

## BIJLAGE REGIORAAD - TOELICHTING VOORSTEL OV GOVERNANCE

### Uitbreiding formatie en overheveling € 2 mln van BORI/MVP naar apparaatskosten

In het programma OV-governance en samenwerking wordt sinds de zomer van 2020 gewerkt aan de uitwerking van het advies van de heer Peters over de versterking van de governance en samenwerking in de Amsterdamse OV-keten. Het uitgangspunt van dit advies is dat sterk samenspel tussen de Vervoerregio, het GVB en de gemeente Amsterdam leidt tot een beter openbaar vervoer. Concreet leidt een nieuwe verdeling van taken, rollen en verantwoordelijkheden tussen deze partijen tot het volgende:

De Vervoerregio is verantwoordelijk opdrachtgever op strategisch bestuurlijk niveau als systeemverantwoordelijke en financier van het OV. Daarnaast krijgt de Vervoerregio zeggenschap over het GVB via aandeelhouderschap in de GVB Holding. De gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor verkeer en openbare ruimte in Amsterdam en bepaalt samen met de Vervoerregio de beleidsvisie. Ook blijft de gemeente Amsterdam aandeelhouder van GVB Holding. Voor de bijzondere (infrastructurele) projecten vormt de gemeente Amsterdam een nieuwe in te richten directie. Het GVB is een krachtige, gemoderniseerde uitvoeringsorganisatie die het stedelijk openbaar vervoer exploiteert en het beheer, onderhoud van het rail- en metronetwerk aanstuurt en OV-projecten uitvoert.

Op basis van deze demarcatie en sturing bedt de Vervoerregio haar nieuwe of wijzigende taken in, richt het GVB het RailInfrabedrijf op en richt de gemeente Amsterdam de nieuwe Directie Bijzondere Projecten op. De taken van de directie Metro en Tram worden overgedragen aan het RailInfrabedrijf, de Vervoerregio en de nieuw te vormen Directie Bijzondere Projecten.

In het kader van de reorganisatie van het OV domein worden de huidige taken en rollen van de directie Metro en Tram binnen de Gemeente Amsterdam verdeeld over de GVB RIB, de Vervoerregio en de Directie Bijzondere Projecten binnen de gemeente. De verdeling van taken is stapsgewijs bepaald. De taakdemarcatie maakt dat de Vervoerregio verantwoordelijk is voor de volgende taken:

- de aanwijzing en het opdrachtgeverschap van de beheerder in het kader van de Wet Lokaalspoor (WLS).
- strategisch assetmanagement (met o.a. het sturen op ketensamenwerking, het opstellen van de beheervisie en vaststellen van beleid en het verlenen van het contract voor beheer, onderhoud en vervanging van de railinfrastructuur).
- (borging van) vergunningverlening, toezicht en handhaving (waarbij vergunningen en aanwijzingen worden verleend door de Vervoerregio zelf, met uitzondering van de vergunningen voor werken in of nabij de infra).

- opdrachtgever of subsidieverstrekker van OV-railinfrastructuurprojecten (als bestuurlijk eindverantwoordelijke op grond van de Wet Lokaal Spoor (WLS).
- het voorzitterschap van de safety board.

De verdeling van taken vormt de basis voor de inrichting van de ontvangende organisaties en de overgang van personeel. Door taakoverheveling (en wijzigende mandaat- en delegatiebesluiten) is er sprake van Overgang van Onderneming voor het personeel van MeT wat zich met deze taken bezighoudt.

***De inbedding van taken en versterking van de organisatie vindt plaats door afgerond 9 FTE structureel en 3 FTE tijdelijk toe te voegen in de huidige organisatiestructuur. Deze staat hieronder in tabel 1 en 2 weergegeven.***

Er is geen aanleiding om op dit moment de gehele organisatiestructuur te wijzigen. De taken die worden toegevoegd of concreet wijzigen als gevolg van de nieuwe OV-governance zijn beperkt en raken slechts een deel van de organisatie. De teams BCC, Projecten en Financiën worden versterkt op basis van de nieuwe of wijzigende taken. Bestaande takenpakketten in deze teams zullen licht wijzigen en extra capaciteit is nodig. Daarnaast wordt extra capaciteit bij Financiën en Bedrijfsvoering toegevoegd en wordt een aantal huidige formatieplekken meer gericht op OV-governance. De extra capaciteit zal worden ingevuld door overname van personeel vanuit MeT, het stellen van vacatures en het tijdelijk inhuren van medewerkers.

