

**Aan: Aanwezigen overleg “openstaande punten BORI/MVP” op 19-9-2019**

**Betreft: Status openstaande punten BORI & MVP**

**Datum: 18-9-2019 - Versie: 2.0**

**Opgesteld door:**

**VRA: Chris Korving, Lex Brantenaar**

**MET: Marc van den Elzen, Ben Wiering**

**Bijlagen:**

- 1: Uiteenzetting standpunten subsidievaststelling 2016
  - 2: Aanvullende subsidieaanvraag 2017 BORI en MVP Metro
  - 3: Beoordeling subsidiepost operationeel beheer
  - 4: Beoordeling kosten schoonmaak NZL
  - 5: Uiteenzetting mobilisatiekosten S&C van de gemeente Amsterdam
  - 6: Onderbouwing Strategisch Asset Management
- 

## **Inleiding**

De Vervoerregio en de gemeente Amsterdam hebben afgesproken een directieoverleg te organiseren om een besluit te nemen over een aantal openstaande punten in het BORI/MVP dossier. De openstaande punten hebben betrekking op: de jaarverantwoording 2016, de jaarverantwoording 2017, de B&O kosten NZL 2018 en de subsidieaanvraag 2019. De voorliggende memo is tot stand gekomen door de samenvoeging van de standpunten van beide partijen met betrekking tot de verschillende discussiepunten en dient als de gezamenlijke voorbereiding van het overleg op 19 september 2019.

Deze memo is het eindproduct van een intensieve samenwerking tussen de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio in de afgelopen maand. Voorafgaand aan deze fase hebben de dossiers permanent aandacht gehad op verschillende niveaus. De doorlooptijd van de discussies op de verschillende dossiers varieert van circa anderhalf jaar tot 9 maanden. Gedurende deze looptijd is de discussie ook vaak stilgevallen vanwege het uitblijven van reacties op vragen. Over het algemeen is deze langdurige discussietijd terug te leiden naar de hoeveelheid vragen van de Vervoerregio in combinatie met de doorlooptijd bij de gemeente om antwoorden te formuleren die voor de Vervoerregio bevredigend zijn.

Voorafgaand aan deze memo is er door beide partijen hard gewerkt om de oorspronkelijke sets aan vragen over verantwoordingen en subsidieaanvragen zoveel mogelijk te reduceren. Middels deze memo worden de laatste restpunten aan de directies van de Vervoerregio en MET voorgelegd. De restpunten kunnen worden gecategoriseerd in fundamentele verschillen in inzicht en punten waar besloten moet worden hoe er met de afhandeling van de discussie om gegaan wordt. Daarnaast is op vele punten al consensus bereikt. Generiek genomen is dit als gevolg van voortschrijdend inzicht op basis van openheid en transparantie.

Deze memo is als volgt opgebouwd:

Hoofdstuk 1: Jaarverantwoording 2016 (p.2)

Hoofdstuk 2: Jaarverantwoording 2017 (p.3)

Hoofdstuk 3: Subsidieaanvraag 2018 – beheer en onderhoud Noord/Zuidlijn (p.4)

Hoofdstuk 4A: Subsidieaanvraag 2019 – beheer en onderhoud voormalig bestaand net (p.9)

Hoofdstuk 4B: Subsidieaanvraag 2019 – beheer en onderhoud Noord/Zuidlijn (p.15)

Indien van toepassing is er per deelvraagstuk omschreven wel besluit van de directie nodig is om verder te komen met de dossiers. Deze zijn in rood aangegeven.

## Jaarverantwoording 2016

### Situatie:

Op 20-9-2018 heeft het DB de BORI/MVP 2016 subsidie 2016 vastgesteld op € 87.729.617 en daarmee besloten de uitgaven voor OZB en Ma-Dam/Boris niet te vergoeden. De activiteiten van Ma-Dam/Boris voor € 870.424 en de uitgaven voor onroerendezaakbelastingen (OZB) van de gemeente Amsterdam voor € 99.797. Tijdens de besluitvorming heeft het DB wel gevraagd aan MET en de Vervoerregio om een gezamenlijk stuk te schrijven waarin de standpunten van de beide partijen uiteengezet zijn. Dit stuk is te vinden in bijlage 1. Aan de hand van deze uiteenzetting heeft portefeuillehouder Dijkma aangegeven dit met de portefeuillehouder BORI te willen bespreken. Het is onbekend of mevrouw Dijkma dit verzoek vanuit haar rol als portefeuillehouder of wethouder gedaan heeft. Vanwege de wisseling op de positie van de portefeuillehouder BORI heeft dit gesprek nog niet plaatsgevonden en is de brief omtrent de jaarverantwoording 2016 nog niet verzonden.

### Standpunt Vervoerregio:

#### *Ma-Dam/Boris*

Bij de jaarcontrole heeft de accountant geconstateerd dat de activiteiten voor Ma-Dam/Boris niet in de subsidieaanvraag opgenomen zijn. De Vervoerregio volgt deze lijn en stelt deze kosten daarom niet subsidiabel.

#### *Onroerendezaakbelastingen*

Bij de jaarcontrole heeft de accountant opgemerkt dat de uitgaven voor OZB niet subsidiabel zijn volgens de beschikking 2016. De desbetreffende passage uit de subsidiebeschikking is als volgt: "De uitgaven voor onroerende-zaakbelastingen (OZB) van de gemeente Amsterdam zijn vooralsnog niet subsidiabel." De Vervoerregio hanteert het standpunt dat uitgaven voor OZB ook in 2016 niet subsidiabel zijn.

### Standpunt gemeente Amsterdam:

#### *Ma-Dam/Boris*

De gemeente heeft het inzicht dat deze kosten subsidiabel zijn omdat de activiteiten van Ma-Dam/Boris bekend zijn bij Vervoerregio en onderdeel zijn van de werkzaamheden van de beheerder.

#### *Onroerendezaakbelastingen*

De gemeente heeft het inzicht dat gemeentelijke heffingen in 2016 wel subsidiabel zijn omdat de afspraken betreffende deze kosten gewijzigd zijn in BORI – MVP-Metro addendum ingaande 1 januari 2017.

### Gevraagd van directies:

Besluiten hoe om te gaan met de afwikkeling van de jaarverantwoording 2016.

## 1. Jaarverantwoording 2017

### Situatie:

Na het reguliere beoordelingsproces zijn er twee punten open blijven staan: MET verantwoordt circa 1,9 miljoen euro meer dan de afgegeven beschikking en een groot aantal posten wijkt meer af dan de toegestane 10% regelruimte. Hierop heeft MET een aanvullende subsidieaanvraag ingediend met daarin ook een onderbouwing van de oorzaak van de grote afwijkingen per subsidiepost en een voorstel voor de herverdeling van de facturatieonzekerheid. Deze aanvullende aanvraag is te vinden in bijlage 2. In deze aanvraag schrijft MET dat de afwijkingen hoofdzakelijk komen door hogere uitgaven van de grote projecten. Deze uitgaven zijn in de oorspronkelijke subsidieaanvraag erg grof geraamd. Zo verantwoordt de gemeente op het Renovatie Oostlijn project een uitgave van circa 27,3 miljoen euro, hoewel in de oorspronkelijke aanvraag een bedrag van circa 10,3 miljoen euro is opgenomen. In de aanvullende aanvraag schrijft MET dat deze extra uitgaven geen effect hebben op de BORI en MVP jaarreeksen omdat de bijdragen aan deze projecten gemaximeerd zijn.

