

Offerte AMRI 2022

Van GVB Railinfrabedrijf B.V. (i.o.)

Status: DEFINITIEF (22-11-2021)

Inleiding

Dit document bevat de offerte 2022 voor het Beheer en Onderhoud van de Railinfra Metro en Tram, inclusief de meerjarige vervangingen voor Tram en Metro aan de Vervoerregio Amsterdam (VRA) voor 2022. Deze offerte is in samenwerking door Metro en Tram en GVB opgesteld uit naam van het GVB Railinfrabedrijf. Bij het opstellen van de offerte is aangesloten bij het gebruikelijke proces van GVB en MET, waarbij de processen zoveel mogelijk in elkaar zijn geschoven en de VRA al vroeg is betrokken. Deze offerte bevat de hoofdlijnen, gedetailleerdere informatie is uiteraard beschikbaar. Deze offerte loopt vooruit op de totstandkoming van het assetmanagementcontract tussen VRA en GVB. Dit is nodig vanwege de voorbereiding van de werkzaamheden in 2022. Dat betekent dat een conceptversie van het assetmanagementcontract (versie 0.6) als uitgangspunt is gehanteerd. Na het sluiten van de assetmanagementovereenkomst zal deze offerte waar dat strikt noodzakelijk is worden aangepast; de niet strikt noodzakelijke aanpassingen zullen in de offerte van volgend jaar worden meegenomen. Eén van de noodzakelijke aanpassingen is het vertalen van de subreeksen in deze offerte (in aansluiting bij voorgaande jaren) naar de subreeksen uit de assetmanagement Overeenkomst.

Het is van belang dat de (voorlopige) opdracht voor 2022 tijdig wordt verleend zodat de voorbereidingen van de werkzaamheden (DO en MVP) door kunnen gaan.

Algemeen

In het kader van de nieuwe governance werkt de Vervoerregio samen met GVB aan de uitwerking van een nieuwe Overeenkomst voor 2022. Bij het opstellen van deze offerte is de Overeenkomst nog niet vastgesteld. Om die reden is deze offerte 2022 vooralsnog gebaseerd op het reeds eerder afgesproken financieel kader, waarin de prestaties, financieel kader en sturingsrelatie tussen gemeente en Vervoerregio is vastgelegd, te weten:

1. Het Convenant Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur Amsterdam 2013 tot en met 2024 (hierna genoemd Convenant BORI) d.d. 10 december 2013;
2. Het Convenant Meerjaren Vervangingsonderhoud Programma Metro 2015 – 2031 d.d. 29 oktober 2015 (hierna genoemd Convenant MVP Metro);
3. Addendum BORI - MVP Metro van 12 december 2017 (ingaaande 1 januari 2017);
4. Visie op lokaal spoor, Delegatiebesluit Wet lokaal spoor en de daaraan verbonden Beleidsregels gedelegeerde bevoegdheden (beide vastgesteld door DB op 17 september 2015);

Deze offerte is gebaseerd op het Beheerplan Metro en Tram 2022. Dit beheerplan geeft inzicht in de plannen voor 2022, om het areaal conform het afgesproken niveau te onderhouden en in stand te houden. Daarbij worden tevens eventuele risico's of knelpunten inzichtelijk gemaakt. Het beheerplan geeft ook inzicht in de wijze waarop het Railinfrabedrijf invulling geeft aan een verantwoorde wijze van het eigenaarschap en de beheerstaak. Dit alles in het licht van het wettelijk kader (Wet Lokaalspoor), het convenant Beheer en Onderhoud railinfrastructuur Amsterdam 2013 – 2024, het Convenant Meerjaren Vervangings Programma Metro (2015-2031) en de hieromtrent nader overeengekomen Herijking 2016 en het Addendum MVP-Metro 2017.

