

Vergaderdatum	Dagelijks Bestuur (24-11-2020)
Onderwerp	Uitvoering Verlenging IJtram Strandeiland 1e fase
Portefeuillehouder	Ruigrok
Behandelend ambtenaar	Peter Silvis

Voorgesteld besluit

- 1 IJtram lijn 26 vanaf het huidige eindpunt op IJburg Haveneiland als eerste fase met drie haltes te verlengen naar een tijdelijk eindpunt op Strandeiland.

door:

- 2 Een financiële bijdrage voor de uitvoering te verlenen aan de gemeente Amsterdam van € 19,5 miljoen, waarvan € 2 miljoen extra risicoreservering voor actuele marktomstandigheden in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit in de periode 2022-2025 en voor de 2e fase van de verlenging naar het definitieve eindpunt het handhaven van de financiële reservering van € 7,2 miljoen.
- 3 De nieuw aan te leggen lokale spoorweginfrastructuur per december 2025 opnemen in het areaal op voorwaarde dat de procedures volgens de wet Lokaal Spoor op juiste wijze zijn doorlopen en indieninstellingsvergunning is verleend.
- 4 In de begroting vanaf 2026 een jaarlijks budget op te nemen van € 0,4 miljoen ten behoeve van beheer en onderhoud bovenop de overeengekomen bijdrage in de overeenkomst Assetmanagement Rail Infrastructuur en de definitieve bijdrage definitief te bepalen bij de herijking van het financieel overzicht bij de overeenkomst Assetmanagement Rail Infrastructuur (AMRI).
- 5 IJburg Centrameiland en Strandeiland in de nieuwe concessie-overeenkomst Amsterdam vanaf 2025 op te nemen als te ontsluiten woon- en werkgebieden en de verlengde IJtram als verplicht te exploiteren hoofdinfrastructuur.

Kern

IJburg2 bestaat uit de nieuwe eilanden Centrameiland en Strandeiland en omvat circa 10.000 nieuwe woningen. Strandeiland wordt in 2 fasen aangelegd. De bereikbaarheid per (hoogwaardig) openbaar vervoer wordt ingevuld met twee nieuwe buslijnen en het verlengen van de IJtram (lijn 26). Op 28 november 2019 heeft het DB besloten om de gehele verlenging tot het definitieve eindpunt (1^e en 2^e fase) op te nemen in de planuitwerkingsfase van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit met een totale voorlopige financiële reservering van € 22 miljoen. De gemeente Amsterdam heeft de planuitwerking voor de 1^e fase van de verlenging van tram afgerond en heeft het verzoek ingediend om dit deel te promoveren naar de realisatiefase om start exploitatie in december 2025 mogelijk te maken. Het project splitst, waarbij de 2^e fase naar het definitieve eindpunt in de planuitwerkingsfase blijft staan en pas later tot

uitvoering komt. De Vervoerregio is eindverantwoordelijk voor het werkend vervoerssysteem. De voorgestelde besluiten bevatten daarom aspecten met betrekking tot investering, veiligheid, beheer en onderhoud, materieel en exploitatie.

Argumenten

1.1 Het verlengen van de IJtram past bij onze beleidsopgaven mobiliteit en gebiedsontwikkeling

IJburg2 is een van de grootste gebiedsontwikkelingen in de regio en wordt een hoog stedelijke wijk met woningen en voorzieningen. Hoogwaardig openbaar vervoer past bij de opgaven uit het Beleidskader Mobiliteit. Om de toekomstige vervoervraag aan te kunnen is hoogwaardig Openbaar Vervoer nodig dat gelijk op gaat met de gebiedsontwikkeling. In het samen met de gemeente Amsterdam opgestelde Mobiliteitsplan Zeeburgereiland/IJburg zijn maatregelen opgenomen, waaronder het verlengen van de tram. De nieuwe inwoners worden tijdig van openbaar vervoer voorzien. Mobiliteit en gebiedsontwikkeling trekken hier echt samen op. Naast de IJtram wordt gewerkt aan hoogwaardige busverbindingen tussen IJburg en Amsterdam Bijlmer Arena en tussen IJburg en station Weesp.

1.2 Het verlengen van de IJtram kent een rijke voorgeschiedenis en vraagt nu om een besluit

De planvorming van IJburg dateert van de jaren '90. In 2002 is de huidige IJtram lijn 26 in gebruik genomen met de bedoeling deze te verlengen zodra de volgende eilanden gerealiseerd worden. Met de crisis 15 jaar geleden is de ontwikkeling van IJburg stopgezet en daarmee ook de verdere planvorming van de tram. In 2014 trekt de woningmarkt weer aan en pakt de stad de voorbereiding van IJburg weer op. In juni 2016 is het Investeringsbesluit Centrumeiland door de gemeenteraad vastgesteld met als doel in 2019 te kunnen starten met de eerste woningen. In april 2017 heeft de gemeenteraad het besluit genomen om voor de eerste helft van Strandeiland land te maken. Inmiddels is het land maken van de nieuwe eilanden gereed, worden de eerste woningen gebouwd en is het project Verlengen IJtram 1^e fase zover uitgewerkt dat de uitvoering kan starten. Met het project IJtram optimalisatie en capaciteitsuitbreiding IJtramstalling is voldoende capaciteit gecreëerd om de trams voor de Verlenging IJtram 1^e fase op Zeeburgereiland te kunnen stallen.