In het management overleg Vervoerregio – MET E&B van 6-6-2019 heeft de Vervoerregio aangegeven pas mee te kunnen gaan in het voorstel van MET indien de onduidelijkheden rond het ROL project opgehelderd zijn. Zo wil de Vervoerregio een gesprek over het nieuwe project Implementatie Scenario Analyse (ISA) en de opgevoerde VTW's. Dit gesprek heeft tot op heden niet plaatsgevonden.

### Standpunt Vervoerregio:

Zonder overeenstemming tussen partijen over het ROL project als geheel, de opgevoerde VTW's en het ISA project, is de Vervoerregio niet akkoord met de grotere afwijkingen dan de toegestane 10% en de aanvullende aanvraag van 1,9 miljoen euro.

### Standpunt gemeente Amsterdam:

Voor ISA is een concept brief gedeeld met de VRA, deze zomer hebben we reactie ontvangen. De brief wordt nu aangevuld en op 24 september besproken met de VRA. De gemeente ziet graag dat de discussie betreft ROL losgekoppeld wordt van de afwikkeling 2017.

### Gevraagd van directies:

Afspraken maken hoe om te gaan met het ROL vraagstuk binnen de afronding van 2017. Bespreken of de ROL discussie losgekoppeld kan worden van de afwikkeling 2017.

## 2. B&O kosten NZL 2018

Binnen dit hoofdstuk en de hoofdstukken 4A en 4B zijn de onderstaande hoofddiscussiepunten geformuleerd. Indien consensus over deze punten is bereikt, werkt dit in alle hoofdstukken door.

Hoofddiscussiepunten zijn:

- Uitbreiding formatie Strategisch beheer
- Uitbreiding formatie Operationeel Beheer
- Uitgangspunten kosten NZL
  - Tijdelijke kosten als indienststellingskosten
  - Slechts additionele kosten a.g.v. de NZL
- Kosten Techdesk
- Kosten schoonmaak NZL
- Kosten beheer en onderhoud S&C

*Actuele stand:*

In de onderstaande tabel is de conceptversie van de eindbeoordeling van de Vervoerregio gegeven.

| Subsidieaanvraag B&O NZL periode van 23-7-2018<br>t/m 31-12-2018 |                  | Oordeel VRA      | Onderbouwing | Samenvatting                                                                                  |
|------------------------------------------------------------------|------------------|------------------|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Operationeel beheer NZL</b>                                   |                  |                  |              |                                                                                               |
| Onderzoeken en tekeningen                                        | 123.000          | 123.000          |              |                                                                                               |
|                                                                  | 1.219.000        | 428.000          | 1            | Verskil in standpunt betreft additionele kosten & tijdelijke kosten                           |
| <b>Operationeel beheer NZL</b>                                   |                  |                  |              |                                                                                               |
| <b>Dagelijks onderhoud NZL</b>                                   |                  |                  |              |                                                                                               |
| Baan en Rail                                                     | 1.258.000        | 1.258.000        |              |                                                                                               |
|                                                                  | 751.000          | 332.000          | 2            | Meer tijd nodig voor beoordeling door MET van voorstel GVB. Voor nu loshalen van beschikking. |
| Onderhoud stations infrareiniging                                |                  |                  |              |                                                                                               |
| Veiligheid en logistiek                                          | 520.000          | 520.000          |              |                                                                                               |
|                                                                  | 495.000          | -                | 3            | Meer tijd nodig voor beoordeling door MET van voorstel GVB. Voor nu loshalen van beschikking. |
| Techdesk                                                         |                  |                  |              |                                                                                               |
| Energievoorziening, verlichting                                  | 355.000          | 355.000          |              |                                                                                               |
| Remplace                                                         | 70.000           | 70.000           |              |                                                                                               |
| Netwerken                                                        | 10.000           | 10.000           |              |                                                                                               |
| S&C GVB                                                          | 168.000          | 168.000          |              |                                                                                               |
| Inzet assetmanager /adviseur                                     | 194.000          | 194.000          |              |                                                                                               |
| dagelijks onderhoud kunst                                        | 8.000            | 8.000            |              |                                                                                               |
| onderhoud civiele assets                                         | 225.000          | 225.000          |              |                                                                                               |
| Eigenaarslasten                                                  | 250.000          | 125.000          | 4            | Verzoek tot coulance                                                                          |
| Energiekosten SSY                                                | 349.000          | 300.000          | 5            | Beide partijen akkoord                                                                        |
| Stationsystemen Siemens                                          | 234.000          | 234.000          |              |                                                                                               |
| Contract TT&A                                                    | 2.270.000        | 2.270.000        |              |                                                                                               |
| Contract CBI                                                     | 71.000           | 71.000           |              |                                                                                               |
| NMA Thales                                                       | 89.000           | 89.000           |              |                                                                                               |
| OVCP Thales                                                      | 322.000          | 322.000          |              |                                                                                               |
|                                                                  | 145.000          | 135.000          | 6            | Verskil in standpunt betreft mobilisatiekosten                                                |
| S&C Alstom                                                       |                  |                  |              |                                                                                               |
| diverse kleine posten (Twintron, TR2000)                         | 186.000          | 186.000          |              |                                                                                               |
|                                                                  |                  |                  |              |                                                                                               |
| <b>TOTAAL</b>                                                    | <b>9.312.000</b> | <b>7.423.000</b> |              |                                                                                               |

Onderbouwing per afwijkende post.

### 1. Operationeel beheer NZL: Standpunt Vervoerregio:

In bijlage 3 is de beoordeling van de Vervoerregio op de kosten van operationeel beheer te vinden. In deze beoordeling zijn de uitgangspunten van de BUCA NZL, zoals besproken in het indienststellingsteam Noord/Zuidlijn, gebruikt:

*Alleen additionele kosten zijn subsidiabel*

*Tijdelijke kosten zijn indienststellingskosten*

Na uitvoerige gesprekken tussen MET en Vervoerregio is de huidige versie van de beoordeling als volgt tot stand gekomen.

- De kosten met betrekking tot “Staande organisatie herverdeeld NZL” zijn niet subsidiabel omdat deze niet onder additionele kosten vallen. Uitzondering hierop is 0,2 fte garantiemanager S&C.
- De kosten met betrekking tot “Extra aangestelde formatie t.b.v. de NZL” zijn subsidiabel, met uitzondering van de inspecteur schoonmaak NZL. Een extra fte voor de schoonmaak van de NZL stations is overbodig omdat de schoonmaak volledig uitbesteed is.
- De kosten met betrekking tot “Tijdelijke ondersteuning NZL” zijn niet subsidiabel via deze subsidieaanvraag omdat deze kosten onderdeel uitmaken van de indienststellingskosten Noord/Zuidlijn.

