

Bezoekadres  
Nieuwevaart 5-9  
1018 AA Amsterdam

**Gemeente Amsterdam**  
**Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer**

Postbus 95089  
1090 HB Amsterdam  
Telefoon 020 556 5000  
Fax 020 556 5700  
[www.ivv.amsterdam.nl](http://www.ivv.amsterdam.nl)

Retouradres: DIVV, Postbus 95089, 1090 HB Amsterdam

Directeur Dienst Noord/Zuidlijn

Datum 23 september 2010  
Ons kenmerk xx  
Uw kenmerk  
Behandeld door De heer drs A.H.M. Buffing  
Doorkiesnummer 020 556 5239  
Faxnummer  
E-mail [t.buffing@ivv.amsterdam.nl](mailto:t.buffing@ivv.amsterdam.nl)

Bijlage  
Kopie aan

Onderwerp Commentaar van DIVV bij rapport Korf 'Anticiperen op waardevol vervoer'

Geachte heer Dijk, beste Peter

In aansluiting op mijn eerdere brief wil ik ingaan op een aantal van de aanbevelingen, met name die die DIVV raken.

Aanbeveling 1 betreffende Onderzoeksgebied 1 neem ik voor kennisgeving aan. Mijn dienst, die nu op afstand van de dienst NZL staat, mist het overzicht om een gefundeerd oordeel te vellen over de analyse en de aanbeveling.

Onderzoeksgebied 2 raakt de relatie tussen DNZL, DIVV en andere instanties die betrokken zijn bij het metrosysteem in het algemeen en de Noord/Zuidlijn in het bijzonder. De analyse, die voor een belangrijk deel gebaseerd is op de analyse de DIVV heeft uitgevoerd, deel ik voor zover deze het ontbreken van eenduidigheid in de opdracht betreft voor de verschillende bouw- en ontwikkelprojecten in het metrosysteem die de gemeente Amsterdam onder handen heeft. Ik heb daarom besloten binnen mijn dienst de coördinatie en afstemming van metroprojecten te verbeteren door het instellen van een Coördinatiegroep Metro en een Stuurgroep metro. Dit is pas een eerste stap.

Tezamen met de Stadsregio heb ik het initiatief genomen om de onduidelijkheden die zich voordoen in de relaties tussen Stadregio, gemeente en GVB aan te pakken. Zolang de onduidelijkheden niet uitdrukkelijk zijn opgespoord, benoemd en zijn voorzien van een oplossing is elk voorstel voor een andere organisatiestructuur onvoldoende onderbouwd en afgewogen.

Ik constateer bij de betrokken instanties een toenemend besef van een gemeenschappelijk belang en een wil tot samenwerking. Dit heeft inmiddels geleid tot een intensieve en vruchtbare samenwerking tussen DNZL en DIVV (AMSYS en Beheer).

DIVV zorgt ervoor dat de bewoners en bezoekers van Amsterdam zich veilig en efficiënt kunnen verplaatsen in een bereikbare en aantrekkelijke stad

In dit licht zie ik niet bij voorbaat de benoeming van een gedelegeerd opdrachtgever voor het werkend vervoerssysteem (NZL en AMSYS) als een oplossing die werkt. Deze oplossing gaat aan een aantal zaken voorbij.

1. In mijn opvatting is het werkend vervoerssysteem het gehele metronet, waarbinnen het subsysteem Noord/Zuidlijn 'werkend' moet worden opgeleverd door DNZL. Binnen mijn dienst werken AMSYS en Beheer aan de ontwikkeling en instandhouding van een toekomstvast metrovervoerssysteem. De activiteiten van AMSYS betreffen voor ongeveer driekwart het bestaande net en voor een kwart de NZL.
2. Zolang de onduidelijkheden tussen Stadsregio, gemeente en GVB blijven bestaan zal een gedelegeerd opdrachtgever tegen dezelfde problemen aanlopen als in de huidige situatie.

De wethouders Verkeer V, en Bedrijven, en de portefeuillehouder Stadsregio hebben via de Algemeen Secretaris van de Stadsregio en mij PwC de opdracht gegeven om onduidelijkheden in taken, rollen en verantwoordelijkheden van Stadsregio, gemeente en GVB in beeld te brengen, verschillen in opvattingen en uitvoering hierover bloot te leggen en met voorstellen te komen die leiden tot eenduidigheid in de processen en eenduidigheid in de inhoud. Een eerste vingeroefening laat zien dat een netwerkorganisatie met een helder afsprakenkader perspectief biedt. Ik verwacht dat uitwerking van verschillende opties in die richting een efficiënte en effectieve samenwerking kan opleveren, die niet gepaard hoeft te gaan met een tijdrovende en kostbare reorganisatie. Op dit punt zullen we graag samenwerken met DNZL, hetgeen aansluit bij de reactie op het rapport zoals die door de Directeur DNZL is opgesteld

In dezelfde lijn ligt mijn bezwaar tegen aanbeveling 3, het onderbrengen van geheel AMSYS onder de directie van de Noord/Zuidlijn. Tegenover een optimalisatie van het werkend (sub)systeem Noord/Zuidlijn staat het tegendeel voor een optimaal werkend metrosysteem als geheel. Ik constateer bovendien dat deze aanbeveling niet is gebaseerd op een grondige analyse van het totale werkgebied van AMSYS, en de raakvlakken met DNZL. Commentaar van AMSYS ter zake is niet verwerkt in het rapport.

Aanbeveling 4 is voor een groot gedeelte reeds bestaande praktijk. Het Integraal Programma van Eisen (IPvE) is top down opgesteld, en via de segmentenspecificaties opgedeeld op de manier zoals in de aanbeveling wordt gesteld. De gedetailleerde segmentenspecificaties zijn voor een belangrijk deel gereed.

Het Integraal Veiligheidsplan (IVP) is gereed, en wordt top down geïmplementeerd, dus in die zin zie ik niet wat deze aanbeveling toevoegt.

De (integrale) sturing vindt plaats onder leiding van de Directeur Uitvoering DNZL en de Projectdirecteur AMSYS in het managementteam NAMZ.

Wat hierbij een rol speelt, is de nog onduidelijke veiligheidsverantwoordelijkheid. De nieuwe Wet Lokaal Spoor biedt mogelijk soelaas. Dit onderwerp moet meegenomen moeten worden in de exercitie die hierboven onder aanbeveling 2 wordt genoemd

Bij de oprichting van de DNZL heb ik reeds mijn zorgen geuit over de checks and balances. Aanbeveling 5 onderschrijf ik van harte.

Als het onderzoek van PwC leidt tot een betere ambtelijke en bestuurlijke aansturing en de posities van de betrokken Amsterdamse wethouders en leden van het DB van de Stadsregio scherper zijn geformuleerd, kan ik mij voorstellen dat de rol van het PC wordt gheredefinieerd in de richting van aanbeveling 6. Ik stel dan ook voor deze aanbeveling opnieuw te bezien begin 2011.

Met vriendelijke groet,

drs R. Venderbosch  
directeur