2.1 Gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor de aanleg, investering is een gedeeld belang

De aanleg van de trambaan is een integraal onderdeel van de gebiedsontwikkeling en de inrichting van de openbare ruimte. Daarom treedt de gemeente Amsterdam conform de gemaakte afspraken in de OV Governance op als uitvoerend opdrachtgever binnen de eindverantwoordelijkheden van de Vervoerregio voor de railinfrastructuur. De cofinanciering van de gemeente Amsterdam wordt gefinancierd vanuit de grondexploitatie.

De investeringskosten voor de 1^e fase verlenging bedragen € 45 miljoen, de bijdrage van de Vervoerregio is bepaald op € 19,5 miljoen. Uitvoering van dit project dient verschillende belangen: gebiedsontwikkeling en (regionale) OV-bereikbaarheid. Daarom is uitgegaan van een belang van de Vervoerregio van 50% van de daarvoor in aanmerking komende projectkosten. Het DB is op grond van de verordening BDU Infrastructuur bevoegd een financiële bijdrage te verlenen.

2.2 De voorgestelde bijdrage is te verantwoorden

Het project en de kostenraming zijn getoetst. De voorgestelde bijdrage voor de 1^e fase is circa € 4,5 miljoen meer dan in het promotiebesluit naar de planuitwerkingsfase. Oorzaak is de prijsontwikkeling

vanaf 2019 en onzekerheden de komende jaren. Vanwege deze actuele prijsontwikkelingen en onzekerheden in de bouw wordt als onderdeel van de bijdrage van de Vervoerregio een extra risicoreservering voorgesteld van in totaal € 2 miljoen. Voorgesteld wordt een beschikking te verlenen voor werkelijk gemaakte kosten, waarmee de risicoreservering alleen onderbouwd kan worden aangesproken. Indien het risicobudget niet (geheel) wordt aangesproken vallen de vrijvallende middelen terug in het Uitvoeringsprogramma.

De in de raming opgenomen algemene toeslag voor winst en risico is buiten beschouwing gelaten. GVB RIB is uitvoerende partij. Op grond van de afspraken in het kader van de OV Governance per 1 januari 2022 wordt GVB RIB geen rendement gegenereerd voor de opdrachten waarbij de Vervoerregio direct of indirect subsidiegever/bekostiger is.

Op grond van de toetsing is ook geconstateerd dat de geraamde engineeringskosten en interne gemeentelijke proceskosten hoog zijn. Gebruikelijk wordt als referentie 16% van de voorziene bouwkosten als tegemoetkoming voor engineeringskosten gehanteerd. Voor dit project wordt voorgesteld om 24% te hanteren als grondslag in verband de geïntegreerde contractvorm en extra te verrichten werkzaamheden als gevolg van de procedures in het kader van de Wet lokaal spoor. De voorgestelde bijdrage voor de Verlenging IJtram Strandeiland 2e fase is gelijk aan de voorlopige reservering in het promotiebesluit naar de planuitwerkingsfase, omdat dit projectonderdeel nog niet verder is uitgewerkt.

2.3 De Vervoerregio stelt eisen aan ontwerp en uitvoering

Op basis van de verantwoordelijkheden van de Vervoerregio en de beleidsopgaven zijn eisen gesteld aan veiligheid, doorstroming, toegankelijkheid en duurzaamheid van het project. Dit is op voldoende wijze ingevuld en onderdeel van het project. Voor de planuitwerking voor de 2^e fase van de verlenging gelden dezelfde randvoorwaarden als voor de 1^e fase. Dit houdt onder andere in dat in de toekomst rekening wordt gehouden met 2,65 m breed materieel en dat een rondrijspoor in de definitieve keerlus niet nodig is. Specifiek noemen we de boog vanaf de Oeverparklaan naar de Pampusbuurt. Er wordt een voorinvestering in extra land maken gedaan om in de toekomst een boog met een straal van 50 aan te leggen om met voldoende snelheid te kunnen doorrijden.