De onderstaande tabel geeft de samenvatting van deze beoordeling:

| Operationeel beheer NZL                   | Aanvraag         | B&O kosten NLZ 2018 | IDS NZL        | Toelichting                                                                 |
|-------------------------------------------|------------------|---------------------|----------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| Staande organisatie herverdeeld NZL:      | 439.800          | 13.700              | 0              | Herverdeling staande organisatie zijn geen additionele kosten               |
| Extra aangestelde formatie t.b.v. de NZL: | 470.200          | 414.700             | 0              | Een fte voor inspectie schoonmaak is teveel                                 |
| Tijdelijke ondersteuning NZL:             | 308.700          | 0                   | 308.700        | Kosten tijdelijke ondersteuning horen binnen de indienststellingsafspraken. |
| <b>Totaal:</b>                            | <b>1.218.700</b> | <b>428.400</b>      | <b>308.700</b> |                                                                             |

#### Standpunt MET:

- Voor Operationeel Beheer is in 2017 door de Vervoerregio het gevraagde budget van 4,9 mln beschikbaar. In 2018 heeft MET het beheer gesplitst in Bestaand NET 4,4 mln en 1,2 mln NZL. Dit omdat hiermee helder is welke capaciteit in 2018 werkzaam is voor het Operationeel Beheer NZL. Als de bestaande capaciteit die is ingericht voor de NZL niet vanuit de NZL mag worden vergoed, dient deze € 439.800,- alsnog in de BORI subsidie te worden vergoed.
- Van de extra capaciteit 2018 wordt de extra schoonmaak inspecteur € 55.500 niet vergoed, de vraag is of hier bij de start van de nieuwe lijn al schaalvoordelen zijn te behalen.
- De tijdelijke ondersteuning € 308.700,- NZL zijn geen indienststellingskosten. Deze extra formatie heeft te maken met het feit dat het een volledig nieuwe lijn betreft waarvan de eerste jaren extra zorg noodzakelijk is. Deze kosten zijn niet opgenomen in de € 16,4 mln. IDS kosten van MET.

Hieronder de gedetailleerde informatie die door MET aan de Vervoerregio is verstrekt waarbij ingegaan wordt op de punten 1 herverdeling capaciteit en 3 tijdelijke extra capaciteit

De organisatie van GVB RS AM is afgelopen jaren opgeschaald om de NZL in beheer te kunnen nemen. Zie ook beschrijving in de subsidieaanvraag NZL 2018, pagina 5: De afgelopen jaren is er heel veel tijd en energie in de komst van de Noord/Zuidlijn gaan zitten. Het management van de afdeling evenals de asset managers (beheerders) en inspecteurs hebben soms beduidend meer dan 50% van hun tijd hieraan moeten besteden. Na de indienststelling van de Noord/Zuidlijn wordt hier een beter balans

verwacht, maar ook structureel zal de Noord/Zuidlijn een aanzienlijke extra inzet vragen. Deze kosten zijn door de eigen karakteristieken van de Noord/Zuidlijn niet te extrapoleren op basis van het aantal stations of aantal km spoor van het bestaande net. De formatie voor het operationeel beheer is in 2018 toegenomen met 12,5 fte vanwege de in gebruikname van de Noord/Zuidlijn. Tijdelijk is in 2018 4,5 fte nodig. Voor 2018 is door GVB RS in overleg met MET een zo reëel mogelijke toedeling gemaakt van de urenbesteding aan NZL en BN. Dit is de toedeling zoals opgenomen in de subsidieaanvraag. Beheerders zijn hierbij bijvoorbeeld voor 20% toegerekend aan NZL en 80% aan bestaand net.

In de subsidieaanvraag 2018 voor BORI/MVP is voor kosten van OB Bestaand Net uiteraard dezelfde verdeling aangehouden. De aangevraagde subsidies voor BN en NZL 2018 sluiten aan bij de totale organisatieomvang van GVB RS AM in 2018. Deze omvang van de organisatie was ook nodig om het werk te kunnen uitvoeren.

VRA heeft tijdens de behandelingen van de subsidieaanvragen aangegeven niet akkoord te zijn met de toerekening en alleen 'additionele capaciteit' te willen betalen. De VRA heeft dit vertaald als: alleen medewerkers die dedicated aan NZL werken, zijn in de BUCA subsidiabel. Deze redenatie is niet correct, want er zijn ook medewerkers in de bestaande organisatie (bijv. assetmanagers) die echt meer uren moeten maken ivm OB NZL. Uiteindelijk is voor 2019 besloten om deze opmerking van VRA mee te nemen in de subsidieaanvraag. Dit betekent in de praktijk dat in 2019 een groter deel van de organisatie is toegerekend aan BN en kleiner deel aan NZL, zodat per saldo de totale organisatie weer in de aanvraag is opgenomen. Zie ook de toelichting in de subsidieaanvraag BN 2019, pagina 23:

*"Het operationeel beheer GVB van het Bestaande Net (dus exclusief de NZL) bestaat in 2019 uit 40,6 fte. Het aangevraagde budget voor 2019 bedraagt € 5.099.000. Dit bedrag wijkt af van de subsidieaanvraag 2018 en wordt veroorzaakt doordat een deel van de assetmanagers, inspecteurs en de medewerkers kwaliteit en veiligheid in 2019 niet zijn toegerekend aan de NZL. In de aanvraag 2018 was hier wel vanuit gegaan. Dit is de verklaring dat de aanvraag 2018 substantieel lager is dan de aanvraag 2019"*

Voor 2018 kan het niet zo zijn dat de lagere aanvraag van BN wel wordt geaccepteerd en de hogere aanvraag voor NZL niet. Er zijn 2 mogelijkheden om de gemaakte kosten van 2018 te dekken en kan daartussen gekozen worden:

- a. MET beargumenteert dat VRA de aanvraag voor OB NZL 2018 wel subsidiabel stelt, omdat aannemelijk kan worden gemaakt dat deze uren ook besteed zijn aan NZL en op deze wijze de gemaakte kosten gedekt worden. De nieuwe wijze van toerekenen gaat per 2019 in.

Er wordt met terugwerkende kracht een correctie doorgevoerd op de subsidieaanvragen 2018 voor zowel BN als NZL. De toerekening van medewerkers aan NZL en BN wordt daarbij op zelfde wijze toegepast als in 2019. Dit betekent dat de aanvraag voor BN wordt opgehoogd en voor NZL met zelfde bedrag wordt verlaagd, maar nog steeds de gemaakte kosten gedekt worden.

#### Gevraagd van directies:

#### Besluiten hoe om te gaan met de volgende uitgangspunten:

- Hervreiding capaciteit staande organisatie valt niet onder definitie additionele kosten.
- Tijdelijke ondersteuning NZL valt onder de definitie indienststellingskosten.

