

EINDCONCEPT

Aan	Regiegroep/OGB
Van	Werkgroep Spoor B1 / Jean-Philippe de Lannoy en Jacco Zwemer
Onderwerp	Uitkomsten Nulmeting Dekra
Datum	17 november 2021

Notitie

1. Aanleiding

De Vervoerregio is vanaf eind 2015 op basis van de WIs eindverantwoordelijk voor de aanleg, beheer en onderhoud en veiligheid van de lokale spoorweginfrastructuur. In die hoedanigheid bepaalt de Vervoerregio de functionaliteit van het tram- en metrosysteem. De uitvoering van die verantwoordelijkheid heeft de Vervoerregio middels een Delegatiebesluit bij de gemeente Amsterdam belegd en treedt in die hoedanigheid op als subsidieverstrekker aan de gemeente voor de Bori/MVP convenanten. Binnen de gemeente is MeT/E&B aangewezen als Beheerder van het tram- en metroareaal, zodanig dat deze voldoen aan de wettelijke vereisten (art 5 en 6 Wet Lokaalspoor). Het budget voor de instandhouding wordt door de Vervoerregio vanuit de jaarlijkse BDU vergoeding beschikbaar gesteld.

De gemeente Amsterdam is de juridische eigenaar van alle railassets binnen de gemeente grens. Voor assets buiten de gemeente grens (zoals de Amsteltram) heeft Amsterdam opstalrechten gevestigd bij die gemeente op die railassets. Daarmee heeft de gemeente in de juridische zeggenschap over alle railassets.

De wijziging van de OV Governance naar aanleiding van het Pedro Peters advies leidt er toe dat de Vervoerregio per 1 januari 2022 zelf voor eigen rekening en risico opdrachtgever wordt voor het Assetmanagement (voormalige Bori/MVP) aan GVB RIB. Daarbij wordt het Delegatiebesluit aan Amsterdam ingetrokken en vervalt die verantwoordelijkheid van de gemeente als Beheerder van de railassets. De Vervoerregio wijst tegelijkertijd GVB RIB aan als nieuwe Beheerder volgens de WIs. Bij de overdracht krijgt de Vervoerregio de railassets in de huidige onderhoudsstaat overgedragen en is dan direct verantwoordelijk voor de instandhouding en borging van de beschikbaarheid voor exploitatie.

Kort gezegd was de aanleiding voor de nulmeting;

- Schoon door de poort (o.a. voorwaardelijk besluit DB over schuiven van budget tussen MVP en Bori)
- Inschatting van risico's bij overdracht van de beheerverantwoordelijk naar Vervoerregio
- Instemming College Amsterdam en Dagelijks Bestuur Vervoerregio met de implementatie advies Peters waar ook de nulmeting onderdeel van is.

2. Doelstelling Nulmeting

Wens van alle partijen is om te komen tot een gedeeld beeld over de technische staat van de railinfrastructuur en over de prestatieniveaus die gerealiseerd kunnen worden binnen de beschikbare financiële budgetten. Daarnaast is het inzichtelijk maken van risico's als gevolg van de overdracht van

verantwoordelijkheid voor het beheer en onderhoud van railinfrastructuur van de gemeente Amsterdam naar de Vervoerregio van belang.

Het doel van de nulmeting was om te bezien welk kwaliteitsniveau met beschikbare middelen kon worden gerealiseerd. Dat betekent feitelijk dat de nulmeting tenminste antwoord moet geven op de vraag;

Zijn beschikbare middelen in de meerjarenbegroting van de Vervoerregio voldoende om het huidige kwaliteitsniveau (lees prestatieniveau) ook in de toekomst kan worden behouden en welke (financiële) risico's daarin voorzien worden.

Voor de uitvoering van nulmeting heeft de Vervoerregio op 26 maart 2021 opdracht verstrekt aan Dekra met het doel zicht te krijgen op:

- A. de technische staat van de railinfrastructuur;
- B. de kwaliteit en volledigheid van de asset informatie;
- C. de relatie tussen de (toekomstig) beschikbare financiële budgetten en het mogelijke kwaliteitsniveau van de infrastructuur;
- D. het antwoord op de vraag of de staat van de infrastructuur van dien aard is dat de afspraken over de bekostiging vanuit MVP-metro nagekomen kunnen worden. Dit zijn de afspraken over de bekostiging van diverse zaken vanuit MVP-metro (meerwerk SRN, onderhoud NZL et cetera) conform het DB-besluit van 5 november 2020.