In deze offerte is een aantal mutaties verwerkt t.o.v. voorgaande jaren waar we uw aandacht voor vragen:

1. De offerte is opgesteld binnen het door de VRA vastgestelde kader voor 2022 van € 116,9 mln. prijspeil 2021. Het door de VRA afgegeven kader voor 2022 van € 114,5 prijspeil 2020 is hiertoe verhoogd met de 2,164% BDU-indexatie voor 2021;
2. In lijn met de afspraken in de (concept) Assetmanagement Overeenkomst, is er geen sprake van winst;
3. De vervoerregio en het GVB zijn nog in overleg over het nieuwe financieel kader voor de komende jaren. Aangezien deze nog niet bekend ligt de focus van de offerte op 2022;

4. In het onderdeel Assetmanagement zijn het tactisch en operationeel beheer binnen het RIB samengebracht. Hierin zijn ook de kosten voor cybersecurity, onderzoeken en de eigenaarslasten opgenomen;
5. De tijdelijke kosten van de ontwikkeling en tijdelijke boventalligheidskosten zijn onderdeel van de offerte 2022; op directieniveau is afgesproken deze apart te markeren (scopewijziging). Deze kosten bedragen totaal €3,1 mln. voor de transitieperiode van 2022 (€2 mln.) en 2023 (€1,1 mln.) Aanvullend daarop is nog een onbekend bedrag nodig voor huisvesting en €2 mln. ICT-kosten als gevolg van de reorganisatie; deze zullen via de afspraken in het assetmanagementcontract worden opgenomen in de posten assetmanagement, dagelijks onderhoud en Meerjaren Vervangings Programma. Dit zal voor zover het deze begroting raakt via de kwartaalrapportages worden gemonitord;
6. Voor de kosten van "Beheerder aan tafel" is in het de werkgroep B3 de afspraak gemaakt dat dat projecten die buitenproportionele inzet van beheerder aan tafel deze inzet dienen te vergoeden. Lopende vergoedingen kunnen worden doorgezet (bv Uithoornlijn), door een aantal projecten is aangegeven dat zij hiervoor onvoldoende dekking hebben: ZAD, Entree, Lelylaan, verlenging IJtram. De kosten hiervan worden apart geoffreerd; advies aan VRA om voor overgang afspraken te maken met Amsterdam. Zonder dekking van de kosten voor beheerder aan tafel kan GVB RIB zijn rol niet invullen: per 1/1/22 wordt de rol van beheerder aan tafel bij deze projecten zonder aanvullende bekostiging niet ingevuld;
7. Voor de voortzetting van het programma duurzaamheid zijn afspraken worden gemaakt tussen VRA en GVB. In deze offerte is ongeveer 1 fte opgenomen aan advies op het gebied van duurzaamheid. In een aanvullend traject is voorgesteld om een overbrugging te bekostigen voor 2022 zodat het huidige, goed lopende programma kan doorwerken tot er nieuwe afspraken zijn gemaakt in de OV-keten. Deze overbrugging kost in 2022 150k€; op directieniveau is afgesproken deze apart te markeren (scopewijziging);
8. In de offerte 2022 is het MVP Tram programmajaar 2022 opgenomen onderbouwd met getekende factsheets, De verwachting is dat het programma van 2023 en de latere jaren nog aanpassing behoeft om binnen de kaders van de beschikbare cashflow van de VRA te komen voor de latere jaren. Belangrijk onderdeel van het MVP-programma 2022 zijn "Werk-met-werk" projecten.
VRA heeft in 2021 aan Amsterdam geld toegezegd voor werk-met-werkprojecten. Om die reden is de cashflow voor 2022 van deze projecten separaat opgenomen. De extra cashflow voor deze projecten bedraagt € 6,8 mln. en past niet binnen het financieel kader voor 2022. RIB zal deze kosten voorsnog compenseren binnen de reeks in de volgende jaren en adviseert de VRA hiervoor aanvullende dekking te zoeken omdat de druk op het MVP-tram groot is;
9. Meerjarig Vervangingsprogramma Metro:
 - a. In de offerte 2022 is het MVP-Metro programmajaar 2022 opgenomen en onderbouwd met factsheets, voor 2022 zijn de nu bekende vervangingen opgenomen;
 - b. Met het opheffen van Metro en Tram is de doelstelling om de bijdragen grote projecten in 2021 af te rekenen zodat het RIB zich kan richten op de reguliere vervangingen van het MVP-metro.
10. Het GVB Railinfrabedrijf kan geen leges heffen; hiermee valt € 200.000, - opbrengsten per jaar weg t.o.v. de voorgaande jaren terwijl het werk wel door GVB RIB wordt uitgevoerd. Op directieniveau is afgesproken deze apart te markeren (scopewijziging);
11. Ten opzichte van het vaststellen van de hoofdstructuur is er in het concept assetmanagementcontract door VRA een aanvullende vraag bij GVB RIB neergelegd. Dat betreft het strategisch omgevingsmanagement van het areaal en kost jaarlijks 100k€; op directieniveau is afgesproken deze apart te markeren (scopewijziging);