## 2. Onderhoud stations infrareiniging (schoonmaakkosten):

De gesprekken over schoonmaakkosten zijn niet afgerond. MET is nog bezig met de beoordeling van de aanbieding van GVB. De onderbouwing van het voorlopige oordeel is te vinden in bijlage 4. Afstemming tussen GVB en MET over schoonmaakcontract loopt nog. Kernpunten hierin zijn:

- a. Dit was 1 aanbesteding in 2017 door GVB. Daarom is het lastig onderscheid te maken in technisch en comfortschoonmaak. Onderbouwing contract t.b.v. beoordeling door MET in juni 2019 inhoudelijk toegelicht.
- b. Het schoonmaakniveau van de stations van de NZL zijn allen op het hoogste niveau. Dit is anders dan sober en doelmatig.
- c. Het schrobben van de vloeren wordt bestempeld als technische schoonmaak; terwijl de mening van MET is dat dit comfortschoonmaak is

Voorstel MET:

Voortgang boeken op afronding van B&O NZL 2018 en casus schoonmaak separaat alloceren.

Gevraagd van directies:

Besluiten hoe om te gaan met de schoonmaakkosten en het verzoek van de gemeente om deze discussie los te voeren van de B&O NZL 2018.

**3. Techdesk:**

De Vervoerregio wacht nog op de onderbouwing van MET met betrekking tot de Techdesk. Zo heeft de Vervoerregio bijvoorbeeld vragen gesteld over waarom bij deze dienst tijdens de werkweek 24 uren bezetting nodig is en in het weekend slechts een wachtdienst voldoet. Ook is niet onderbouwd waarom deze kosten volledig opgevoerd ten laste van beheer en onderhoud en van bij exploitatie. In eerdere communicatie heeft de Vervoerregio een berekening gepresenteerd op basis van een schatting van benodigde fte's en bijbehorende kosten. Voordat deze berekening gebruikt kan worden moet eerst de inhoudelijke discussie over nut en noodzaak afgerond worden, en de discussie van een eventuele bijdrage van exploitatie worden beslecht. MET is nog in gesprek met GVB over de kosten van de Techdesk. Het nut van de Techdesk wordt door MET onderkend. De Techdesk dient niet alleen Railbeheer, maar kent ook voordelen voor Exploitatie. Daarnaast zijn door de Regieorganisatie voorwaarden aan de Techdesk gesteld o.a. vastlegging in ServiceNow.

Voorstel MET:

Voortgang boeken op afronding van B&O NZL 2018 en casus Techdesk separaat alloceren.

Gevraagd van directies:

Besluiten hoe om te gaan met de Techdesk en het verzoek van de gemeente om deze discussie los te voeren van de B&O NZL 2018.

**4. Eigenaarslasten (rioolheffing):**

Conform het BORI/MVP addendum subsidieert de Vervoerregio sinds 2016 geen gemeentelijke heffing OZB. Deze lijn trekt de Vervoerregio door naar de rioolheffing omdat dit ook gemeentelijke heffing is. In het voorlopige oordeel stelt de Vervoerregio de rioolheffing ter waarde van € 125.000 niet subsidiabel. MET geeft aan dat dit vanaf

2019 intern is afgestemd binnen de gemeente.

Voorstel MET:

Verzoek om de rioolheffing uit 2018 nog eenmalig subsidiabel te stellen.

Gevraagd van directies:

Besluiten hoe om te gaan met het verzoek van de gemeente om de rioolheffing nog eenmalig subsidiabel te stellen.

**5. Energiekosten stationssystemen:**

Gemeente is akkoord met het voorstel om energiekosten te vergoeden op basis van het daadwerkelijk gemeten verbruik. Afgesproken is dat de energiekosten worden vergoed op basis van de werkelijke kosten conform de voorgestelde verdeling tussen station systemen en Tractie en dit te doen op grond van daadwerkelijke metingen.

**6. S&C Alstom:**

De gemeente vraagt subsidie voor €10.203 aan voor mobilisatiekosten S&C in de tweede helft van 2018. Deze kosten zijn structureel voor 10 jaar. Zie in bijlage 5 de uiteenzetting van dan de activiteiten die onder de mobilisatie vallen opgesteld door MET. Voorbeeld van deze activiteiten zijn opleidingen, aanschaf van gereedschap en testfaciliteiten. De Vervoerregio hanteert het standpunt dat deze activiteiten bij het project horen.

Net als bij de onderhoudscontracten met de andere service providers (VSB, Siemens, Thales) dienen voor de inrichting van het S&C onderhoudscontract mobilisatiekosten gemaakt te worden. Zie in bijlage 4 de uiteenzetting van dan de activiteiten die onder de mobilisatie vallen opgesteld door MET.

In de andere genoemde onderhoudscontracten met bijv. Siemens/Thales zitten deze kosten verdisconteerd in de jaarlijkse kosten. In de onderhandelingen over het S&C contract met Alstom zijn deze mobilisatiekosten echter apart inzichtelijk gemaakt.

Om te komen tot een consistente verrekening van deze kosten tussen MET en de VRA heeft MET deze mobilisatiekosten verdeeld over de 10 jarige contractduur en percentueel verdeeld over Noord/Zuidlijn en Bestaand Net. Hierbij worden de kosten door MET voorgefinancierd, en ontstaat voor de subsidie vanuit de VRA een vergelijkbare situatie als bij de andere service providers.

Deze kosten zijn niet gerelateerd aan projectactiviteiten, maar inherent onderdeel van het onderhoudscontract met Alstom. Het door de Vervoerregio gehanteerde standpunt dat sprake is van projectkosten achten we daarom niet terecht, en gemeente Amsterdam blijft op het standpunt dat deze kosten subsidiabel zijn.

Tijdelijke beheerkosten die zijn gemaakt in de projectfase, voorafgaand aan overdracht naar MET E&B, worden uiteraard wel uit het project betaald.

Gevraagd van directies:

Besluiten of mobilisatiekosten ondergebracht gaan worden bij het S&C project of bij de B&O kosten NZL 2018.



