



Ter kennisneming voor de commissievergadering

van 16 juni 2011

Portefeuille

29

Agendapunt

TKN 18

Datum besluit B&W

12 april 2011

Onderwerp

Organisatie Metro Amsterdam

De commissie wordt gevraagd kennis te nemen van

Het besluit van het College om:

1) Kennis te nemen van:

1. Het rapport "De metro integraal bestuurd" dat adviesbureau PwC op verzoek van de Stadsregio Amsterdam (SRA), de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (DIVV) en de dienst Noord/Zuidlijn (DNZL) heeft geschreven over de rollen, taken en verantwoordelijkheden behorend bij het metro-systeem Amsterdam.
2. De aanbevelingen uit het rapport om rollen, taken en verantwoordelijkheden behorend bij het metro-systeem te verscherpen:

Niveau	Opgave	Korte termijn	Middellange termijn	Lange termijn
1. Driehoek (SRA, gemeente, GVB)	Sluitend maken 'regelkring', faciliteren integrale afwegingen, verbeteren doorvertaling beleid naar uitvoering (m.a.w. duidelijker afspreken wie doet wat en hoe)	Regiegroep metro (SRA, gemeente - IVV en NZL- en GVB)	Regiegroep OV	Regiegroep OV
2. Gemeente Amsterdam (IVV incl. Amsterdam Metro Systemen – AMSYS- en Noord/Zuidlijn- NZL)	Verbeteren aansturing metro en Openbaar Vervoer (OV)	Directeuren-overleg IVV en NZL; Realisatie projecten AMSYS bij DNZL	Variant 1: Beleid en strategisch beheer en opdrachtgeverschap dagelijks beheer bij DIVV. Realisatie projecten (majeure investeringen en vervanging- en renovatieprojecten) bij 'uitvoeringsdienst projecten metro' Variant 2: Beleid bij DIVV. Realisatie projecten (majeure investeringen en vervanging- en renovatie-projecten), strategisch beheer	OV-activiteiten geconcentreerd binnen infra- autoriteit (nieuwe stijl)

Gemeente Amsterdam

Raadscommissie voor Verkeer en Vervoer en Infrastructuur (inclusief NoordZuidlijn en Luchtkwaliteit)

Ter kennisneming voor de commissievergadering van 16 juni 2011

			en onderhoud en opdrachtgeverschap dagelijks beheer bij 'uitvoering- en beheerdienst metro'	
--	--	--	---	--

2) Ten aanzien van de voorstellen aangaande het niveau driehoek SRA, IVV en NZL in te stemmen met:

1. Met het Dagelijks Bestuur van SRA en de directie van GVB in overleg te treden met als doel tot inrichting van een Regiegroep Metro over te gaan, bestaande uit SRA, GVB en gemeente (DIVV en DNZL), om hiermee een sluitend systeem van aansturing van de Amsterdamse metro van beleid naar exploitatie te bewerkstelligen. Hiermee vervalt de huidige stuurgroep AMSYS (met dezelfde deelnemers).

3) Ten aanzien van de voorstellen aangaande het niveau binnengemeentelijk (DIVV inclusief AMSYS en DNZL) voor de korte termijn, in te stemmen met:

1. Zo spoedig mogelijk na datum van dit collegebesluit de realisatieprojecten van AMSYS ICT/Telecom en Signalling & Control -waaronder Centrale Verkeersleiding- functioneel en organisatorisch bij de dienst NZL onder te brengen. Dit geldt voor het geheel van deze realisatieprojecten, dus zowel het deel relevant voor de realisatie van de Noord/Zuidlijn als voor het deel dat betrekking heeft op het bestaande net. Daarnaast zal ook gekeken worden naar de wenselijkheid en mogelijkheid om alle overige projecten van AMSYS i.c. de gehele AMSYS-organisatie op korte termijn over te dragen. De directeur DIVV en directeur DNZL stellen per over te dragen onderdeel gezamenlijk het concrete overdrachtmoment vast alsmede de bijbehorende implementatie. Hiermee wordt de scope en opdracht van de directeur DNZL verbreed naar de modernisering van het gehele metronet (ca driekwart van de scope van AMSYS heeft betrekking op de bestaande metro). De directeur DIVV en de directeur DNZL voeren gezamenlijk een 0-meting uit naar de staat van de projecten die overgaan (m.n. op maakbaarheid plan: scope, tijd, geld en risico's). Over deze 0-meting wordt afzonderlijk gerapporteerd aan het bestuur.

