

BESLUITMEMO

Onderwerp: Verkennend onderzoek governance en exploitatie IJmeerlijn
Datum: november 2021
Opsteller: Harold Lek (Almere/Flevoland), Edwin Konings en Joris Feis (Vervoerregio Amsterdam), Tatjana Stenfert Kroese (ABA)

Egbert de Vries (VRA/Amsterdam), Jan Hoek (Almere) en Jan de Reus (Flevoland) spraken op 14 oktober jl. over het exploitatiemodel van de IJmeerlijn. Naar aanleiding van dit gesprek is deze memo betreft een verkennend onderzoek opgesteld. Voorliggend besluitmemo geeft de onderwerpen van gesprek en de benodigde middelen voor het uitvoeren van een verkennend onderzoek door de VRA, Amsterdam, Almere en Flevoland. Dit besluitmemo kan worden gebruikt als onderlegger voor besluitvorming door de vier partijen.

1. Inleiding

Uit het MIRT-onderzoek blijkt dat een IJmeermetrolijn een kansrijke bereikbaarheidsoplossing biedt en een verdere verstedelijking van de oostflank van de MRA mogelijk maakt.

In aanloop naar afspraken rond bekostiging van de IJmeerlijn en om te bepalen welke projectalternatieven in de MIRT verkenning het beste meegenomen kunnen worden, is het nodig meer inzicht te vergaren in de governance, het exploitatiesaldo, de ruimtelijke inpassing en de exploitatie (concept of operations). Het exploitatiesaldo geeft aan of de exploitatiebaten hoger liggen dan de exploitatielasten en zo ja, hoeveel hoger. Bij een batig exploitatiesaldo kan deze (deels) worden ingezet om een deel van de aanleg te bekostigen. De wijze waarop het batig saldo ingezet kan worden is voor een deel afhankelijk van de gekozen structuur voor de governance. Deze bepaalt onder andere de wijze waarop exploitatiebaten bij de vervoerder worden afgeroomd en hoe er omgegaan wordt met de verdeling van (exploitatie-)risico's. Verder is er ten behoeve van de bekostiging en het vaststellen van de meest zinvolle projectalternatieven voor de MIRT verkenning behoefte aan meer inzicht in de ruimtelijke inpassing en de wijze waarop de verbinding geëxploiteerd gaat worden. Het gaat dan om zaken als materieel, veiligheid, keervoorzieningen, beheer en onderhoud:

1. Governance

- a) Welke kansrijke governancemodellen voor concessieverlening, eigendom en beheer en onderhoud kunnen op hoofdlijnen onderscheiden worden, waarbij de IJmeerlijn een dedicated metrolijn wordt eindigend op bijvoorbeeld de Van der Madeweg (stand alone) en welke daarvan genieten de voorkeur?
- b) Welke kansrijke governancemodellen voor concessieverlening, eigendom en beheer en onderhoud kunnen op hoofdlijnen onderscheiden worden, waarbij de IJmeerlijn wordt aangesloten op het Amsterdamse metronet (vervlochten of ontvlochten) en welke daarvan genieten de voorkeur?

2. Exploitatiesaldo

- a) Hoe ziet het exploitatie saldo eruit van een exploitatiemodel, waarbij de IJmeerlijn een dedicated metrolijn wordt eindigend op bijvoorbeeld de Van der Madeweg (stand alone)?
- b) Hoe ziet het exploitatie saldo eruit van een exploitatiemodel, waarbij de IJmeerlijn wordt aangesloten op het Amsterdamse metronet (vervlochten of ontvlochten)?
- c) Indien het saldo in financiële zin positief is (voor het hele netwerk!), kan de plus op de OV-exploitatie worden ingezet om een deel van de investeringen voor de realisatie van de lijn af te

dekken? En wie brengt rekening houdend met 1. concessieverlening deze in en draagt de risico's?

