

Vergaderdatum	Dagelijks Bestuur (04-07-2024)
Onderwerp	Herziening Planuitwerkingsfase Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan - ophogen budget
Portefeuillehouder	Marja Ruigrok
Behandelend ambtenaar	Camille de Luca-Schwartz

Voorgesteld besluit

- 1 De integrale ov knoop Amsterdam Lelylaan te renoveren en te brengen tot een prettig en hoogwaardig station met de juiste voorzieningen en een goede kwaliteit voor de reiziger.

Door:

- 2 De financiële bijdrage aan het project Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan op te hogen met € 18,6 miljoen naar in totaal € 49,5 miljoen. Dit bedrag wordt deels beschikt onder engineeringkosten (van € 3,2 miljoen naar € 7,7 miljoen) als de gereserveerd voor de uitvoering (van € 29 miljoen naar € 41,8 miljoen).

Kern

Station Lelylaan is gerealiseerd voor de uitbreiding van de stad Amsterdam naar het westen. Met de verstedelijking in West, wordt het een steeds belangrijkere mobiliteitsknoop waar metro, trein, bus en tram bij elkaar komen. Het station komt helaas consequent tevoorschijn in de top 10 minst gewaardeerde stations van Nederland. De sociale veiligheid en gebrek aan fietsenstallingscapaciteit, hebben vanaf 2018 lokale, regionale en landelijke partners bijeen gebracht, met doel de sociale veiligheid te verbeteren.

Sinds 2018 werken de Vervoerregio Amsterdam, Gemeente Amsterdam, ProRail, NS, GVB en het Ministerie van IenW samen aan de integrale vernieuwing van het station Amsterdam Lelylaan. In 2021 zijn de Vervoerregio, Gemeente Amsterdam, NS, ProRail en IenW samen een Bestuursovereenkomst aangegaan. Gemeente Amsterdam en ProRail zijn co-opdrachtgevers voor de opgave.

Het DB heeft in maart 2021 besloten het project op te nemen in de planuitwerkingsfase en daarmee ook een bedrag voor de realisatie te reserveren. Omdat de geactualiseerde raming hoger uitvalt, wordt voorgesteld om het budget op te hogen.

De scope van het project op maaiveld is vierledig:

- Realisatie van een inpandige en bewaakte fietsenstalling met circa 2900 plekken;
- Vernieuwing van de stationshal voor tram en metro;
- Realisatie van een tramkeerlus ter vervanging van de parallelle tramhaltes langs de Cornelis Lelylaan;
- Aanpassing van de openbare ruimte, onder andere de fietsinfrastructuur en sinds 2022 verrijkt met maaiveld fietsenstalling aan de noordkant van de Cornelis Lelylaan.

In de laatste maanden is het projectteam bezig geweest om het voorlopig ontwerp en de bijbehorende raming tot een voldoende kwaliteitsniveau uit te werken. Het project heeft een gatereview laten opstellen, waarvan de positieve conclusies hebben geleid tot de publicatie van het uitvraag voor het bouwteam in mei 2024.

Op basis van het voorlopige ontwerp, is een raming opgesteld. De raming sluit in totaal aan op € 130 miljoen ex BTW. Dit is een verdubbeling ten opzichte van de raming uit 2021. Op 19 juni 2024 zijn de bestuurders bijeen gekomen voor een bestuurlijk overleg. Conform bestuursovereenkomst treden partijen in overleg bij kostenoverschrijding. Namens de Vervoerregio was Marja Ruigrok aanwezig. Alle partners hebben, in aanloop naar en tijdens het BO, zich positief uitgesproken over het vrijmaken van additionele dekking.

Argumenten

1.1 De integrale verbetering van knoop Lelylaan past binnen de beleidsopgaven mobiliteit van de Vervoerregio.

Station Amsterdam Lelylaan wordt slecht gewaardeerd door de reizigers, die zich hier onprettig voelen. Reizigers ontwijken zelf het station in de avonduren. Het station is zeer compact ontworpen, waardoor de oriëntatie slecht is. Er is in de huidige situatie enkel fietsenstalling op maaiveld, met weinig voorzieningen. Kortom, Station Lelylaan past niet meer in de kwaliteitseisen die wij aan onze knopen stellen, anno 2024.

De integrale benadering van de opgave voor Station Amsterdam Lelylaan is sinds het begin, onder andere door aanmoediging van de Vervoerregio, één geheel gebleven. De overstapsrelatie tussen trein, metro en tram is een van de kortste in de regio. Het project versterkt de sterke punten van het station, zoals de compacte knoop en goede ontsluiting met de omgeving. Het station wordt daarmee tot het kwaliteitsniveau gebracht dat alle projectpartners willen uitstralen. Het project geeft een uitstekende invulling aan het STOMP-principe: de ontsluiting op de directe omgeving wordt fors verbeterd.

Als laatste, staat de beleving van de reis centraal. Reizigers geven al jaren een slecht cijfer aan Station Lelylaan, dat uitblinkt als sociaal onveilig station. Door de toevoeging van functies en transparantie, wordt dit opgelost.