3.1 De Vervoerregio is eindverantwoordelijk voor de railinfrastructuur

Op basis van de Wet lokaal spoor en in de nieuwe OV-governance is het DB van de Vervoerregio sinds 1 januari 2022 eindverantwoordelijk voor de railinfrastructuur. Dit betekent onder meer dat via de beheerder GVB RIB eisen worden gesteld om onder andere de veiligheid te garanderen. Het Dagelijks bestuur van de Vervoerregio is bevoegd om een indienststellingsvergunning te verlenen na een schriftelijke verklaring van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op grond van een veiligheidsdossier dat wordt opgesteld door het project (artikel 9 van de Wet lokaal spoor).

4.1 Beheer en onderhoud opnemen in de meerjaren begroting

Conform artikel 8.3 uit de Overeenkomst Assetmanagement Railinfrastructuur (AMRI) 2022 maken partijen bij substantiële wijzigingen van het areaal nadere afspraken over de consequenties hiervan, waaronder ten minste de financiële consequenties die door Vervoerregio in het Financieel overzicht worden opgenomen. Het verlengen van de IJtram naar Strandeiland is aangemerkt als substantiële wijziging. Voor het verlengde tramtraject stellen we voor om vanaf 2026 jaarlijks voorlopig een bedrag van € 0,4 miljoen in de begroting (begrotingsprogramma beheer & onderhoud) op te nemen. Dit is gebaseerd op een business case van circa 30 jaar. Het GVB wordt gevraagd om voorafgaand aan

oplevering een nadere onderbouwing te leveren, opdat het daadwerkelijk noodzakelijke bedrag aan de AMRI-overeenkomst toegevoegd kan worden. Dit is eenzelfde aanpak als de Uithoornlijn.

5.1 Exploitatie wordt gegarandeerd

Vanaf 2025 komt er een nieuwe concessie-overeenkomst Amsterdam. In de huidige concessie-afspraken met GVB is IJburg Oost reeds opgenomen als nieuw te ontsluiten woon- en werkgebied en de huidige IJtram is verplicht te bedienen hoofdinfrastructuur. GVB heeft op basis hiervan een bedieningsgarantie afgegeven voor de exploitatie van de verlengde tramlijn, zodra 1.500 woningen van IJburg2 zijn opgeleverd. Concreet zijn dit de woningen op Centrumeiland. Door in de nieuwe concessie eenzelfde afspraak op te nemen wordt een blijvende exploitatie gegarandeerd. Ten aanzien van het trammaterieel is in de meerjarige materiële planning en het Meerjaren Investeringsplan Activa (gebaseerd op de vervoerprognoses) rekening gehouden met de verlenging van de IJtram.

Kanttekeningen

1.1 Er zijn nog risico's in planning en exploitatie

De vraag naar woningen is groot, maar de markt is onzeker. De kans bestaat dat het aantal bewoners op IJburg2 minder snel groeit en eind 2025 nog niet voldoet aan de eis in de bedieningsgarantie van het GVB. Ook bestaat het risico dat de conditionerende werkzaamheden, zoals de aanleg van bruggen vertraagt. Vanuit het Mobiliteitsplan Zeeburgeiland/IJburg worden de ontwikkelingen gevolgd en kunnen indien nodig tussentijdse maatregelen worden voorgesteld om de bereikbaarheid op orde te krijgen.

2.1 Er zijn specifieke financiële risico's in de uitvoering

In een uitvoeringsproject is altijd sprake van risico's, die zich vertalen in tijd en/of geld. De gemeente Amsterdam is formeel risicodragend, maar de Vervoerregio heeft een gedeeld belang in de uitvoering van het project. In de kostenraming en de financiële bijdrage is rekening gehouden met een extra risicoreservering en dit wordt door partijen afdoende geacht.

3.1 Belangrijke stappen moeten nog worden doorlopen

Om na afronding van de werkzaamheden te mogen starten met de exploitatie op het verlengde deel van de tramlijn moet op grond van de Wet lokaal spoor nog een indienststellingsvergunning door de Vervoerregio worden verleend. Deze procedure is in beeld en wij zien er op toe dat deze tijdig en op de juiste wijze wordt doorlopen.

4.1 De voorgestelde bijdrage voor beheer en onderhoud is mogelijk niet passend

De voorgestelde jaarlijkse extra bijdrage van € 0,4 miljoen voor beheer en onderhoud is een voorlopig bedrag in de meerjarige begroting. GVB heeft een raming opgesteld op basis van een levensduur van 100 jaar. Daaruit blijkt een gemiddeld kostenniveau van € 0,8 miljoen per jaar, maar dat is inclusief periodieke vervangingen van bijvoorbeeld spoor en bovenleiding, die pas na de huidige contractduur van het assetmanagementcontract aan de orde zijn. Net als in het project Uithoornlijn wordt GVB gevraagd om een business case op te stellen om bij een volgende herijking van het financieel overzicht bij de AMRI-overeenkomst de kosten nader te onderbouwen.