4) Ten aanzien van de voorstellen aangaande het niveau binnengemeentelijk (DIVV inclusief AMSYS en DNZL) voor de middellange termijn, in te stemmen met:

1. De directeuren DIVV en DNZL de opdracht te geven een organisatieplan op te stellen conform variant 2 van het PwC-advies met als belangrijkste kenmerken: metro-beleid bij DIVV; realisatieprojecten en strategisch beheer en opdrachtgeverschap dagelijks beheer en (vervangings)onderhoud bij een "nieuwe dienst metro". Met als doel oprichting per 1 juli 2012 van een uitvoering- en beheerdienst t.b.v. de metro Amsterdam.
2. Binnen de opdracht genoemd onder punt 5 is de directeur DIVV verantwoordelijk voor het vormgeven van het metrobeleid binnen de gemeente (DIVV) en de afstemmings- en samenwerkingsstructuur aangaande de metro tussen gemeente en SRA. De directeur DNZL is toekomstig verantwoordelijke voor de uitvoerings- en beheerdienst metro Amsterdam en uit dien hoofde

verantwoordelijk voor de oprichting van de nieuwe dienst. Hierbij gelden de volgende inrichtingseisen:

- Metro-beleid blijft bij DIVV als onderdeel van het OV-Beleid;
- In de nieuw op te richten dienst worden ondergebracht:
 - i. De dienst NZL,
 - ii. Alle huidige en toekomstige renovatie- en realisatieprojecten metro zoals renovatie Oostlijn, werkplaats Diemen en emplacementen;
 - iii. Strategisch beheer en opdrachtgeverschap beheer en (vervangings)onderhoud metro.
- In de voorbereiding van de definitieve instelling van de nieuwe dienst zal de precieze afbakening van taken die bij de nieuwe dienst terecht komen en taken die bij de dienst IVV blijven, inclusief de financiële en organisatorische consequenties daarvan, gestalte moeten krijgen. De directeurs DIVV en DNZL werken een voorstel uit voor de juiste ontvlechting en afbakening, waaronder de relatie met SRA als financier van een aantal over te dragen taken en waarbij ook onderwerpen moeten worden betrokken die op het grensvlak van beide verantwoordelijkheden liggen, zoals de verantwoordelijkheid voor de aansturing van de vervoersconcessie.
- Tot aan het moment van oprichting van de nieuwe dienst blijven de formele bevoegdheden en verantwoordelijkheden ongewijzigd. Omwille van een verantwoorde overdracht zullen vanaf de datum van dit collegebesluit besluiten met een strategisch karakter door en over de samen te voegen onderdelen die de toekomstige uitvoering- en beheerdienst metro raken in goed onderling overleg tot stand komen en met instemming van de directeur DNZL, als toekomstig verantwoordelijke voor de nieuwe dienst, worden genomen.
- De directeur DIVV en de directeur DNZL voeren gezamenlijk een 0-meting uit naar de staat van de activiteiten die overgaan (m.n. op maakbaarheid plan: scope, tijd, geld en risico's). Over deze 0-meting wordt afzonderlijk gerapporteerd aan het bestuur.