1.2 Het project is maatschappelijk verantwoord.

De projectpartners zijn zich bewust van de begrotingsuitdagingen van alle organisaties. Met de actualisatie van de raming, en alvorens het project verder de besluitvorming in werd gebracht, is een geactualiseerde MKBA (opvraagbaar) opgesteld. De raming kwam uit op 120 miljoen. De resultaten van deze toets zijn alsnog relatief hoog voor een project met sociale veiligheid als primair doel. Met de stijging van de kosten, stijgen ook de baten (waardering), waarbij de projectpartners met zekerheid kunnen stellen dat het project een positief impact zal hebben voor de reiziger.

Vanwege het prettigere station, draagt het project ook aan de mobiliteitstransitie van inwoners vanuit o.a. Nieuw-West.

Voor de Vervoerregio specifiek, is de rijtijdwinst van de spitstram, die na ingebruikname van de tramkeerlus op Lelylaan zal keren, substantieel. Het gaat om 6 minuten minder rijtijd ten opzichte van de

huidige situatie, tot aan het Surinameplein. Dit heeft een direct positief effect op de exploitatie van het ov.

2.1, 3.1 en 4.1. De voorgestelde bijdrage is te verantwoorden en getoetst.

Alle projectpartners hebben door hun moederorganisaties de raming laten toetsen en commentaar geleverd. De Vervoerregio kan met zekerheid bevestigen dat de voorgestelde bijdrage aan het project goed onderbouwd is: de raming is meermalen getoetst, de ambities van de Vervoerregio voor prettige reis van deur tot deur met een ruim én toegankelijk mobiliteitsaanbod, zijn terug te vinden in het ontwerp. Ook in de komende fase, zal de Vervoerregio meermaals worden betrokken in het opstellen en toetsen van de ramingen. Dit noemen wij het vierogenprincipe. Er worden regelmatige sessies georganiseerd met kostendeskundigen.

2.2 De projectpartners hebben op 19 juni met elkaar uitgesproken, de kostenstijging te willen dekken.

Conform de bepalingen van de Bestuursovereenkomst, treden de partners in overleg wanneer er sprake is van kostenoverschrijding ten aanzien van de situatie in 2021. Alle organisaties zijn meermaals op de hoogte gesteld van de stand van zaken rondom het project – bij de Vervoerregio o.a. via de Staf Ruigrok op 4 maart 2024. Omdat alle organisaties nog steeds achter de doelen en ambities van het project staan, is een formeel tussentijds besluit tot continuering genomen.

De Gemeente Amsterdam (College van B&W) en ProRail (via de Raad van Commissarissen) hebben formeel reeds akkoord gegeven op de budgetverhoging van hun organisaties. Door het verloop van ons interne proces, is het DB van 4 juli het moment waarop de Vervoerregio dit officieel kan vaststellen. Het Ministerie van IenW en de NS hebben zich positief uitgesproken en zullen hun interne processen volgen om hun bijdrage formeel op te hogen.

2.3. Het Dagelijks Bestuur is bevoegd om dit besluit te nemen.

De budgetbevoegdheid ligt bij het Dagelijks Bestuur.

3.1 en 4.1 De Vervoerregio verhoogt de beschikking en de reservering aan de Gemeente Amsterdam, als gevolg van de kostenstijging.

Het project bevindt zich in de planuitwerkingsfase, waarin de opdrachtgevers, Gemeente Amsterdam en ProRail, engineeringdiensten inkopen. Hiertoe is gezamenlijk een uitvraag voor een bouwteam gepubliceerd. In de jaren 2024 tot 2027, zal het project verder worden ontworpen. Daarna gaat het over naar realisatie. Vooruitlopend op de realisatie, weten we al dat voorbereidende maatregelen in 2026 starten.

Omdat de realisatiekosten hoger liggen, en omdat bij het ontwerpen uitdagingen naar boven zijn gekomen, zijn de kosten gestegen. De bijdrage van de Vervoerregio wordt herzien, van €3,2 miljoen voor de engineering en €28 miljoen voor de realisatie naar €7,7 miljoen voor de engineering en €41,8 miljoen voor de realisatie. Het deel engineeringkosten wordt beschikt, om gedurende de uitwerking bij te dragen aan de kosten. Het deel voor de realisatie wordt als verplichting opgenomen in de begroting.

3.2 De voorbereiding van het project is gezond, de Gatereview heeft een positief advies uitgebracht.

Het projectteam is stabiel en komt met regelmaat bij elkaar. De relaties tussen de projectpartners zijn constructief. Er is veel aandacht voor de belangen van de Vervoerregio. Partners komen goed tot elkaar en maken keuzes in gezamenlijk belang. Dit is bevestigd tijdens de Gatereview, een onderzoek van onafhankelijke adviseurs dat een toets doet op de bemensing, uitwerkingsniveau en bereidheid van de partners, alvorens een besluit wordt genomen tot overgaan naar de volgende fase.

Dit is een verplichte toets bij infrastructuurprojecten met een investering boven de €25 miljoen.