Extra vaste capaciteit

| Team                            | generieke functienaam | werknaam                                    | FTE  | schaal |
|---------------------------------|-----------------------|---------------------------------------------|------|--------|
| Beheer Concessies en Contracten | Beleid en Proces E    | senior adviseur strategisch assetmanagement | 1    | 14     |
| Beheer Concessies en Contracten | Beleid en Proces D    | senior adviseur contract & risicomanagement | 1    | 13     |
| Beheer Concessies en Contracten | Beleid en Proces C    | senior adviseur planvorming                 | 1    | 12     |
| Beheer Concessies en Contracten | Beleid en Proces C    | senior adviseur veiligheid & vergunningen   | 0,67 | 13     |
| Beheer Concessies en Contracten | Beleid en Proces C    | adviseur veiligheid & vergunningen          | 1    | 11     |
| Projecten                       | projecten D           | ambtelijk opdrachtgever                     | 1    | 13     |
| Projecten                       | Ondersteuning D       | projectsecretaris                           | 2    | 9      |
| Financiën                       | Advies C              | ambtelijk aandeelhouder                     | 0,2  | 12     |
| Financiën                       | Advies B              | kostendeskundige                            | 1    | 11     |

*Tabel 1*

Daarnaast wordt 1 formatieplaats - waarop nu een vacature bestaat - binnen team financiën vast opgehoogd van schaal 11 naar schaal 12 zodat ook hier op het juiste niveau invulling aan gegeven kan worden.

Extra tijdelijke capaciteit

| Team                            | generieke functienaam | werknaam                                                    | FTE | schaal |
|---------------------------------|-----------------------|-------------------------------------------------------------|-----|--------|
| Beheer Concessies en Contracten | Beleid en Proces C    | (Senior) adviseur doorontwikkeling asset management         | 1   | 13     |
| Beheer Concessies en Contracten | Beleid en Proces B    | Adviseur professionalisering contract- en risico management | 1   | 12     |
| Bedrijfsvoering                 | Advies C              | juridisch adviseur                                          | 1   | 12     |

Tabel 2

## Kosten versterking organisatie

Op basis van een eerste calculatie schat de Vervoerregio in totaal jaarlijks € 2.000.000,-- voor organisatiekosten nodig te hebben. De bedragen uit de onderstaande tabel zijn hieronder apart toegelicht.

| Salariskosten              | € 1.200.000        |
|----------------------------|--------------------|
| Indirecte personeelskosten | € 135.000          |
| Overhead en inzet derden   | € 500.000          |
| Onvoorzien                 | € 165.000          |
| <b>Totaal</b>              | <b>€ 2.000.000</b> |

### Salariskosten

Door wijzigingen in de OV-governance nemen de te verrichten activiteiten, taken en verantwoordelijkheden van de Vervoerregio toe. Het personeelsbestand van de Vervoerregio neemt structureel toe met afgerond 9 FTE – dit betreft zowel inhoudelijke medewerkers als adviserende en ondersteunende medewerkers uit de teams Financiën en Bedrijfsvoering die als gevolg van de nieuwe of wijzigende taken worden toegevoegd. Daarnaast wordt een aantal tijdelijke plekken voorzien voor de transitieperiode en houden we rekening met mogelijk persoonlijke toelagen van het personeel dat overkomt. Op basis van de begrotingssystematiek (maximum van de schaal minus 8%) en de gemiddelde inschaling van de over te nemen functies zijn de structurele en tijdelijke salariskosten berekend die moeten worden toegevoegd aan het personeelsbudget. Omdat de begrotingssystematiek van de Vervoerregio daarmee geen ruimte laat voor het begroten van de persoonlijke toelagen, worden deze apart opgenomen.

| Salariskosten |                           |
|---------------|---------------------------|
|               | <b>Te begroten kosten</b> |

|                                  |                  |
|----------------------------------|------------------|
| <b>Structurele salariskosten</b> | <b>€ 850.000</b> |
| <b>Tijdelijke salariskosten</b>  | <b>€ 300.000</b> |
| <b>Persoonlijke toelagen</b>     | <b>€ 50.000</b>  |

#### **Indirecte personele kosten**

Met de uitbreiding van het personeel neemt ook een aantal andere kosten structureel toe. Onderstaande berekening toont daarbij zowel de structurele als tijdelijke kosten als het totaal tijdens de beginperiode.

| <b>Indirecte personele kosten beginperiode</b> |                           |
|------------------------------------------------|---------------------------|
|                                                | <b>Te begroten kosten</b> |
| <b>Huisvesting en ICT jaarlijks</b>            | <b>€ 110.000</b>          |
| <b>Huisvesting en ICT eenmalig</b>             | <b>€ 25.000</b>           |

De opleidingskosten nemen als gevolg van OV-governance nog niet toe. Er is reeds rekening gehouden met het ophogen van het budget in 2022. De ontwikkelassessments die worden aangeboden zijn gereserveerd binnen het projectbudget implementatie OV-governance. Voor de jaren daarna wordt rekening gehouden met een toevoeging van € 25.000,- t.o.v. het huidige personeelsbudget.