12. Met deze offerte zijn veel maar niet alle structurele kosten van het resterende S&C-programma gedekt. Voordat de overdracht van het programma naar GVB kan plaatsvinden, moet hiervoor een oplossing worden gevonden. Dat loopt via de werkgroep financiën die rapporteert aan het DO S&C en zal voor zover het deze begroting raakt via de kwartaalrapportages worden gemonitord;
13. De volgende zaken behoren tot de scope van de werkzaamheden van RIB: beheer telecom-opstelpunten, verhuur commerciële ruimtes, beheer zonnepanelen op stations en beheer concessie metroreclame. De kosten die hiervoor worden gemaakt worden in mindering gebracht op de opbrengsten. Naar verwachting is er sprake van een netto-opbrengst. Dit zal via de kwartaalrapportages worden gemonitord.

Het convenant BORI MVP (Tram)

Het in 2013 ondertekende convenant BORI MVP kent de volgende reeks geïndexeerd naar het prijspeil 2021.

BORI MVP TRAM Convenant	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Totaal
indexatie	2,400%	0,4300%	1,6750%	1,6642%	2,022%	2,454%	2,538%	2,164%				
Strategisch beheer	4,6	4,6	4,6	4,8	4,7	4,8	4,9	5,0	5,1	5,1	5,1	53,2
Operationeel beheer	5,2	5,1	5,0	5,1	4,6	4,4	4,6	4,6	4,7	4,7	4,7	52,6
MVP-Tram	21,3	25,6	24,3	26,7	28,4	29,0	29,3	27,9	24,6	23,3	23,5	284,0
Dagelijks onderhoud Tram	10,9	10,1	10,0	9,7	9,3	9,6	10,0	10,1	10,4	10,4	10,4	110,9
Dagelijks onderhoud Metro	21,9	20,8	21,4	22,3	21,8	22,6	23,5	23,8	24,4	24,5	24,4	251,2
Dagelijks onderhoud kunstwerken	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	2,3
TOTAAL BORI-convenant (prijspeil 2021)	64,1	66,4	65,5	68,7	69,0	70,7	72,5	71,7	69,4	68,2	68,2	754,3

Figuur 1: Convenant BORI – MVP Tram reeks 2014 -2024

Het convenant MVP-Metro

Hieronder de tabel met het convenant MVP-METRO geïndexeerd naar het prijspeil 2020 inclusief de voorlopige ramingen voor de jaren 2020 - 2031. Waarvan de details tot en met 2024 in de tabel zichtbaar zijn.

Tabel volgt nog

Figuur 2: Convenant MVP METRO reeks 2015 - 2031

In de tabel is rekening gehouden met de onttrekkingen zoals die in Addendum en andere DB besluiten zijn opgenomen. NB de reeks is zichtbaar gemaakt tot en met 2024. De prognose is gebaseerd op de reeks tot en met 2031.

De Offerte 2022

Algemeen

Middels het MIP van GVB-Railservices en de afstemming tussen MET en GVB zijn opgaven verkregen welke leiden tot een totaalbedrag voor:

- Assetmanagement;
- Dagelijks Onderhoud Tram en Metro;
- MVP-tram;
- MVP-Metro.

Onderstaande tabel geeft het totaaloverzicht van de offerte voor 2022 met inzicht in de diverse posten (bedragen) per categorie.