### 3. A: Subsidieaanvraag 2019 – BN

| Ten laste van BORI                    | Aanvraag 2019      | Huidig oordeel VRA | Onderbouwing | Samenvatting                                                                                    |
|---------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Strategisch beheer (apparaatskosten)  | 7.273.000          | 4.567.000          | 1            | Verskil in standpunt betreft uitbreiding kosten                                                 |
| Strategisch beheer (eigenaarslasten)  | 298.000            | 298.000            |              |                                                                                                 |
| Strategisch beheer (onderzoekskosten) | 800.000            | 800.000            |              |                                                                                                 |
| Operationeel beheer                   | 6.352.000          | 4.496.000          | 2            | Akkoord met verschuiving kosten van OB terug naar SB, verschil in standpunt betreft uitbreiding |
| MVP tram                              | 20.852.000         | 20.852.000         |              |                                                                                                 |
| DO Tram                               | 14.044.000         | 13.094.000         | 3            | Verskil in standpunt betreft inzet veiligheidspersoneel                                         |
| DO Metro                              | 25.762.000         | 23.255.000         | 4            | Verskil in standpunt stelpost GVB, S&C kosten en Techdesk                                       |
| DO kunstwerken                        | 330.000            | 330.000            |              |                                                                                                 |
| Operationeel beheer NZL               | 1.390.000          | 856.000            | 5            | Zie hoofdstuk 4 B                                                                               |
| Dagelijks onderhoud NZL               | 18.014.000         | 15.855.000         | 5            | ""                                                                                              |
| <b>Totaal BORI uitgaven</b>           | <b>95.115.000</b>  | <b>84.403.000</b>  |              |                                                                                                 |
| <b>Ten laste van MVP Metro</b>        |                    |                    |              |                                                                                                 |
| Reguliere vervangingen                | 58.037.000         | 20.000.000         | 6            | Akkoord                                                                                         |
| Bijdrage aan grote projecten          | 18.084.000         | 17.982.000         | 7            | Beide partijen akkoord                                                                          |
| <b>Totaal MVP metro uitgaven</b>      | <b>76.121.000</b>  | <b>37.982.000</b>  |              |                                                                                                 |
| Facturatieonzekerheid                 | 9.697.300          | 5.883.000          |              |                                                                                                 |
| <b>Totaal</b>                         | <b>180.933.300</b> | <b>128.268.000</b> |              |                                                                                                 |

Onderbouwing per afwijkende post.

#### 1. Strategisch beheer (apparaatskosten):

Binnen de beoordeling is de oorspronkelijke prognose uit het convenant, gecorrigeerd met indexatie, opgenomen. De Vervoerregio heeft de volgende opmerkingen bij de post strategisch beheer:

**A:** De Vervoerregio neemt het standpunt in dat de uitbreiding in de kosten van het strategisch beheer onvoldoende onderbouwd zijn. Zo vraagt de gemeente nu een totaalbedrag van €9.261.000 aan voor de apparaatskosten, eigenaarslasten, onderzoekskosten en formatie E&B met betrekking tot strategisch beheer. Dit is meer dan een verdubbeling van de oorspronkelijke prognose zoals opgenomen in het BORI convenant. De Vervoerregio begrijpt dat sinds de komst van de NZL en de komst van meerdere serviceproviders het B&O van de tram- en metroinfrastructuur complexer is geworden. Echter, rechtvaardigt dit niet de aangevraagde stijging. De business cases die ten grondslag aan de uitbreiding in activiteiten van strategisch beheer zouden moeten liggen, ontbreken.

Standpunt MET: De aangevraagde formatie is ingegeven vanuit de uitbreiding van het areaal en de bijbehorende systemen van de NZL bovenop de bestaande bezetting. Hiervoor is behoud van kennis van deze systemen vanuit het NZL project belangrijk om opstart risico's te kunnen mitigeren. Daarnaast is ingezet op Systeemintegratie om de risico's te mitigeren die ontstaan zijn vanuit de visie alles over te laten aan de markt (D&C contractering). Het doel van SI is het creëren van een uniforme set aan standaard eisen en ontwerpen van ICT gestuurde systemen. De scope hiervan is weergegeven in de Q2 rapportage ( zie bijgevoegde detail overzichten met status van de op te leveren SI producten, urenbegroting, realisatiegraad).

Het maatschappelijke denken vanuit een assetmanagement-opgave waarbij langjarige kosten, prestaties en risico's op een afgewogen wijze in beeld worden gebracht is de laatste jaren sterk in ontwikkeling geweest; een ontwikkeling die zich nog steeds voorzet. Vele

beslissingen omtrent de assets die momenteel in beheer zijn, zijn niet vanuit dat perspectief genomen. Het ontberen van kennis en kunde, politieke afwegingen, beschikbare budgetten op korte dan wel lange termijn etc. hebben geleid tot situaties waarbij geen afgewogen trade-off tussen investeringen enerzijds en beheer en onderhoudskosten anderzijds met onvoldoende lange termijn focus is gemaakt.

Zo heeft de bouwwijze van de NoordZuidLijn onmiskenbare gevolgen voor het beheer en onderhoud, inclusief vervangingsopgaven, voor diezelfde NoordZuidlijn. Onvoorspelbaarheid in het gedrag van een dergelijk systeem geeft een dermate groot onzekerheidsspectrum dat een afgewogen keuze wellicht niet eens te maken viel. Maar om zonder meer uit te gaan van een systeem-gedrag (prijs, prestatie en kosten) conform het bestaande blijkt niet op te gaan. Nieuwe systemen moeten daarom vanuit een nieuw risico-perspectief worden bekeken met bijbehorende gewijzigde kostenniveaus. Daarnaast vereist een complex integraal systeem waarbij S&C, ICT, Exploitatie, Operatie dusdanige onderlinge afhankelijkheid hebben een kennisintensieve aansturing welke binnen MET is ingericht; maar belangrijker: is geborgd. Zie een verdere onderbouwing van de post strategische beheer in bijlage 6.

Gevraagd van directies:

**Besluiten hoe om te gaan met de uitbreiding van de kosten strategisch beheer.**

**B:** De onderbouwing van de posten bevoegd gezag (€701.000) en vergunning toezicht en handhaving (€323.000) zoals omschreven in de memo CEB/OVG/20499 is volgens de Vervoerregio onvoldoende om de uitbreiding in kosten te rechtvaardigen. Zo geeft de gemeente geen bevredigend antwoord waarom al deze activiteiten moeten plaatsvinden. In 2017 vroeg de gemeente nog circa €300.000 aan voor de kosten van het bevoegd gezag.

Reactie MET: In de subsidieaanvraag is onder het kopje bevoegd gezag toegelicht wat het verantwoordelijk team doet. Dit team voert de werkzaamheden uit die zowel onder de subsidieposten bevoegd gezag als vergunningen, toezicht en handhaving vallen. Hoewel in de aanvraag apart benoemd is daar geen expliciete reden voor. Beide posten kunnen beter worden samengevoegd onder de noemer Vergunningen, Toezicht en Handhaving (VTH), zodat de toelichting van de werkzaamheden overeenkomt met de subsidieposten. Overigens is met ingang van 1/1/2019 de nieuwe organisatie-structuur van MET van kracht waarbij het verantwoordelijke team de naam Vergunningen, Toezicht en Handhaving (VTH) heeft gekregen (de naam bevoegd gezag vervalt daarmee).

De kosten van VTH komen zoals die voor de subsidieaanvraag zijn geraamd uit op € 1.024.000,=. Deze kosten zijn gebaseerd op de te verwachten inzet van personeel behorend bij de beschrijving van de activiteiten op blz 19 van de subsidieaanvraag. Dat is hoger dan in 2018 omdat nu in de begroting rekening is gehouden met een aantal die we op het vlak van TBGN, toezicht en handhaving willen gaan invullen. TBGN is een opgave die MET samen met VRA en GVB doet. De VRA is daarmee bekend. MET is coördinator en voert de secretarisrol van het overleg onder leiding van VRA.