Wettelijke grondslag

Art. 169 Gemeentewet

Bestuurlijke achtergrond

1. Op 19 oktober 2010 heeft het college -naar aanleiding van een audit van de heren Korf, Grinwis en Podt naar de projectbeheersing van de Noord/Zuidlijn en de bestuurlijke en ambtelijke constellatie waarbinnen de dienst Noord/Zuidlijn moet functioneren- besloten tot het uitwerken door DNZL, DIVV (incl. AMSYS) van een voorstel om de formele en feitelijke verantwoordelijkheid van de directeur DNZL te versterken voor die onderdelen van AMSYS die van invloed zijn op het kunnen realiseren van een werkend vervoerssysteem NZL. Dit diende op 1 januari 2011 gereed te zijn.
2. Ook heeft het college op 19 oktober 2010 besloten in te stemmen met het voorstel van DNZL en DIVV om uiterlijk op 1 januari 2011, mede op basis van

Gemeente Amsterdam

Raadscommissie voor Verkeer en Vervoer en Infrastructuur (inclusief NoordZuidlijn en Luchtkwaliteit)

Ter kennisneming voor de commissievergadering van 16 juni 2011

-
- ervaringen bij andere grote infrastructuurprojecten in Nederland, een gedragen voorstel te doen over een organisatie-, samenwerkings- en verantwoordelijkheidsstructuur voor de partijen die verantwoordelijk zijn voor de aanleg van de NZL enerzijds en de partijen die verantwoordelijk zijn voor toekomstig beheer en vervoer anderzijds.
3. DIVV en SRA hebben, op verzoek van de wethouders Verkeer&Vervoer en Bedrijven en de portefeuillehouder Verkeer&Vervoer van de Stadsregio Amsterdam aan adviesbureau PwC de opdracht gegeven om onduidelijkheden in taken, rollen en verantwoordelijkheden van SRA, gemeente en GVB in beeld te brengen, verschillen in opvattingen en uitvoering bloot te leggen en met voorstellen te komen die leiden tot eenduidigheid in de processen en eenduidigheid in de inhoud.
 4. Het college heeft op 19 oktober 2010 besloten dit onderzoek van PwC te betrekken bij de uitwerking van de onder de punten 1 en 2 genoemde opdrachten.

Analyse PwC

PwC concludeert dat in de huidige situatie binnen de driehoek SRA, gemeente Amsterdam en GVB geen sprake is van een werkende “regelkring”: de relaties tussen de verschillende functies (en daarmee de actoren, activiteiten en componenten; d.w.z. de vraag wie doet wat en hoe) zijn niet structureel vastgelegd. Dit wordt zichtbaar doordat de vertaling van beleid naar uitvoering als lastig wordt ervaren en prestatieafspraken onvoldoende scherp zijn gedefinieerd. Hierdoor wordt slechts in beperkte mate verantwoording afgelegd. Binnen de gemeente Amsterdam is de invulling van rollen, taken en verantwoordelijkheden werkende weg gegroeid. Verbindingen tussen verschillende functies komen in de huidige situatie eerder voort uit een incidenteel gedreven wens tot samenwerking dan als gevolg van een bestuurlijk vastgelegd systeem en door dat systeem afgedwongen coördinatiemechaniek (“checks & balances”). Er is niet één organisatieonderdeel op de integraliteit, de samenhang in termen van scope, tijd en geld op het niveau van het totaalsysteem van de metro Amsterdam.

Oplossingsrichting PwC

- De integrale regie op het totaalsysteem moet structureel worden verankerd, met een sluitende “regelkring” van beleid naar functionele eisen, naar technische oplossingen, naar investeringskeuzen, naar realisatie, naar exploitatie en weer terug naar beleidsmatige uitgangspunten.
- De verbindingen tussen de verschillende functies (beleid, ontwerp, realisatie, beheer, onderhoud en exploitatie) moet verdergaand geprofessionaliseerd worden.
- Hiertoe moet de rol van de SRA als beleidsbepaler, financier en opdrachtgever voor de exploitatie worden versterkt.
- De gemeente Amsterdam moet een meer eenduidig aanspreekpunt zijn voor de SRA over beleid en uitvoering.