Offerte BORI 2022 (prijspeil 2021)	aanvraag 2022 in €	
Assetmanagement (apparaatskosten)	9.700.000	
Cybersecurity	750.000	
Eigenaarslasten	550.000	
Onderzoekskosten	900.000	
Totaal Assetmanagement		11.900.000
Transitie Assetmanagement	2.000.000	
Transitie Projectenbureau	400.000	
Transitie ICT	2.000.000	
Huisvestingskosten	P.M.	
Totaal Transitie		4.400.000
Programma duurzaamheid	150.000	
Strategisch omgevingsmanagement	100.000	
Scope wijzigingen		250.000
Dagelijks onderhoud TRAM		18.408.000
Dagelijks onderhoud METRO		23.224.000
Dagelijks onderhoud kunstwerken		800.000
Dagelijks onderhoud NZL		13.397.000
MVP Tram		17.565.000
MVP Tram Werk met Werk vervroegd		6.767.000
TOTAAL BORI UITGAVEN		89.944.000
MVP Metro offerte 2022		
Reguliere vervangingen	25.662.000	
MVP Bijdrage grote projecten	n.v.t.	
TOTAAL MVP METRO UITGAVEN		25.662.000
	OFFERTE TOTAAL	115.606.000
	FINANCIEEL KADER 2022	116.978.000
MVP Tram Werk met Werk vervroegd		6.767.000
Risicoreservering 3%		3.671.000
	TOTAAL UITGAVEN	126.044.000

Figuur 2: Offerte 2022 inclusief details.

Bevoorschotting 2022

Conform de regels die het Convenant daarvoor stelt, is de bevoorschotting dan als volgt:

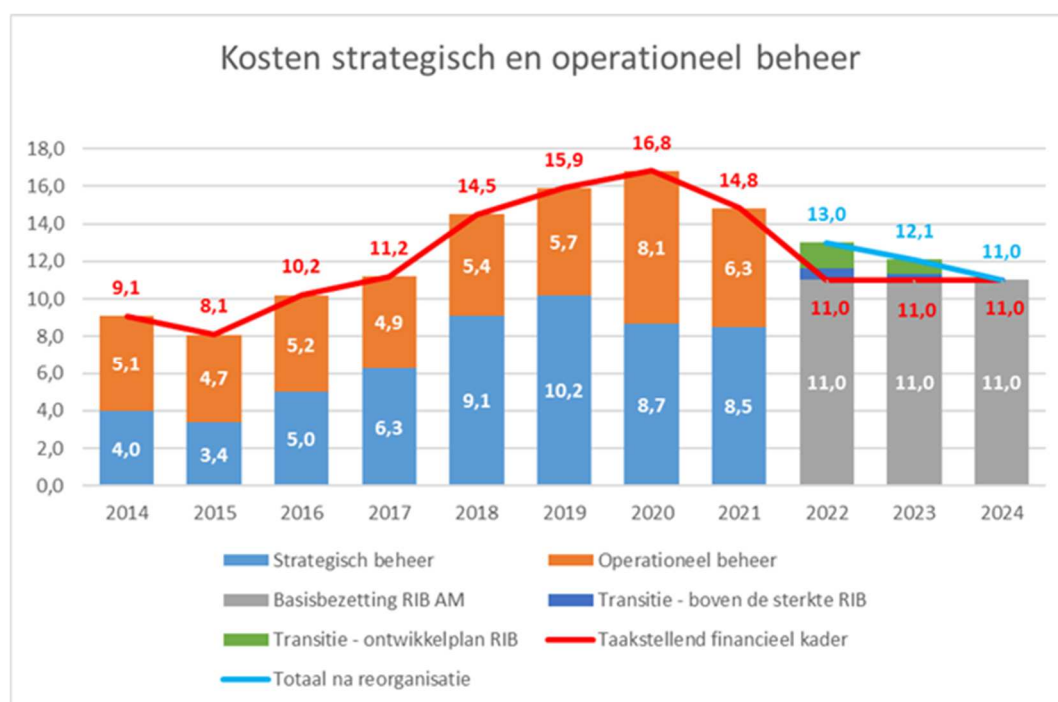
Berekening voorschotten 2022:

Prognose uitgaven BORI	89.944.000	
Prognose uitgaven BORI WmW vervrgd.	6.767.000	
Prognose uitgaven MVP METRO	25.662.000	
TOTAAL		122.373.000
Bevoorschotting per kwartaal		30.593.000

Figuur 3: Bevoorschotting 2022 o.b.v. offerte.