#### **Overige overhead door inzet derden en onvoorzien**

Naast de tijdelijke functies die tijdens de transitieperiode ondersteunen bij de groei naar de nieuwe situatie, gaat de Vervoerregio ook uit van de structurele externe deskundigheid die via inhuur of advies van derden worden betrokken. Dit betreft audits, inspecties en eventuele overige monitoringsactiviteiten waarvoor de Vervoerregio niet zelf personeel zal opleiden en afhankelijk zal zijn en blijven van externe deskundigheid. We gaan voor de inzet van deze diensten jaarlijks uit van € 500.000,-.

Als gevolg van de overgang maken we in het kader van het programma OV Governance op dit moment transitiekosten, bijvoorbeeld voor de nulmeting. Dit zijn kosten die direct samenhangen met de organisatiewijziging bij de Vervoerregio en daarmee de uitvoering van het programma OV Governance. Tot eind 2021 is hiervoor een projectbudget voorzien die uit de begrotingspost BORI/MVP wordt bekostigd. We houden (in ieder geval in de beginperiode) rekening met onvoorziene (transitie- en frictie)kosten.

## Bekostiging versterking organisatie

In de huidige situatie worden alle apparaatskosten die MET maakt op het gebied van BORI/MVP maar ook voor projecten waar MET nu gedelegeerd opdrachtgever is bekostigd door de Vervoerregio. Met ingang van 1-1-2022 vervallen deze activiteiten bij MET en worden taken met betrekking tot asset management verdeeld over GVB en de Vervoerregio. Met het vervallen van de taken bij MET komt het daaraan toegewezen budget binnen de Vervoerregio beschikbaar voor de bekostiging van apparaatskosten binnen het GVB en binnen de Vervoerregio. Begrotingstechnisch betekent dit binnen de Vervoerregio een omzetting van een deel van het BORI/MVP budget naar personeelsbudget.

Het voorstel voor het verhogen van de formatie met 9 FTE structureel en 3 FTE tijdelijk en de verschuiving van de budgetten voor de totale organisatiekosten wordt in de Regioraad van 26 oktober ter besluitvorming voorgelegd. Hierbij kunnen we melden dat deze stap geen extra geld kost voor het systeem in totaal.

In het kader van de herziening van de BORI/MVP beschikking 2020 hebben de Vervoerregio, GVB en gemeente Amsterdam afspraken gemaakt over het bijsturen van de kosten binnen het BORI convenant met als doel om de prognose van de uitgaven weer binnen budget te krijgen. Eén van deze afspraken is een taakstellende besparing die volgt uit de efficiëntie winst van de nieuwe governance. Tijdens de berekeningen binnen de beschikking 2020 betrof dit een efficiëntiewinst van circa € 3 miljoen per jaar. Deze berekening ging echter uit van een andere verdeling (niet zijnde 'hoge knip') tussen het takenpakket van MET en GVB, waardoor er rekening is gehouden met een structurele inzet van de Vervoerregio van € 4 miljoen per jaar, in plaats van de bovengenoemde € 2 miljoen per jaar. Als de effecten van deze andere verdeling op de kosten van GVB duidelijk is kan een nieuwe inschatting gemaakt worden van de efficiëntiewinst van de nieuwe governance. Door de budgetspanning op BORI is het onwaarschijnlijk dat deze efficiëntiewinst resulteert in budgetruimte voor andere activiteiten dan het beheer en onderhoud van de railinfra. De oorspronkelijke jaarlijkse besparing van € 3 miljoen is ingezet om de structurele activiteiten van het beheer en onderhoud aan het nieuwe S&C systeem en de kosten voor cybersecurity te dekken.

De Vervoerregio is voornemens om in 2024 na te gaan of de budgetten voor de organisatiekosten passend zijn. Deze bijstelling ademt mee met het BORI/MVP budget. Wanneer blijkt dat minder nodig is, dan komt er meer beschikbaar voor BORI/MVP werkzaamheden of vice versa.