Voorstel oplossingsuitwerking door college van B&W

Korte termijn, niveau driehoek SRA, DIVV en DNZL:

- SRA, gemeente Amsterdam (DIVV en DNZL) en vervoerder (GVB) worden gedeeld verantwoordelijk voor de coördinatie onder de naam Regiegroep Metro, onder voorzitterschap van de directeur SRA. Vanuit de gemeente Amsterdam participeren de directeurs DIVV en DNZL. De vervoerder -op dit moment GVB- neemt op directieniveau deel als adviseur aan het overleg. De Regiegroep vervangt de huidige Stuurgroep AMSYS, met overigens

Gemeente Amsterdam

Raadscommissie voor Verkeer en Vervoer en Infrastructuur (inclusief NoordZuidlijn en Luchtkwaliteit)

Ter kennisneming voor de commissievergadering van 16 juni 2011

dezelfde deelnemers, maar met als scope alleen de huidige AMSYS-projecten.

- Na dit collegebesluit treedt de wethouder Verkeer en Vervoer in overleg met het Dagelijks Bestuur van SRA en de directie van GVB met als doel tot inrichting van deze Regiegroep Metro over te gaan.

Korte termijn, niveau binnengemeentelijk (DIVV, waaronder AMSYS, en DNZL):

- Binnen de gemeente Amsterdam wordt een structureel directeurenoverleg DIVV en DNZL ingesteld, t.b.v. de integrale regie en afstemming over de prioritaire onderwerpen binnen het metrosysteem, die zich bevinden binnen het domein van de gemeente Amsterdam.
- Om de directeur DNZL in staat te stellen zijn verantwoordelijkheid voor een tijdige realisatie van een werkend vervoerssysteem Noord/Zuidlijn waar te maken worden de uitvoeringsprojecten van AMSYS ondergebracht bij de DNZL. Het betreft concreet de volgende activiteiten: ICT/Telecom en Signalling & Control, waaronder Centrale Verkeersleiding.
- Het PwC advies raadt aan deze uitvoeringstaken AMSYS over te dragen aan DNZL ofwel op het moment dat de taken in de uitvoeringsfase terecht komen, ofwel op het eerdere moment dat de realisatie van de NZL hiertoe noodzaakt. Voorstel is de overdracht zo snel mogelijk na datum van dit collegebesluit plaats te doen vinden. De directeuren DIVV en DNZL stellen gezamenlijk per onderdeel de concrete overdrachtmomenten vast.
- Gezien de verwevenheid van de AMSYS activiteiten moet uitgewerkt worden hoe de consequentie van het knippen van de AMSYS activiteiten op korte termijn, en het managen van de daarmee ontstane nieuwe raakvlakken plaats dient te vinden.
- Daarnaast zal tevens onderzocht worden of de integrale overdracht van alle overige AMSYS-projecten en het overige deel van de AMSYS-organisatie meerwaarde heeft voor de beoogde ambitie en integrale kwaliteitsverbetering van het metro-systeem.
- De directeur DNZL moet er daarbij voor zorgen dat de overkomende onderdelen van AMSYS (organisatorisch) goed worden ingebed, de directeur DIVV moet er voor zorgen dat het (eventueel voorlopig) bij DIVV achterblijvende deel van de AMSYS-taken gegeven de nieuwe taakopdracht een goede inbedding krijgen.
- De directeuren DIVV en DNZL moeten afspraken maken over de afstemmingslijn met SRA als de financier van de AMSYS-taken die betrekking hebben op het bestaande net.
- De directeuren DIVV en DNZL moeten afspraken maken met ConcernFinanciën over de consequenties van de overdracht voor de toepassing van de Regeling Risicovolle Projecten, waar zowel NZL als AMSYS onder vallen.
- Op het moment van beschikking van verantwoordelijkheden ligt het in de rede om de staat op te maken van de taken die onderwerp van deze beschikking zijn. De DNZL is na een verbetertraject van enkele jaren en meerdere audits naar het recente oordeel van Korf cs vrijwel volledig op orde wat de projectbeheersing betreft. Bij het samenvoegen van de NZL met andere onderdelen en taken moet ook daarvan de stand van de projectbeheersing worden opgemaakt. Van de over te dragen onderdelen wordt daarom een 0-meting uitgevoerd naar de staat van de projecten die overgaan (m.n. op maakbaarheid plan: scope, tijd, geld en risico's). Over deze 0-meting wordt afzonderlijk gerapporteerd aan het bestuur.