4.2 De Vervoerregio biedt met de reservering voor de realisatie comfort aan de opdrachtgevers.

De Vervoerregio zal de beschikking voor de realisatie pas in 2026 afgeven aan de Gemeente Amsterdam, na het bereiken van een definitief ontwerp en bijbehorende realisatieraming. Dit neemt de onzekerheid voor realisatiebudget weg. De Vervoerregio stelt zich bovendien op als een betrouwbaar en verantwoordelijk projectpartner.

Kanttekeningen

1.1 In de bouwteamfase kunnen andere ontwerpkeuzes of risico's aangescherpt worden.

Het projectteam, samen met het bouwteam, werkt vanaf Q1 2025 verder aan het ontwerp, om tot een definitief ontwerp te komen. De scope blijft intact maar er kunnen ontwerpkeuzes worden gemaakt die invloed hebben op de kosten. De Vervoerregio bewaakt samen met het projectteam de kosten/baten verhouding en legt eventuele afwegingen aan de stuurgroep voor.

2.1 en 4.1 Het budget voor de realisatie kan hoger uitvallen, afhankelijk van de prijsontwikkeling.

De prijsontwikkeling in de laatste jaren is fors geweest, evenals de krapte op de arbeidsmarkt. Dit resulteert in grote prijsstijging en -instabiliteit. Ook al lijkt het naar een stabilisatie toe te gaan, verdere prijsstijgingen zijn niet uitgesloten. Daarom hebben de partners afgesproken hun jaarlijkse bijdrage te indexeren.

3.1 Het stabiliseren van de scope heeft langer geduurd, waardoor de engineeringskosten hoger zijn geworden.

Vanwege de uitdaging van stedelijke transformatie, wat dit project in feite over gaat, moesten een aantal aanname van de vorige fases extra getoetst worden. Dit heeft geleid tot aanscherpingen in de ontwerpfase, met vertraging tot gevolg. Ook de stabilisatie van de scope zelf heeft langer geduurd dan gedacht.

Financiële toelichting

Het project Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan blijft in de planuitwerkingsfase. Het budget wordt via een scopewijziging opgehoogd. De reservering voor de realisatie wordt eveneens opgehoogd en als verplichting opgenomen in de administratie. De inpassing in de begroting loopt via het voorstel Inpasbaarheid promotievoorstellen.

Met dit voorstel, wordt het beschikt budget in de planuitwerkingsfase van €3.24 miljoen opgehoogd naar **€7.667.105**. Hiervan zijn voorschotten reeds betaald tot €2.8 miljoen.

Kasritme jaar	EK - beschikking	Realisatie - verplichting
Verleende voorschotten	3.181.364	
2024	800.000	
2025	2.000.000	
2026	1.600.000	1.000.000

2027	85.741	2.000.000
2028		4.000.000
2029		6.000.000
2030		9.000.000
2031		9.000.000
2032		9.000.000
2033		1.832.895
Totaal	7.667.105	41.841.173

Het aandeel van de Vervoerregio in de realisatie komt op **€ 41.832.895**. dit bedrag wordt als verplichting opgenomen in de begroting volgens het bovengenoemde kasritme. Met dit voorstel wordt de totale bijdrage van de Vervoerregio afgerond op € 49,5 miljoen. Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd.

Vervolg

In Q2 2024 kunnen geïnteresseerde marktpartijen zich inschrijven voor de bouwteamfase. De selectie van het bouwteam zal leiden tot een gunning in het tweede kwartaal van 2025.

Het bouwteam ontwerpt het project verder tot definitief ontwerp tot en met 2026. Daarna wordt gewerkt aan de inschrijving voor de realisatiefase, waarvan de gunning gepland staat begin 2027.

Parallel wordt in 2026-27 voorbereidende maatregelen getroffen voor de realisatie (het weggelassen van de watergang ten noorden van de Cornelis Lelylaan, om plaats te maken voor de keerlus).

De realisatie zal plaatsvinden in 2028-2032.

Deze stappen zullen nader gedetailleerd worden in het komende jaar. U wordt via een aantal projectupdates via de staf en voor een voorstel tot promotie naar de realisatiefase op de hoogte gehouden van de laatste ontwikkelingen. Vermoedelijk ontvangt u eind 2025/ begin 2026 een update over het project.

Communicatie

Dit onderwerp komt aan bod in twee nieuwsberichten: één in combinatie met andere lopende projecten en één als afzonderlijk nieuwsbericht dat is afgestemd met de partners. Beide nieuwsberichten worden door de Vervoerregio verspreid via de website, sociale mediakanalen en de maandelijkse nieuwsbrief. De nieuwsberichten zijn bijgevoegd. Het afzonderlijke nieuwsbericht wordt momenteel afgestemd met de partners.

Meegezonden stukken/bijlagen

- 1 Bijlage 1: Concept communicatiebericht

Opvraagbare stukken

- 1 MKBA uit 2023

2 Presentatie BO Lelylaan 19 juli 2024

Besluit

De besluitenlijst van de vergadering bevat het besluit van het Dagelijks Bestuur over dit voorstel.