Kosten Assetmanagement

Voor het assetmanagement is gerekend met de kosten voor de formatie van GVB RIB zoals opgenomen in de hoofdstructuur. De kosten daarvan bedragen 11 mln. per jaar. Dit is een forse besparing ten opzichte van de personele inzet van MET en GVB in voorgaande jaren. Onderstaande figuur laat dat zien; de kosten voor strategisch beheer waren van MET, de kosten voor operationeel beheer waren voor GVB-RS. Al eerder (in 2020 voor strategisch beheer en in 2022 voor operationeel beheer) is de stijgende trend omgezet in een dalende trend. Met de vorming van het RIB denken we nog verder te kunnen besparen door efficiënter te werken, meer gebruik te maken van meetdata enz. Voor de ontwikkeling is een overgangsfase nodig die in 2022 € 2 mln. en 2023 €1,1 mln. euro kost; dit wordt besteed aan de ontwikkeling van de organisatie (incl. de ontwikkelagenda) en de tijdelijke boventalligheid (boven-de-sterkte).



Figuur 4: Ontwikkeling strategisch en operationeel beheer.

Ten opzichte van het vaststellen van de hoofdstructuur is er in het concept assetmanagementcontract door VRA een aanvullende vraag bij GVB-Railinfrabedrijf neergelegd. Dat betreft het strategisch omgevingsmanagement van het areaal; het gaat bv over het afhandelen van klachten, geluid in relatie tot woningbouw ontwikkeling en tijdig meedenken over ontwikkelingen rondom het spoor.

Dagelijks onderhoud Tram

DO TRAM BN & AVL	
versie 0.7	Offerte 2022
Tram Baan	12.412.563
Tram Energievoorziening	2.677.903
Tram Systemen	820.355
Totaal Tram bestaand NET	15.910.820
Opbrengsten oud ijzer	-100.000
Totaal DO Tram BN	15.810.820
AVL Tram Baan	1.401.051
AVL Tram Energievoorziening	458.363
AVL Tram Systemen	105.180
AVL Tram Haltes/Stations	632.316
Totaal Tram AVL	2.596.909
Totaal DO Tram	18.408.000

Figuur 5: Details Dagelijks onderhoud Tram 2022.

De kosten voor het dagelijks onderhoud Tram zijn gebaseerd op het MIP 2022 van het GVB. In 2020 is gebleken dat de doorgevoerde besparingen hebben geleid tot toenemende klachten en dat de grenzen van het onderhoud zijn bereikt. Om die reden zijn de besparingen teruggedraaid en daarmee het onderhoud op het bestaande Net weer op het vereiste niveau gebracht.

Voor de Amstelveenlijn geldt dat 2021 het eerste volle jaar van het onderhoudsprogramma wordt, 2021 is daarmee een leerjaar waarin het onderhoudsprogramma verder wordt verfijnd. Op basis van het programma komt de begroting voor 2022 op € 2,7 mln.. De afrekening van het dagelijks onderhoud vindt plaats op regie dit biedt de mogelijkheid om o.b.v. kwartaalrapportages in 2022 bij te sturen.

In 2021 resteren nog een fors aantal restpunten vanuit de oplevering van het project aanleg Amstelveenlijn. De financiële impact is nu geschat op € 430k afstemming met het project en de VRA voor financiering uit het restpuntenbudget loopt. De restpunten zijn niet opgenomen in het Dagelijks onderhoud.