5.1 Er is sprake van onzekerheden in reizigersvervoer in aanloop en eindsituatie

Er is nog geen concessie-overeenkomst voor de periode vanaf 2025. Ofschoon de vervoerwaardeberekening een positief beeld laat zien en GVB een bedieningsgarantie heeft afgegeven hebben de afgelopen 2 jaar aangetoond dat ontwikkelingen onzeker zijn. Dit kan zowel negatief uitpakken indien de verlengde tram minder reizigers vervoert dan geprognosticeerd, bijvoorbeeld doordat er sprake is van meer thuiswerken. Andersom leiden meer reizigers door goed aanbod van openbaar vervoer wellicht tot overbelasting van de lijn. De ontwikkelingen worden vanuit de nieuwe concessie gemonitord. Indien nodig kan worden bijgestuurd in capaciteit of aanvullende maatregelen voorgesteld.

Financiële toelichting

Het project IJtram Verlenging Strandeiland 1e fase (projectcode 300414) wordt gepromoveerd naar de realisatiefase van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Voor de aanleg wordt een financiële bijdrage voorgesteld van € 19.500.000,- excl. BTW uit het begrotingsprogramma IA Mobiliteit. Tevens wordt voor het project Verlengen IJtram Strandeiland 2e fase (projectcode 301067) apart een voorlopige financiële reservering opgenomen van € 7.200.000,- in de planuitwerkingsfase. De budgettoets en de inpassing van het voorgestelde kasritme is opgenomen in het tevens in dit DB geagendeerde voorstel "Financiële inpasbaarheid promotievoorstellen cluster DB 24 november 2022".

Naast de directe financiële kosten van het project heeft de uitbreiding ook impact op de jaarlijkse kosten van de Vervoerregio Amsterdam:

1. Het verlengde tramtraject betekent een toename in de structurele kosten voor beheer en onderhoud. Er wordt vanaf 2026 voorlopig rekening gehouden met een aanvullend budget van € 400.000,- per jaar gedurende de looptijd van het AMRI-contract in het begrotingsprogramma Beheer en Onderhoud Railinfrastructuur. Dit wordt bij de begrotingswijziging 2023 op 20 december 2022 voorgelegd aan de regioraad. Als het project is opgeleverd en aan de beheerder is overgedragen wordt het daadwerkelijk noodzakelijke bedrag aan de AMRI-overeenkomst toegevoegd.
2. De benodigde investeringen in materieel zijn meegenomen in het DB-besluit van 14 november 2019 over de optie in het contract tussen GVB Activa en CAF voor het bestellen extra trams 15G. De kosten zijn al in de begroting (Activa) opgenomen.
3. De kosten en opbrengsten van de exploitatie zijn onderdeel van en worden verrekend binnen de concessie Amsterdam. De kosten zijn afhankelijk van de concrete vervoerplannen die GVB vanaf 2025 opstelt. Op basis van de vervoerwaardeprognose die voor de Corona periode is opgesteld zijn de kosten en opbrengsten in de eindsituatie voor de exploitatie in evenwicht.
4. In de periode dat de wijk in aanbouw is kunnen de kosten voor de concessie Amsterdam boven de opbrengsten liggen. De exacte impact hangt af van het aantal reizigers en het vervoerplan (frequenties van tram). Deze eventuele negatieve effecten raken de kosten voor de concessie Amsterdam. Zoals bij punt 4 aangegeven zal bij oplevering een concreet vervoerplan doorgerekend worden met de daarbij geprognostiseerde opbrengsten inclusief de genoemde aanloopverliezen. Dit Vervoerplan wordt aan het dagelijks bestuur ter besluitvorming aangeboden.

Vervolg

1. Op basis van dit uitvoeringsbesluit en de beschikbaar gestelde middelen wordt volgens de mandaatregeling een beschikking afgegeven aan de gemeente Amsterdam.
2. De gemeente Amsterdam neemt dit project vervolgens in uitvoering.
3. De Vervoerregio legt de verlengde IJtram vast in de nieuwe concessie Amsterdam.
4. GVB onderbouwt nader de beheer en onderhoudskosten en neemt de areaalwijziging op in het Beheerplan vanaf 2026.
5. Het Dagelijks bestuur van de Vervoerregio verleent de indienststellingsvergunning.
6. Volgens planning gaat de tram in december 2025 rijden.

Communicatie

Over dit DB-besluit wordt samen met de andere besluiten een kort bericht geplaatst op de website van de Vervoerregio. Daarnaast komt er een startmoment van de uitvoering onder regie van de gemeente Amsterdam in afstemming met alle betrokken partijen en een feestelijke opening bij start van de exploitatie. Op die momenten zal extra communicatie plaatsvinden.

Meegezonden stukken/bijlagen

1 -

Opvraagbare stukken

- 1 Aanvraag gemeente Amsterdam
- 2 Interne beoordelingsnotitie en bijdrageberekening