Gevraagd van directies:

**Bovenstaande uiteenzetting van standpunten meenemen in de besluit over kosten strategisch beheer.**

**C:** In de memo met het kenmerk CEB/UIT/001154 schrijft MET dat reclame-inkomsten die MET realiseert op de metrostations door MET ingezet kunnen worden om kosten, die in het verleden via het projectbudget van de NZL werden afgedekt, te dekken. De Vervoerregio

heeft herhaaldelijk gevraagd aan MET om uit een te zetten welke kosten dit zijn. MET reageert hierop dat deze inkomsten in de portefeuille van de directie vallen. Gezien de aard van de discussie inzake deze notitie, handelend over Openstaande Punten MVP/BORI, is besloten deze in een ander gremium voort te zetten. Daarmee valt hij dus buiten de scope van deze notitie.

Gevraagd van directies:

**Bespreken reclame-inkomsten en besluiten over het verzoek om deze discussie in een ander gremium onder te brengen.**

## 2. Operationeel Beheer

**A:** De Vervoerregio vindt het onwenselijk dat bepaalde kosten van strategisch beheer (€891.000) opgenomen zijn in de post operationeel beheer en wil deze discussie verder voeren onder de post strategisch beheer. De gemeente is akkoord dat de kosten van strategisch beheer volledig onder strategisch worden opgenomen en heeft dit al in de Q2 2019 rapportage aangepast.

**B:** MET geeft in de memo met het kenmerk CEB/UIT/001154 de toelichting dat met GVB een nieuwe tarievenlijst is afgesproken. De nieuwe tarievenlijst is niet verwerkt in de subsidie aanvraag 2019. Deze is nog gebaseerd op prijspeil 2017. De afstemming over de tarieven van GVB 2019 heeft in het eerste halfjaar plaatsgevonden.

**C:** In de subsidieaanvraag 2019 schrijft MET dat de verdere verhoging van kosten t.o.v. de raming uit het convenant (circa half miljoen) het gevolg is van een herverdeling van fte's aan BN en NZL. De Vervoerregio hanteert het uitgangspunt dat slechts additionele kosten als gevolg van de NZL toegerekend mogen worden aan de B&O NZL, en dat overige uitbreiding niet subsidiabel is. In het voorlopige oordeel is de oorspronkelijke prognose uit het convenant, gecorrigeerd met de indexatie, opgenomen.

Oordeel MET:

Zie ook de tekst bij 3.1 kosten operationeel beheer NZL

Door de VRA is in 2017 het gevraagde budget voor Dagelijks onderhoud van 4,9 mln beschikt. in de subsidie aanvraag 2019 zijn de kosten € 5,5 mln.

De in de subsidie aanvraag van 2018 opgenomen herverdeling van de bestaande 2018 capaciteit voor operationeel beheer door MET, is door de Vervoerregio in het kader van de beoordeling van de kosten voor de NZL niet akkoord bevonden.

Om die reden zijn in de subsidie aanvraag 2019 deze kosten van operationeel Beheer NZL opgenomen bij de kosten Operationeel beheer "bestaand net".

De kosten die samenhangen met deze capaciteit zijn € 5.099.000,=.

Daarnaast is een post van € 362.000 opgenomen voor onderzoeken en tekeningen omdat bij de oplevering van de NZL geleverde documentatie nog de nodige aandacht vergt/ cq nog niet volledig is.

Gevraagd van directies:

**Besluiten hoe om te gaan met de uitbreiding van de kosten operationeel beheer van circa € 500.000.**

### 3. **Dagelijks onderhoud tram:**

In de subsidieaanvraag vraagt MET extra kosten ter waarde van € 950.000 aan vanwege de extra inzet van veiligheidspersoneel nieuwe regelgeving (NVW/VVW Tram). In het voorlopig oordeel 28-8-2019 is de aanvraag gecorrigeerd met de extra kosten voor de inzet van het veiligheidspersoneel. Wat er feitelijk speelt is dat de veiligheidscultuur bij het GVB is aangescherpt ivm veilig werken. Dit conform de vigerende wet en regelgeving en ARBO wet. Het is waar dat de trend op straat “meer geel” is. Dit blijkt onder andere uit de VRI dag en artikelen in landelijke pers. Daarnaast is de verkeersregelaar ook een communicatiemiddel in de stad wat steeds belangrijker wordt. MET is van mening dat GVB veilig aan het werk moet zijn. MET is immers ook aansprakelijk als opdrachtgever. Het is goed om te constateren dat de veiligheids-cultuur omhoog is gegaan. Dat dit geld kost is verklaarbaar.

Inzicht is gegeven in het aantal verwachte uren en de bijbehorende afgesproken tariefstructuur. De vraag blijft open staan of er sinds het afsluiten van het hoofdlijnen akkoord een wetswijziging dan wel wijziging in de regelgeving heeft plaatsgevonden. Indien dat het geval is moet besproken worden hoe er met een dergelijke wijziging wordt omgegaan. Indien dit niet het geval is dient bekeken te worden of er sprake is van een onvolledige kostenopgave en hoe daarmee dient worden omgegaan.

Gevraagd van directies:

**Besluiten hoe om te gaan met de kosten van het extra veiligheidspersoneel.**

### 4. **Dagelijks onderhoud Metro:**

**A:** In de subsidieaanvraag 2019 zijn stelposten voor GVB ter waarde van € 800.000 opgenomen. De Vervoerregio heeft het standpunt dat stelposten niet beschikt worden. Indien deze kosten zich voordoen kunnen ze besproken worden in de relevante reguliere overleggen waar na akkoord verrekening plaats kan vinden via de verantwoording of een aanvullende aanvraag. In de voorlopige opdrachtverlening aan het GVB is deze post niet meegenomen. Werkzaamheden/opdrachten die ten laste van de post moeten komen dienen vooraf met MET afgestemd/onderbouwd te worden zodat MET deze ook met de VRA kan bespreken

Afgesproken voorlopige werkwijze is als volgt:

VRA beschikt aan MET exclusief de stelposten. Zaken die daar uiteindelijk uit gefinancierd dienen te worden zijn onderwerp van het 2-wekelijkse gesprek tussen VRA en MET. Pas na goedkeuring wordt daar aanvullend budget voor beschikbaar gesteld.

Vanuit MET wordt aan GVB gegund inclusief stelpost. Ook deze is slechts aan te spreken na goedkeuring van MET met bijbehorend offertetraject.

**B:** De Vervoerregio neemt hier het standpunt in dat de mobilisatiekosten S&C indienststellingskosten zijn. Dit betreft een uitgave van € 94.645 voor het bestaand net in 2019.

Zoals uitgebreid toegelicht in hoofdstuk 3, onderwerp 6 van deze notitie acht de gemeente het door de Vervoerregio gehanteerde standpunt dat sprake is van projectkosten niet correct, en blijft de gemeente Amsterdam op het standpunt dat deze kosten subsidiabel zijn.