Dagelijks onderhoud Metro

DO METRO RL&OL	Prijspeil 2021
versie 0.7	Offerte 2022
Metro baan	5.808.007
Metro energievoorziening	2.436.752
Metro S&C BBV	931.338
Metro netwerken	1.453.360
Metro Stations	6.538.090
Dagelijks onderhoud Metro GVB	17.167.547
Regieposten overig onderhoud	60.000
Techdesk	400.000
NMA kabelbeheer	63.000
Service Now contracten	262.000
Stationssystemen Siemens	835.695
NMA/Thales	1.009.050
CBI Siemens	686.700
S&C RIB B&O (specialist en SSC)	527.996
S&C Alstom	2.331.668
Opbrengst telecom	-120.000
Dagelijks onderhoud overige providers	6.056.109
Totaal DO Metro	23.224.000

Figuur 6: Details Dagelijks onderhoud Metro 2022.

Belangrijk onderdeel van het dagelijks onderhoud Metro is het MIP 2022 van het GVB, die is de afgelopen maanden beoordeelt en afgestemd met GVB. Dit heeft op onderdelen tot aanpassingen geleid. Die hieronder worden toegelicht.

- In de kosten van Metrobaan zijn extra kosten voor Liften en schiften opgenomen.
- Voor de Energiekosten NZL wordt nog gewerkt aan het verder verbeteren van het inzicht in et energieverbruik van de station systemen, zodanig dat deze maandelijks beschikbaar zijn. De kosten van energie zijn voorlopig gebaseerd op de prognose 2021. Het is nog niet duidelijk hoe de verwachte tarief ontwikkeling van energie van invloed zal zijn op de energiekosten van 2021.
- Voor de Techdesk is in totaal een bedrag opgenomen van € 800.000, =, met een 50/50 verdeling tussen Bestaand Net en NoordZuidLijn. Om die reden is € 400.000, = voor de Techdesk opgenomen bij het Dagelijks Onderhoud Metro bestaande Net.
- Na de livegang in 2021 loopt het programma S&C ook in 2022 nog door. Binnen GVB-RIB wordt het onderdeel Beheer en Onderhoud verder ingericht. Hiervoor is in 2022 totaal € 641.000, = gereserveerd. Daarmee zijn veel maar niet alle structurele kosten van het resterende programma gedekt. Voordat de overdracht van het programma naar GVB kan plaatsvinden, moet hiervoor een oplossing worden gevonden. Dat loopt via de werkgroep financiën die rapporteert aan het DO S&C.
- De grote ICT-contracten van MET zijn 10-jarige contracten die één op één zijn overgenomen binnen de het dagelijks onderhoud.

Dagelijks onderhoud Metro NZL

DO Metro NZL	prijspeil 2021
versie 0.7	Offerte 2022
Metro Baan	3.123.784
Metro Energievoorziening	2.017.122
Metro S&C BBV	259.035
Metro netwerken en systemen	924.666
Metro Stations	4.274.158
Dagelijks onderhoud Metro GVB	10.598.766
Regieposten overig onderhoud	75.000
Techdesk	400.000
Dagelijks onderhoud kunst	31.500
Onderhoud civiele assets	411.000
Eigenaarslasten	340.000
Stationssystemen Siemens	358.155
NMA Thales	209.562
CBI Siemens	298.200
diverse kleine posten (Twintron, TR2000)	60.000
S&C RIB B&O (specialist en SSC)	113.554
S&C Alstom	501.464
Dagelijks onderhoud overige providers	2.798.436
Totaal DO Metro NZL	13.397.000

Figuur 7: Details Dagelijks onderhoud Metro NZL 2022.

Belangrijke onderbouwing van de begroting Dagelijks onderhoud Metro is voor GVB het MIP 2022. Dit is de afgelopen maanden beoordeelt en afgestemd met GVB. Hierbij zijn de volgende punten van belang

- Voor de offerte is door GVB kritisch gekeken naar het onderhoud en mogelijke besparingen dit heeft geresulteerd in een lagere begroting dan 2021
- De kosten van Energievoorziening zijn inclusief de kosten van de energie voor de station systemen. De begrote energiekosten zijn gebaseerd op de prognose 2021 aangezien nu nog geen helderheid is over ontwikkelingen op de energiemarkt en het effect op de energiekosten 2022.
- Het OVCP-contract dat MET had voor de toegangspoorten en kaartverkoopautomaten is nu onderdeel van het techniekveld Metro Stations
- De kosten van de Techdesk zijn gemaximeerd op € 800K met een 50/50 verdeling tussen de NZL en het bestaande NET.
- Met de komst van de NoordZuidLijn is ook het NMA-netwerk opgeleverd. Het NMA-netwerk wordt in toenemende mate gebruikt door andere partijen, om die reden wil MET graag met betrokken partijen afstemmen hoe deze kosten moeten worden verbijzonderd en toegerekend aan deze afnemende partijen. Tevens moet het NMA-netwerk ertoe leiden dat de kosten van bestaande netwerken dalen a.g.v. het migreren naar het NMA-netwerk;