Achtergrond ontwikkeling AMSYS

Bij de oprichting van AMSYS in januari 2007 was de reden voor oprichting van

een afzonderlijke projectorganisatie gelegen in het feit dat AMSYS weliswaar taken uitvoert t.b.v. de NZL-organisatie, maar vooral ook voor het bestaande netwerk (zoals bestellen nieuwe voertuigen, systemen, werkplaats en emplacementen) Daarmee werd beoogd bundeling van deze investeringen voor het gehele net, en het uiteindelijk realiseren van één geïntegreerd netwerk. Daarom is er destijds voor gekozen een projectorganisatie AMSYS in te stellen, als onderdeel van D IVV. Sindsdien is echter in meerdere onderzoeken (Veerman, Korf, PwC) gewezen op de grote vervlochtenheid van een aantal AMSYS-taken met de werkzaamheden van de NZL en de daarmee samenhangende grote invloed van deze AMSYS-werkzaamheden op de planning van de NZL. Dat deze taken niet onder de directe verantwoordelijkheid van de directeur DNZL vallen wordt gezien als een te groot risico voor een project met de omvang van de NZL. Vandaar het voorstel de taken (ICT/Telecom en Signalling & Control) nu wel onder verantwoordelijkheid van de directeur NZL te brengen. Dit is inclusief het deel van deze taken dat betrekking heeft op het bestaande netwerk. Opsplitsing zou een nieuwe ongewenste aansturingsbreuk betekenen. Dit betekent een scope-wijziging en -verbreding van het huidige NZL-project naar modernisering van het gehele Metronet (de orde van grootte budget AMSYS is € 800 miljoen).

Middellange termijn, niveau binnengemeentelijk (DIVV, waaronder AMSYS, en DNZL):

- PwC stelt voor een uitvoering- en beheerdienst t.b.v. de metro van Amsterdam op te richten, om de metro-gerelateerde (uitvoering)activiteiten meer te concentreren, met een organisatorisch scheiding tussen ofwel:
 1. de beleids- en beheerfunctie enerzijds en de realisatiefunctie anderzijds, ofwel
 2. de beleidsfunctie enerzijds en de realisatie- en beheerfunctie anderzijds. Beide varianten gaan uit van een transformatie naar een uitvoeringsdienst metro en hebben als voordeel dat de interfaces tussen het bestaande net, de NZL en de vernieuwings- en vervangingsprojecten directer worden gemanaged.
- Het college wordt voorgesteld te kiezen voor variant 2, vanwege de volgende voordelen van variant 2:
 - door het organisatorisch samenvoegen van de realisatie- en beheerfunctie wordt de optimalisatie over de life cycle beter gestimuleerd.
 - door het organisatorisch samenvoegen van de realisatie- en beheerfunctie wordt het reizigersperspectief beter meegenomen bij het maken van uitvoeringskeuzen.
- Dit leidt tot de volgende situatie:
 - Metro-beleid blijft bij de dienst IVV als onderdeel van het OV-Beleid;
 - In de nieuw op te richten uitvoering- en beheerdienst t.b.v. de metro van Amsterdam worden in ieder geval ondergebracht:
 - De dienst NZL,
 - Alle huidige en toekomstige renovatie- en realisatieprojecten metro zoals renovatie Oostlijn, werkplaats Diemen en emplacementen;
 - Strategisch beheer en opdrachtgeverschap beheer en (vervangings)onderhoud metro.
- De directeuren DIVV en DNZL werken een voorstel uit voor de juiste ontvlechting en afbakening, waaronder de relatie met SRA als financier van een aantal over te dragen taken en waarbij ook onderwerpen moeten worden betrokken die op het grensvlak van beide verantwoordelijkheden liggen, zoals de verantwoordelijkheid voor aansturing van de vervoersconcessie.
- De uitvoering- en beheerdienst metro moet per 1 juli 2012 zijn ingericht.