Zie hiervoor de toelichting in hoofdstuk 3, B&O kosten NZL punt 6.

Gevraagd van directies:

Besluiten of mobilisatiekosten ondergebracht gaan worden bij het S&C project of bij de B&O kosten NZL 2018.

**C:** De gemeente vraagt voor 2019 een bedrag van € 1.436.000 aan voor de kosten van het B&O voor het S&C systeem (Alstom) voor het bestaand net. Omdat dit systeem in 2019 nog niet in exploitatie gebruikt wordt ziet de Vervoerregio dit als kosten voor het project. Deze kosten dienen te worden opgevoerd binnen het S&C project.

Het onderhoudscontract dat door MET E&B met Alstom is overeengekomen is al voorbereid voor onderhoud van het hele areaal. In de contracttermijnen is er rekening mee gehouden dat eerst de Noord/Zuidlijn en voertuigen in beheer worden genomen, en pas op een later moment het bestaande net.

- In juni 2018 is het S&C systeem op NZL en in de voertuigen door MET E&B in beheer genomen. Vanaf dat moment is een vergoeding aan Alstom verschuldigd op basis van de 1<sup>e</sup> contracttermijn, ca € 1,5 mln. op jaarbasis. Het bedrag van de 1<sup>e</sup> contracttermijn is al relatief hoog omdat het een grote vaste component bevat. Deze vaste component is onafhankelijk van de omvang van de scope.
- Streven is om op 1 oktober 2019 ook de roll out in beheer te nemen. Vanaf dat moment gaat de 2<sup>e</sup> contracttermijn in en wordt de termijn ca. € 1,75 mln. op jaarbasis.

Zie onderstaande tabel met toelichting:

| Termijn           | Bedrag Alstom | Gaat in per           | Omschrijving      |
|-------------------|---------------|-----------------------|-------------------|
| Mobilisatie       | € 1.152.881   | Verdeeld over 10 jaar |                   |
| contracttermijn 1 | € 1.521.036   | 7-juni-18             | NZL en voertuigen |
| contracttermijn 2 | € 1.745.191   | 1-oktober-19          | Volledige scope   |

Op basis van de kosten behorende bij termijn 1 (€ 1,5 mln. op jaarbasis) moest er bij de subsidieaanvraag 2019 een keuze worden gemaakt tussen 2 opties:

1. Of de volledige kosten van termijn 1 toerekenen aan de Noord/Zuidlijn omdat het systeem alleen daar in exploitatie is. Dit is een zuivere verdeling, maar zou voor 2018 en 2019 relatief hogere kosten binnen de BUCA NZL zorgen.
2. Of de volledige kosten van termijn 1 verdelen tussen NZL (17,7%) en BN (82,3%). Dit is niet volledig zuiver omdat er in 2019 al kosten toegerekend aan het bestaande net terwijl daar buiten nog geen onderhoud plaatsvindt. Het levert echter wel een reëler beeld op van de BUCA NZL op de lange termijn.

Door MET E&B is bij het indienen van de subsidieaanvraag voor de tweede optie. Wij begrijpen echter ook de reactie van de VRA dat het niet wenselijk is om al kosten aan het bestaande net toe te rekenen.

Zoals we hierboven hebben uitgelegd is er echter ook geen sprake van projectkosten. Tijdelijk beheer van het bestaande net wordt tot 30 september 2019 door het project verricht, en deze kosten zijn uiteraard niet subsidiabel vanuit BORI en ook niet in deze aanvraag opgenomen.

Om tot overeenstemming te komen met VRA over de subsidieaanvraag hebben we een nieuwe berekening gemaakt van de B&O kosten van S&C door Alstom.

- De volledige kosten van termijn 1 zijn hierbij toegerekend aan de BUCA NZL.
- Vanaf de inbeheername van de roll out per Q4 2019 zijn de kosten van termijn 2 verdeeld tussen NZL en Bestaand Net met de bekende verdeling van 17,7% en 82,3%.

Dit is voor 2018, 2019 en 2020 uitgewerkt in onderstaande tabel.

|                     |               |           | 2e helft 2018 |                  |
|---------------------|---------------|-----------|---------------|------------------|
|                     | Termijnbedrag |           | BN            | NZL              |
|                     | Per jaar      | Per maand | 0,0%          | 100,0%           |
| Mobilisatie         | € 115.288     |           | € -           | € 115.288        |
| termijn 1 (Q3 & Q4) | € 1.521.036   | € 126.753 |               | € 760.518        |
| termijn 2 (nvt)     | € 1.745.191   | € 145.433 | € -           | € -              |
| <b>Totaal</b>       |               |           | € -           | € <b>875.806</b> |

|                      |               |           | 2019             |                    |
|----------------------|---------------|-----------|------------------|--------------------|
|                      | Termijnbedrag |           | BN               | NZL                |
|                      | Per jaar      | Per maand | 82,3%            | 17,7%              |
| Mobilisatie          | € 115.288     |           | € 94.882         | € 20.406           |
| termijn 1 (Q1 tm Q3) | € 1.521.036   | € 126.753 |                  | € 1.140.777        |
| termijn 2 (Q4)       | € 1.745.191   | € 145.433 | € 359.073        | € 77.225           |
| <b>Totaal</b>        |               |           | € <b>453.955</b> | € <b>1.238.408</b> |

|               |               |           | 2020               |                  |
|---------------|---------------|-----------|--------------------|------------------|
|               | Termijnbedrag |           | BN                 | NZL              |
|               | Per jaar      | Per maand | 82,3%              | 17,7%            |
| Mobilisatie   | € 115.288     |           | € 94.882           | € 20.406         |
| termijn 2 & 3 | € 1.745.191   | € 145.433 | € 1.436.292        | € 308.899        |
| <b>Totaal</b> |               |           | € <b>1.531.174</b> | € <b>329.305</b> |

Gevraagd van directies:

Besluiten of de B&O S&C kosten conform bovenstaande verdeling toegerekend kunnen worden aan de BUCA NZL en BORI Bestaand Net.

**D:** De onderbouwing van de uitgaven voor de Techdesk (€ 801.000) is volgens de Vervoerregio onvoldoende. Zo ontbreekt bijvoorbeeld de onderbouwing waarom bij deze dienst tijdens de werkweek 24-uurs bezetting nodig is en in het weekend slechts een wachtdienst voldoet. Ook mist de onderbouwing waarom deze kosten volledig ondergebracht zijn bij beheer en onderhoud en niet bij exploitatie.

Het nut van de Techdesk wordt door MET onderkend. De Techdesk dient niet alleen Railbeheer, maar kent ook voordelen voor Exploitatie. Daarnaast zijn door de Regieorganisatie voorwaarden aan de Techdesk gesteld o.a. vastlegging in ServiceNow.

Gevraagd van directies:

Voortgang boeken op afronding van Subsidieaanvraag 2019 – BN en casus Techdesk separaat alloceren.