Voor het MVP-metro zijn de volgende zaken voorlopig bijgewerkt:

1. Afwikkeling bijdrage grote projecten is voorzien in 2021;
2. Het MVP-programma 2022 is opgenomen;
3. Het voorlopige programma 2023 is op hoofdlijnen meegenomen.
4. Alle bestuurlijke aanpassingen aan het MVP-metro zijn expliciet gemaakt:
 - a) Overdracht MVP-budget Amstelveellijn naar het project ombouw Amstelveenlijn
 - b) Bijdrage BORI ter dekking van de in dienststellingskosten NZL
 - c) Bijdrage grote contracten NZL
 - d) Risicodekking M7
5. De geprognoseerde totale kosten van projecten (ROL) SRN, (ROL) ISA, VTW ICT en MOCA zijn (grijs gemarkeerd) zichtbaar gemaakt binnen de categorie bijdrage grote projecten.
6. De afwikkeling van deze posten wordt voorzien in 2021 De post TBGN betreft de raming van de verwacht kosten van TBGN als gevolg van projecten die leiden tijdelijk buitengebruikname, dit kan zowel bij de reguliere projecten zijn als bij de bijdrage projecten.

Bijlagen:

1. MVP Tram programmajaar 2022
2. MVP Metro programmajaar 2022

Bijlage 1 MVP programma Tram

MVP Tram Programma 2022		Techniek veld	Werk met Werk
Risicoreservering*	Reservering		1.000.000
Kruising Bilderdijkstraat - Kinkerstraat	Baan	W met W	2.500.000
Kruising 's Gravesandeplein	Baan	W met W vervroegd	1.110.000
Van Baerlestraat ts Roelof Hartplein en Wouwermanstr	Baan		1.037.000
Nieuwezijds Voorburgwal t.h.v. Raadhuisstraat (restant 1.28	Baan		364.000
Martelaarsgracht en Nieuwe Zijde Noord	Baan		1.114.000
Kinkerstraat	Baan	W met W vervroegd	4.130.000
Amstelveenseweg thv A10	Baan		1.438.000
Koninginneweg	Baan	W met W vervroegd	5.110.000
Jan Evertsenstraat bogen Adm. Helfrichstraat	Baan		2.752.000
Ruyschstraat	Baan		482.000
Mauritskade	Baan		257.000
Bijdrage calamiteitenbogen	Baan	W met W vervroegd	419.000
Marnixstraat ts Marnixplein en Planciusstraat engineering	Trambaan		571.000
herstel verzakking Enneüs Heermabrug	baan		286.000
B040 WIJTENBACHSTRAAT	Energie		229.000
B010 en B015 FLEVOPARK	Energie		1.038.000
Schilderen BVL-masten 2022	Energie		143.000
H010 VAN DER HOOPSTRAAT en H005 PANTOGRAAFS	Energie		457.000
G030 + G040 + G050+ G060 MIDDENWEG EN LINNAEUS	Energie		1.219.000
Tractiekabel Entree naar GRS Zeedijk	Energie	W met W vervroegd	5.100.000
herstel kabelschades	Energie		381.000
Leidsestraat kademuurmasten	Energie		67.000
Vervangen Brandmeldinstallaties PHT	Systeem		48.000
Radiocommunicatie PHT aanvullend op 2018	Systeem		595.000
Meetcampagne TRAM 2022	Meet		238.000
Lift Bimhuis midlife onderhoud	Haltes		143.000
Lift Rietlandpark midlife onderhoud	Haltes		238.000
Roltrap Rietlandpark midlife onderhoud	Haltes		524.000
		Totaal MVP 2022	32.990.000
		W met W vervroegd	15.869.000
		Regulier MVP	17.121.000

* De risicoreservering wordt slechts aangewend indien noodzakelijk en vooraf (onderbouwd middels een bijlage op de kwartaalrapportage) voorgelegd aan de Vervoerregio.