3. Bevindingen rapport Dekra

Dekra geeft aan dat op basis van de beschikbare informatie uit het bureau onderzoek en interviews zij (nog) geen uitspraak kunnen doen of de afspraken uit Schoon door de Poort zijn na te komen.

De antwoorden op de gestelde vragen kunnen als volgt samengevat worden;

- A. De technische staat van de tram is voldoende. De technische staat van de metro is redelijk. Over de technische staat van de kunstwerken kan Dekra bij gebrek aan gegeven geen uitspraken doen. Op andere onderdelen (stations, EV-systemen en ICT) is structurele verbetering nodig.
- B. Voor zowel tram als metro is de kwaliteit en de volledigheid van de assetdata in de basis op orde (behalve civiele kunstwerken), echter is verbetering van de toegankelijkheid van de informatie nodig.
- C. De MVP plannen van MET en GVB waarin een lange termijn doorkijk (2022-2031) wordt voorspeld, zijn nog onvoldoende uitgewerkt om de vraag of er voldoende budgetruimte is te beantwoorden.
- D. Omdat de specifieke Metro zaken onderdeel uitmaken van de meerjarenplannen en integraal moeten worden verwerkt is bij een positieve beantwoording van vraag C ook vraag D te beantwoorden.

Naast bovengenoemde bevindingen doet Dekra 33 aanbevelingen in het kader van de inrichting van assetmanagement. Deze aanbevelingen zijn in de tabel in bijlage 1 samengevat.

4. Reactie partijen

We komen mede op basis van bovenstaande bevindingen en eerdere signalen van MeT tot de algemene conclusie dat er een redelijke kans is dat met name de MVP kunstwerken aanspraak gaan

doen op de beschikbare middelen voor de komende 13 jaar. Op dit moment zit, op de inspecties en correctief onderhoud na, het groot en vervangingsonderhoud (MVP) niet in het Bori/MVP. Dit betekent dat indien deze kosten nu wel uit het meerjaren budget dat de Vervoerregio beschikbaar stelt moet worden bekostigd, er druk ontstaat op de assetmanagement driehoek prestaties/kosten/risico's.

Een mogelijke krapte in de middelen als gevolg van grote investeringen in onder andere kunstwerken, zich in eerste instantie vertalen in vermindering van prestaties (kwaliteit en kwantiteit) ofwel acceptatie van meer risico in de beschikbaarheid van het areaal op de lange termijn. Minder beschikbaarheid kan dan impact hebben op de uitvoering van de Concessie door GVB.

Dit is voor partijen echter een onwenselijk scenario en een onacceptabel groot risico in de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het aanbieden van een goed OV product voor de reiziger.

De afgelopen jaren heeft het beheer en onderhoud van de kunstwerken zich beperkt tot inspecties en kleine reparaties; er waren nog geen vervangingen nodig. Dit betreft de kunstwerken die dedicated door tram-m en metro gebruikt worden. Kunstwerken waarbij sprake is van medegebruik (fiets, auto en tram) en waar de tram te gast is, vallen buiten deze scope en vallen onder volledige verantwoordelijkheid van de gemeenten.

Het verzamelen van informatie m.b.t. toekomstige vervangingen van kunstwerken is in het verleden achterwege gebleven. Daarin is sinds najaar 2020 een inhaalslag gaande; de uitkomsten zijn nog niet beschikbaar. Naar verwachting van MeT en GVB zijn er kunstwerken die gezien hun leeftijd en toegenomen belasting gedurende de looptijd van het assetmanagementcontract vervangen of grootschalig gerepareerd moeten worden.

Over de in april 2020 verschenen rapport (kenmerk CEB/UIT/01307) van MeT, met een analyse van het areaal, genoemde financiële omvang (10-15 mln per jaar) van het risico kan Dekra geen conclusies trekken. Daarvoor moet de asset data op orde zijn en de uitwerking van de MVP plannen voltooid. Ook voor de overige genoemde aandachtsgebieden zoals ICT en de stations zal extra aandacht moeten worden besteed in de uitwerking van de MVP's.

De nulmeting geeft verder een bevestiging dat de ingeslagen weg m.b.t. assetmanagement, risicomanagement en meetcampagnes moet worden doorgezet.

5. Risicoverdeling

De gemeente en de Vervoerregio staan vanuit het mobiliteitsbeleid in de regio voor het gezamenlijk belang om de stad goed bereikbaar te houden en de OV reiziger een kwalitatief goed, veilig en betrouwbaar werkend vervoers systeem van tram en metro aan te bieden. Daarnaast streeft de Gemeente naar behoud van de publieke waarde van de assets van tram- en metroareaal waar zij juridische eigenaar van is. De Vervoerregio streeft daarnaast vanuit haar rol als opdrachtgever voor de aanleg, beheer en onderhoud van het tram en metroareaal naar een meerjarige instandhouding die betaalbaar is en continuïteit biedt.