De stand 28-8-2019 is als volgt opgebouwd: 25.762.000 (aanvraag) – 800.000 (A) – 94.645 (B) - 1.531.500 (C) - 801.000 (D) = 23.551.855

5. **B&O kosten NZL:** hoofdstuk 4B.

6. **Reguliere vervangingen:**

De Vervoerregio is meegenomen in de update van het jaarprogramma 2019. Gezien de grote verschuiving in projectvolume heeft de Vervoerregio ook een vernieuwing van de uitgavenprognose nodig. In de Q2 rapportage 2019 is een voorlopige cashflow raming 2019 gemaakt van € 20 mln. De Vervoerregio en de gemeente zijn het eens om deze prognose op te nemen als huidig oordeel.

7. **Bijdrage aan grote projecten:**

Het project ICT-Technische ruimtes is conform eerder gemaakte afspraken niet subsidiabel. De subsidieregulering bijdrage aan grote projecten is gecorrigeerd met de verwachte uitgaven van dit project (€102.000). Dit bedrag is gecorrigeerd omdat het onterecht in de subsidieaanvraag is opgenomen

#### 4 B: Subsidieaanvraag 2019 – NZL

| Subsidieaanvraag 2019                        |            | Oordeel VRA | Onderbouwing | Samenvatting                                                                                  |
|----------------------------------------------|------------|-------------|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| Onderzoeken en tekeningen                    | 245.000    | 245.000     |              |                                                                                               |
| Operationeel beheer NZL                      | 1.145.000  | 856.000     | 1            | Verskil in standpunt betreft additionele kosten & tijdelijke kosten                           |
| Baan en Rail                                 | 3.216.000  | 3.216.000   |              |                                                                                               |
| Onderhoud stations infrareiniging            | 1.829.000  | 664.000     | 2            | Meer tijd nodig voor beoordeling door MET van voorstel GVB. Voor nu loshalen van beschikking. |
| Veiligheid en logistiek                      | 1.900.000  | 1.900.000   |              |                                                                                               |
| Techdesk                                     | 801.000    | -           | 3            | Meer tijd nodig voor beoordeling door MET van voorstel GVB. Voor nu loshalen van beschikking. |
| Energievoorziening, verlichting              | 1.026.000  | 710.000     | A            |                                                                                               |
| Remplace                                     | 245.000    | 245.000     |              |                                                                                               |
| Netwerken                                    | 536.000    | 10.000      | B            |                                                                                               |
| S&C (GVB)                                    | 310.000    | 310.000     |              |                                                                                               |
| inzet assetmanager/adviseur                  | 237.000    | 237.000     |              |                                                                                               |
| dagelijks onderhoud kunst                    | 129.000    | 79.000      | C            | Stelposten niet opnemen in beschikkingen                                                      |
| onderhoud civiele assets                     | 599.000    | 599.000     |              |                                                                                               |
| Eigenaarslasten                              | 250.000    | 250.000     |              |                                                                                               |
| Energiekosten SSY                            | 839.000    | 600.000     | 5            | Beide partijen akkoord                                                                        |
| Stationssystemen Siemens: TOTAAL             | 476.000    | 476.000     |              |                                                                                               |
| Contract TT&A                                | 4.000.000  | 4.000.000   |              |                                                                                               |
| Contract CBI                                 | 142.000    | 142.000     |              |                                                                                               |
| NMA Thales: TOTAAL                           | 181.000    | 181.000     |              |                                                                                               |
| OVCP Thales: Externe contracten TOTAAL       | 654.000    | 654.000     |              |                                                                                               |
| S&C Alstom: TOTAAL                           | 329.000    | 309.000     | 6            | Verskil in standpunt betreft mobilisatiekosten                                                |
| diverse kleine posten (Twintron, TR2000)     | 72.000     | 72.000      |              |                                                                                               |
| Contract CBI, scalance netwerk en remote I/O | 143.000    | -           | C            |                                                                                               |
| kosten brandbeveiliging en certificering     | 100.000    | 100.000     |              |                                                                                               |
|                                              | 19.404.000 | 15.855.000  |              |                                                                                               |

Hieronder de onderbouwing per afwijkende post. In alle gevallen is de beoordeling van de B&O kosten NZL 2018 gebruikt voor het berekenen van het voorlopige oordeel voor 2019.

1-6 Zie hoofdstuk 3, B&O kosten NZL 2018 met dezelfde nummering.

- A. In de subsidieaanvraag is niet onderbouwd waarom de geraamde kosten van 2019 circa 3x hoger zijn dan de kosten in de 2de helft van 2018.

Reactie MET: De uiteindelijk gerealiseerde kosten voor EV in 2018 zijn inderdaad lager dan in de aanvraag voor 2019. Dat komt omdat 2018 geen representatief jaar is geweest voor EV. Hier speelt een aantal aspecten een rol:

- De EV afdeling van GVB RS had in de 1e helft van het jaar nog te weinig capaciteit en was nog niet volledig opgeleid. Op een aantal aspecten is het onderhoud dus later opgestart.
- Het was in de 1ste helft 2018 mogelijk om tijdens proefbedrijf veel werk overdag te doen, terwijl dat bij exploitatie veelal 's nachts moet gebeuren.
- GVB heeft in 2018 hoofdzakelijk inspecties behoeven te doen omdat de installaties net opgeleverd waren, en in 2019 is daar normaal (periodiek) onderhoud bijgekomen.

In de 2e helft van 2018 waren de kosten overigens al meer in lijn met de aanvraag voor 2019. In de verstrekte DO begroting EV 2019 is in detail uitgewerkt voor welke activiteiten de kosten gemaakt worden.

- B. Hoe kan het onderhoud van deze systemen “buiten scope” zijn gevallen? Zijn deze activiteiten niet veel duurder geworden omdat ze niet zijn gecontracteerd binnen de originele overeenkomsten? Hier is door MET nader onderzoek naar gedaan. De traceerbaarheid is lastig. Verder uitzoekwerk is benodigd. Een eerste aanzet is gemaakt en gedeeld met de VRA.



- C. Uitbreiding in kosten ten opzichte van 2018 is niet onderbouwd. In de subsidieaanvraag schrijft MET dat er opdrachten zijn verstrekt. Kan de Vervoerregio deze ontvangen? Verder staat in de aanvraag dat kunstwerken worden beschadigd, de vraag is alleen wanneer. Kunnen deze posten niet beter worden opgevoerd als stelpost? De opgevoerde kosten van € 129.000 bestaan voor € 79.000 uit gecontracteerde beheer- en onderhoudscontracten. Hier is overeenstemming over. De opgenomen € 50.000 voor exogene oorzaken (vandalisme, onverwachte schade etc) wordt behandeld als ware het een stelpost. Zaken die daar uiteindelijk uit gefinancierd worden zijn onderwerp van het 2-wekelijkse gesprek tussen VRA en MET. Pas na goedkeuring wordt daar aanvullend budget voor beschikbaar gesteld.