De factsheets behorende bij de Vervangingen van het MVP 2022 zijn in september separaat toegezonden. Het programma bevat naast de reguliere vervangingen zes "Werk met Werk" projecten die vervroegd worden uitgevoerd, waarvan de beoogde uitvoering o.b.v. de slijtage pas na 2024 was voorzien.

Voor de latere jaren is overleg tussen de vervoerregio en het RIB gewenst om te komen tot een passende programmering voor de jaren 2023 en verder.

Bijlage 2 MVP programma Metro

MVP Metro programma 2020	Techniekveld	Budget
Risicoreservering	Onvoorzien	1.000.000
ACB schakelaars Eaton	ME	62.000
10kV kabels	ME	429.000
Baanscheiders en langskopp. RL	ME	1.105.000
Vervangen accu's UPS (2022)	ME	19.000
UPS-systemen Oostlijn	ME	348.000
Laagspanningskabels OL	ME	3.373.000
LVO spoor en wissels	MG	3.524.000
Verlichting RGB Oost en GZH	ME	114.000
Kozijnen oostlijn bovengronds	MT	362.000
Schilderen perronkap GZH	MT	286.000
Schilderen blauwebrug WLP	MT	143.000
Schilderen tech. ruimtes CS OL	MT	124.000
Vervangen isolatoren	MG	714.000
Coating damwand KW 1616 OL	MD	405.000
Verlichting stations OL-tunnel	ME	905.000
Totaal MVP 2022		12.913.000

* De risicoreservering wordt slechts aangewend indien noodzakelijk en vooraf (onderbouwd middels een bijlage op de kwartaalrapportage) voorgelegd aan de Vervoerregio.

Voor het programmajaar 2022 is scherp gekeken naar enerzijds de volwassenheid van het projectinitiatief (factsheet) en anderzijds naar de praktische uitvoerbaarheid. In beginsel dient de scope helder te zijn uitgewerkt, voorzien van een voldoende onderbouwde kostenraming, waarbij idealiter onderzoek en engineering al is uitgevoerd. Zo ontstaat een realistisch programma dat binnen het gestelde budget blijft. Er moeten zwaarwegende, acute risico's zijn om hiervan af te wijken. Voor de uitvoerbaarheid van het programma is kritisch gekeken naar de planning. Diverse projecten zouden volgens planning eind 2022 in uitvoering kunnen gaan, maar met een grote mate van onzekerheid. Daarom zijn diverse projecten doorgeschoven naar 2023. Dit betekent geenszins dat niet maximaal wordt gestuurd op voortgang en resultaat. Mocht het toch lukken om in 2022 te starten met werkzaamheden, dan wordt de VRA hierover geïnformeerd. Verschuiving in planning van projecten heeft geen consequenties voor het MVP/BORI/(AM) plafond bedrag.

Waar vooralsnog geen rekening mee is gehouden is de transitie naar de nieuwe RIB organisatie. Eventueel verlies van voortgang in projecten wordt nu niet voorzien maar is niet ondenkbaar. Met reguliere voortgangsrapportages wordt de VRA hierover geïnformeerd.

Het MVP Metro programmajaar 2022 is hierdoor aanzienlijk lager uitgevallen, het programma is meer dan € 4 miljoen lager dan was voorgesteld bij de doorkijk 2022 in de subsidieaanvraag 2021. Voor de lange termijn (2031) ontstaat een beter inzicht in de vervangingskosten, met name voor 'Baan'. Voor het spoor moet er echter door de huidige marktomstandigheden gewezen worden op een grote stijging van de staalprijsindexering en lange levertijden. Dit gegeven wordt op dit moment door RIB als aandachtspunt benoemd, en kan mogelijk leiden tot budgetoverschrijdingen.