GVB is vanaf 1 januari 2022, naast exploitant van de OV-Concessie, ook Beheerder van de railassets en heeft daarmee de integrale zorg om de beschikbaarheid van het railsysteem op peil te houden om de Concessie conform afspraak na te komen.

Vanuit het gezamenlijke publiek belang en de individuele verantwoordelijkheid van partijen is het van groot belang om tot afspraken te komen hoe dit beschikbaarheidsrisico's in de toekomst te beheersen. Aangezien GVB in dit kader geen risico's draagt (nulrendement op AMRI) zullen Amsterdam (als aandeelhouder GVB en juridische eigenaar van de railassets) en Vervoerregio de risicodragers zijn.

6. Vervolgaanpak

De werkgroep Spoor B1 adviseert een tweesporige aanpak in vervolg op de aanbevelingen uit de nulmeting van Dekra.

Om het (financieel) risico voor de toekomst te kwantificeren is nodig om vervolg onderzoek te doen. De werkgroep Spoor B1 adviseert in de aanpak voor het vervolg op de aanbevelingen van Dekra de volgende stappen voor;

1. Assetinformatie voor alle assets en in het bijzonder van de kunstwerken zo spoedig mogelijk op orde brengen.
2. De MVP's (nu 75% gereed) verder uitwerken en aanvullen met de ontbrekende assetinformatie en vervangingsplannen.
3. Dekra in een 2e opdracht alsnog een oordeel laten vormen over vraag C en D op basis van de MVP's (100% gereed).
4. Procesafspraken/planning tussen Vervoerregio en GVB RIB vastleggen over levering van actie 1 en 2 en aanvullend onderzoek van Dekra.
5. Besluitvorming door Vervoerregio en gemeente Amsterdam over de noodzaak over hoe gezamenlijk risico's die voortvloeien uit de uitkomst van actie 3 t.z.t. op te vangen.

Het andere spoor is van meer structurele aard en krijgt voor een groot deel haar beslag in de Transitiefase tot de herijking in 2024. Het betreft de vervolgaanpak op de 33 aanbevelingen uit het rapport van Dekra (zie bijlage 3) die deels meegenomen worden in de verdere uitwerking van de Transitieplannen voor inrichting van een professionele assetmanagement organisatie bij GVB RIB. Het andere deel wordt meegenomen in de generieke afspraken in de AMRI-overeenkomst betreffende de rol, taken en verantwoordelijkheidsverdeling tussen de Vervoerregio als opdrachtgever voor GVB RIB als assetmanager.

BIJLAGEN:

Bijlage 1: Samenvatting aanbevelingen en opvolging.

Bijlage 2: Nulmeting Railinfra Vervoerregio Amsterdam met kenmerk DR/21/210152/005 van 13 oktober 2021.

Bijlage 3: Advies werkgroep Spoor B1 op de 33 aanbevelingen, versie XXX datum XX

Aanbevelingen en opvolging

Aanbevelingen (33 items samengevat);

- A. Bekijk opnieuw vraag C in relatie tot het gewenste kwaliteitsniveau en beschikbare middelen.
- B. Betrek de beheerder in vroeg stadium bij nieuwbouw/wijzigingen areaal/aanschaf materieel en overige Activa.
- C. Houdt beter rekening in de MVP budgetten met werkelijke levensduren, gewijzigde omstandigheden en technologische ontwikkelingen.
- D. Zorg dat de asset informatie snel op orde is om voor cruciale assets de ontwikkeling van de prestaties te volgen en het voorspellend vermogen in de toekomst te vergroten.
- E. Zorg dat het risicodossier een levend document wordt.
- F. Ontwikkel betere kaders om bij TBGN's de afweging tussen de verschillende belangen van exploitatie, projecten en Activa optimaal te kunnen maken en daarmee onderhoudskosten te verlagen.
- G. Geef projecten duidelijke richtlijnen mee hoe om te gaan met wijzigingen/onvoorziene omstandigheden en zorg dat het toekomstige beheerbudget standaard onderdeel is van het uitvoeringsbesluit.

Opvolging;

- a) Vervolgonderzoek nulmeting
- b) Beheerder aan tafel bij projecten
- c) SAMP en Beheerplan
- d) Kwaliteitssysteem obv ISO 55001
- e) Governance en kwartaal rapport
- f) Beheerplan
- g) Governance en mandaatregeling