3. Ruimtelijke inpassing

Er is behoefte om een beter beeld van de Ruimtelijke inpassing te krijgen. Hierbij kan gedacht worden aan de volgende vragen (deze lijst is niet uitputtend en de daadwerkelijk te beantwoorden vragen zullen na een eerste werksessie in het plan van aanpak worden opgenomen)

- a. Hoe vindt de inpassing plaats op IJburg, Diemerpark (vuilnisbelt) en andere belangrijke onderdelen van het tracé
- b. De boog bij Duivendrecht moet goed onderzocht worden
- c. Van der Madeweg en Diemen Zuid moeten uitgebreid kunnen worden met een eilandperron (kunnen stations het aan?)
- d. Moeten er geluidsvoorzieningen getroffen worden?
- e. De werkplaats die nu aansluit op de Gaasperplaslijn moet bereikbaar blijven (en evt gebruikt voor de IJmeerlijn). Hoe werkt dat met de afkoppeling van de Gaasperplaslijn.
- f. Wat zijn de ideeën rond de afkoppeling van de Gaasperplaslijn? Wat komt er dan voor in de plaats en wordt hetzelfde tracé gebruikt?
- g. Er wordt aangegeven dat er met langere metro's gereden kan worden. Dat heeft impact op alle metrostations op de lijn. De vraag is of stations kunnen worden vergroot en perrons kunnen worden verlengd.
- h. Rondom het Amsterdamse metronet vindt een grote verdichting plaats. Het toevoegen van extra ritten kan consequenties hebben voor ontwikkelingen en inwoners.

Geven antwoorden op deze vragen aanleiding voor een aanpassing van de stelpost (benodigde aanpassingen metronetwerk) die hiervoor in de kostenraming van ABA is opgenomen.

4. Exploitatie (Concept of operations)

Ook voor exploitatie is er behoefte aan meer inzicht. Hierbij kan gedacht worden aan de volgende vragen (deze lijst is niet uitputtend en de daadwerkelijk te beantwoorden vragen zullen na een eerste werksessie in het plan van aanpak worden opgenomen)

1. Het gebruikte materieel.
 - a. Is het huidige materieel geschikt voor de afstand van de IJmeerlijn (snelheid voor grote afstanden vs acceleratie voor korte afstanden)
 - b. Reistijden van de IJmeerlijn zijn relatief lang. Welke eisen zouden gesteld moeten worden aan de zitplaatsconfiguratie? Welke gevolgen heeft dat voor voertuigcapaciteit en frequentie?
2. Keervoorzieningen, opstelreinen en beheervragen
 - a. Zijn er onmogelijkheden mbt het keren, opstellen en onderhouden van de metrostellen? Uitbreiding van locaties, gebruikintensiteit en materieelpark kunnen ruimtelijke- en exploitatiegevolgen hebben. Denk bv aan het leeg terugrijden naar Almere.
3. Veiligheidssystemen en veiligheidsconcept
 - a. Wat zijn de gevolgen van een niet 'stand alone lijn' voor de inpassing op het Amsterdamse veiligheidssysteem?

Geven antwoorden op deze vragen aanleiding voor een aanpassing van stelpost (benodigde aanpassingen metronetwerk) die hiervoor in de kostenraming van ABA is opgenomen.

Een verkennend onderzoek kan antwoord geven op deze vragen. Voorliggend memo geeft inzicht in de gewenste resultaten en aanpak van dit onderzoek.

2. Hoe ziet de rolverdeling rond de OV-exploitatie er nu uit?

De IJmeermetrolijn wordt aangelegd in de concessiegebieden stadsvervoer Amsterdam en stads- en streekvervoer Almere. De betrokken partijen en rolverdeling in het concessiegebied van stadsvervoer Amsterdam is onderstaand geschetst.