Gemeente Amsterdam

Raadscommissie voor Verkeer en Vervoer en Infrastructuur (inclusief NoordZuidlijn en Luchtkwaliteit)

Ter kennisneming voor de commissievergadering van 16 juni 2011

-
- Voorstel is de directeur DIVV verantwoordelijk te maken voor het vormgeven van het metrobeleid bij de dienst IVV en de afstemmings- en samenwerkingsstructuur aangaande de metro tussen gemeente en SRA.
 - Voorstel is de directeur DNZL de toekomstige verantwoordelijke voor de uitvoering- en beheerdienst metro Amsterdam te maken en uit dien hoofde de opdracht te geven de oprichting van de uitvoering- en beheerdienst t.b.v. de metro van Amsterdam voor te bereiden. Tot aan het moment van oprichting van de nieuwe dienst blijven de formele bevoegdheden en verantwoordelijkheden ongewijzigd. Omwille van een verantwoorde overdracht zullen vanaf de datum van dit collegebesluit besluiten met een strategisch karakter door en over de samen te voegen onderdelen die de toekomstige uitvoering- en beheerdienst metro raken in goed overleg tot stand moeten komen en met instemming met de directeur DNZL, als verantwoordelijke voor de nieuwe dienst, worden genomen.
 - Op het moment vanerschikking van verantwoordelijkheden ligt het in de rede om de staat op te maken van de taken die onderwerp van deze herschikking zijn. De DNZL is na een verbetertraject van enkele jaren en meerdere audits naar het recente oordeel van Korf cs vrijwel volledig op orde wat de projectbeheersing betreft. Bij het samenvoegen van de NZL met andere onderdelen en taken moet ook daarvan de stand van de projectbeheersing worden opgemaakt. Van de over te dragen onderdelen wordt daarom een 0-meting uitgevoerd naar de staat van de projecten die overgaan (m.n. op maakbaarheid plan: scope, tijd, geld en risico's). Over deze 0-meting wordt afzonderlijk gerapporteerd aan het bestuur.
 - De directeurs DIVV en DNZL moeten er voor zorgen dat de overgang van taken zodanig vorm krijgt dat zowel de overdragende als de ontvangende organisatie in staat zijn hun (nieuwe en resterende) taken op een professionele manier uit te voeren. Hierbij valt te denken aan het voorkomen van het verdwijnen van voor de achterblijvende organisatie noodzakelijke kennis en ervaring.

Lange termijn:

Voor de lange termijn worden niet nu al beslissingen gevraagd van het college van B&W. Voorgesteld wordt eerst de implementatie van de korte en middellange termijn voorstellen ter hand te nemen voordat ook al over de termijn daarna wordt besloten. Voor de lange termijn zijn nog te veel onzekere factoren die invloed op de meest gewenste organisatie- en samenwerkingsvormen hebben. Bijvoorbeeld de uitwerking van de huidige kabinetsvoorstellen met betrekking tot de ontwikkeling van de stadsregio's. Ook zal voor de in de toekomst te maken keuzen van belang zijn in hoeverre er nieuwe grootschalige aanleg- en vernieuwingsprojecten moeten worden gerealiseerd, of dat de nadruk op instandhouding van de bestaande situatie komt te liggen. Het één vraagt een andere organisatie-inrichting dan het ander.

Reden bespreking

n.v.t.

Uitkomsten extern advies

Stadsregio Amsterdam:

SRA kan zich vinden in de analyse van PwC dat er binnen de driehoek geen sprake is van een werkende "regelkring".

SRA ondersteunt de oplossingsuitwerking korte termijn van een Regiegroep onder

Gemeente Amsterdam

Raadscommissie voor Verkeer en Vervoer en Infrastructuur (inclusief NoordZuidlijn en Luchtkwaliteit)

Ter kennisneming voor de commissievergadering van 16 juni 2011

voorzitterschap Stadsregio.

De oplossingsrichtingen korte termijn voor de gemeente (Directeurenoverleg en overdracht AMSYS) neemt SRA voor kennisgeving aan.