Rollen	Concessiegebied stadsvervoer Amsterdam
Opdrachtgever exploitatie OV/ concessieverlener	VRA
Vervoerder/ concessienemer	GVB (metro, tram en bus)
Beheerder infra	VRA
Eigenaar infra	Amsterdam
Eigenaar gronden	Amsterdam
Gedelegeerd opdrachtgever realisatie	Amsterdam, afdeling Metro en Tram, in opdracht van de VRA

3. Resultaat van het verkennende onderzoek

Het resultaat van het onderzoek is (1) een voorlopige voorkeur voor de toekomstige governance voor de exploitatie van de IJmeermetrolijn en (2) een advies rond bekostiging van de investering in de IJmeerlijn vanuit een eventuele surplus op de OV-exploitatie. Daarbij wordt rekening gehouden met technische, financiële, organisatorische risico's en consequenties voor de inpassing IJmeerlijn in het toekomstige OV netwerk. Meer grip op de ruimtelijke inpassing en de wijze van exploitatie vergroot de houvast om een financiële bijdrage te leveren aan de bekostiging van de IJmeerlijn en om robuuste projectalternatieven te selecteren voor het doorlopen van de MIRT verkenning.

Bij het governance model wordt een beschrijving van rollen, verantwoordelijkheden en risicoverdeling gegeven. Daarbij gaat het o.a. om de volgende rollen: opdrachtgever voor het OV, vervoerder, beheerder van infra en eigenaar van infra.

Bij het exploitatiesaldo gaat het om de optelsom van kosten van infrastructuur, voorzieningen en beheer en onderhoud en het risicodossier aan de ene kant en andere kant de reizigersopbrengsten. Dit geldt niet alleen voor de IJmeerlijn sec maar voor het hele ov net.

4. Uitgangspunt onderzoek

Om het verkennende onderzoek snel te kunnen doorlopen worden twee uiteenlopende modellen als werkhypothese onderzocht, te weten een dedicated model (stand alone) en het 'Amsterdamse model' met een aansluiting op het Amsterdamse metronet (vervlochten of ontvlochten):

- Bij het dedicated model kunnen alle belanghebbende partijen optreden als opdrachtgever OV, beheerder en eigenaar van infrastructuur. Het vervoer van de IJmeermetrolijn kan eventueel apart worden aanbesteed of inbesteed. Consequentie is dat deze nieuwe metrolijn 'los' komt te staan van het metronet van Amsterdam, met mogelijk een eigen veiligheids- en managementsystemen.
- Bij het Amsterdamse model wordt gekozen voor de organisatie zoals deze nu en in de toekomst ook wordt toegepast bij het Amsterdamse metronet. Dat betekent dat de

concessieverlener van het Amsterdamse metronet opdrachtgever OV wordt en de beheerder van het Amsterdamse metronet eigenaar van de infra en gronden. Consequentie is dat de nieuwe metrolijn onderdeel wordt van het Amsterdamse metronet en dat de eisen zoals deze bijvoorbeeld voor de NZ-lijn gelden ook voor de IJmeerlijn gaan gelden. Bij de Amstelveenlijn en Uithoornlijn is ook gekozen voor dit model.

5. Aanpak van het verkennende onderzoek

Voor het uitwerken van de governance modellen worden 1 a 2 intensieve workshops gehouden met deskundigen van de eigen organisaties.

Voor het bepalen van het exploitatiesaldo zullen eerst lijnvoeringsmodellen moeten worden ontworpen en zullen er modelberekeningen gedaan moeten worden om de reizigersopbrengsten te bepalen. Ook zullen er infraontwerpen gemaakt moeten worden om de infraconsequenties in beeld te brengen voor de kostencomponent. Het gaat niet alleen om de infrastructuur maar ook om de opstel, keer en beheer en onderhoud voorzieningen. Dit zal in samenhang/afstemming moeten gebeuren met vergelijkbare onderzoeken voor het sluiten van de metroringlijn en het doortrekken van de Noord-Zuidlijn en het Multimodaaltoekomstbeeld 2040.

Voor de ruimtelijke inpassing en de wijze van exploitatie zullen een aantal expertsessies worden gehouden, resulterend in aanbevelingen voor het vormgeven van de projectalternatieven. Tevens zullen de bevindingen worden gebruikt om de onzekerheden rondom het exploitatiesaldo te verkleinen.

Het streven is om deze werkzaamheden voor de zomer van 2022 af te ronden, zodat de resultaten meegenomen kunnen worden voor het maken van een voorstel voor bekostiging van de IJmeerlijn.

Het onderzoek wordt onder de vlag van de Vervoerregio uitgevoerd, maar is vanwege het regionale belang een regionale verantwoordelijkheid. De (tussen)resultaten worden aangeboden aan het bestuurlijk overleg platform mobiliteit waarin de betrokken bestuurders van de VRA, Amsterdam, Almere en Flevoland, deelnemen. IenW wordt eveneens hiervoor uitgenodigd. Een stuurgroep bestaande uit de betrokken platform mobiliteitsdirecteuren van VRA, Amsterdam, Almere en Flevoland begeleidt het onderzoek. De voortgang wordt ter kennisname ook in de stuurgroep DO Oostflank en de programmaraad SBAB geagendeerd.

Het onderzoek wordt uitgevoerd door een werkgroep. De werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de VRA, Amsterdam, Almere en Flevoland. IenW wordt eveneens uitgenodigd, maar de kans is reëel dat zij vanwege capaciteitsgebrek het onderzoek op afstand zullen blijven volgen. Almere of VRA stellen een projectleider aan om dit traject te trekken. De projectleider draagt zorg voor de begeleiding van het onderzoek en stelt de benodigde rapportages voor besluitvorming op. Daarbij wordt ook gebruik gemaakt van de expertise van GVB en dienst V&OR en Metro en Tram van Amsterdam.

6. Kosten en capaciteit

Het volgende is nodig om het onderzoek te kunnen uitvoeren:

- De inzet 'om niet' van een projectleider door de Vervoerregio. De benodigde inzet van ieder van de projectleider bedraagt gemiddeld 2 dagen per week 1 januari tot 1 juli. De kosten hiervoor worden gedekt vanuit het inhuurbudget team G&P' in 2022.

Projectleider: Tatjana Stenfert Kroese

- De inzet 'om niet' van ter zake deskundige experts van de betrokken organisaties. Vooral nog wordt gedacht aan een benodigde inzet van concessie/exploitatie experts van 1 tot 2 dagen per week per organisatie gedurende de onderzoeksperiode.

Voor VRA: inhoudelijk Peter de Winter (80uur), David van der Spek (40uur), Marc Drost (20 uur), Peter Silvis (20 uur), Arnoud Mouwen (10 uur). Bestuurlijk Joris Feis (15 uur) en Edwin Konings (15 uur)

Inzet Almere: Sarah Benschop (of nieuwe vacature)

Inzet Amsterdam: Daan Pastoor

- Een kaderstellend budget voor het inzetten van een adviesbureau (-s) voor het uit te voeren onderzoek naar de exploitatiemodellen en het gericht inzetten van deskundigheid voor de andere vraagstukken van € 50.000-75.000,- excl. BTW. Het voorstel is dat dit kosten zijn die gedragen worden door de Vervoerregio. Het onderzoek naar exploitatiemodellen zijn kosten die een logisch vervolg zijn op het MIRT onderzoek ABA dat eind dit jaar wordt afgerond. Deze kosten hoeven niet meer gemaakt te worden als er bijvoorbeeld een MIRT verkenning gestart gaat worden.

7. Voorstel voor besluiten

VRA, Amsterdam, Almere en Flevoland worden gevraagd om het volgende te besluiten:

1. De start van het verkennende onderzoek conform de omschreven aanpak.
2. Het beschikbaar stellen van de gevraagde capaciteit om niet.
3. Het bekostigen van het opstellen van de 2 exploitatiemodellen en de inzet van deskundigheid a € 50.000-75.000,- excl. BTW.

Einde memo