Ook de oplossingsrichting middellange termijn binnengemeentelijk neemt de SRA voor kennisgeving aan, maar wel met een aantal kritische kanttekeningen en uitwerkingsvragen.

Het overdragen van (eerst) AMSYS en (later) de bestaande metro richting de nieuwe Dienst Metro leidt tot andere risico's, die naar de mening van de SRA onvoldoende in beeld zijn gebracht in het PwC-rapport. SRA meent dat er aandacht voor het managen van deze nieuwe risico's dient te zijn. Wijziging van opdracht van DNZL naar een vereist dat binnen de nieuwe dienst Metro voldoende kennis aanwezig is over de bestaande metro, en dat de belangen van ongestoorde exploitatie van de bestaande metro binnen de nieuwe dienst Metro voldoende aandacht krijgen. Met name in de transitiefase van DNZL naar dienst Metro zullen extra waarborgen moeten worden geboden om dit met vertrouwen tegemoet te kunnen zien.

Ten aanzien van de scheiding tussen beleid (blijft bij IVV) en uitvoering (gaat naar nieuwe dienst Metro) ontstaan ook nieuwe risico's. Is het in ieder dossier mogelijk om beleid en uitvoering te scheiden? Hier komt met name de voorkeur van SRA in het gedrang om één gezaghebbende partner binnen de gemeente te hebben. Als de taakverdeling tussen IVV en dienst Metro niet glashelder wordt beschreven (en uitgevoerd!) leidt dit voorstel tot meer versnippering i.p.v. minder.

Daarnaast zijn er praktische problemen te overwinnen. Nu heeft de directeur van DIVV het recht om jaarlijks max. 10% van het budget te verschuiven van tram naar metro, of omgekeerd, als daar aanleiding voor is. Hoe gaat dit als er twee diensten zijn die ieder hun eigen subsidie gaan aanvragen? Of blijft IVV subsidieaanvrager, en stelt zij budget beschikbaar aan dienst Metro? Idem voor wat betreft het opdrachtgeverschap voor beheer en onderhoud. Als de Wet LokaalSpoor is gewijzigd dient de Stadsregio een beheerder aan te wijzen. Maar wie is straks formeel de beheerder van de metro-infra? IVV of dienst Metro? Met wie moet SRA afspraken maken over beheer en onderhoud van de metro-infrastructuur en het groot onderhoud?

Reactie DIVV en DNZL op opmerkingen SRA

SRA kaart een groot aantal vraagstukken aan die DIVV en DNZL herkennen en erkennen. In de uitwerking en inrichtingsvoorstellen van een dienst Metro zullen deze vraagstukken geregeld moeten en kunnen worden.

Daar waar aan de orde zullen beide diensten ook de SRA betrekken bij het uitwerken van deze vragen.

Projectcommissariaat (PC) NZL:

Het PC heeft vanuit zijn taakopdracht geen oordeel over de voorstellen betreffende de relatie SRA, gemeente Amsterdam en vervoerder.

Het PC ondersteunt het voorstel de uitvoeringsprojecten AMSYS per direct onder de verantwoordelijkheid van de directeur NZL te brengen, zodat deze zijn verantwoordelijkheid voor een werkend vervoerssysteem NZL waar kan maken en stelt voor de advisering van het PC uit te breiden tot de aldus verbrede scope van DNZL.

Geheimhouding

n.v.t.

Portefeuille 29
Agendapunt TKN 18

Gemeente Amsterdam

Raadscommissie voor Verkeer en Vervoer en Infrastructuur (inclusief NoordZuidlijn en Luchtkwaliteit)

Ter kennisneming voor de commissievergadering van 16 juni 2011

Uitgenodigde andere raadscommissies

n.v.t.

Stukken

Meegestuurd

PwC rapport "De metro integraal bestuurd".

NB: dit rapport is definitief, ondanks de melding op het voorblad "concept".

Ter inzage gelegd

n.v.t.

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

P. Dijk (tel. 556 5420, p.dijk@nzi.amsterdam.nl)
