



Vergaderdatum	Dagelijks Bestuur (28-03-2019)
Agendapunt	
Onderwerp	Promotievoorstel tot opname in de planuitwerkingsfase project IJtram
Portefeuillehouder	G. (Gerard) C.W.M.P. Slegers
Behandelend ambtenaar	Boni Goedhart

Van het Dagelijks Bestuur wordt gevraagd:

- 1 Kennis te nemen van de projecten IJtram 1^e fase optimalisatie, projectcode 300040, en project Capaciteitsuitbreiding IJtramstalling, projectcode 300036.
- 2 In te stemmen met het samenvoegen van de projecten tot project IJtram (optimalisatie 1^e fase en capaciteitsuitbreiding IJtramstalling), projectcode 300040, en te promoveren naar de planuitwerkingsfase.
- 3 In te stemmen met het verhogen van de reservering in het uitvoeringsprogramma van € 12.200.000 naar € 20.329.676,-.

Samenvatting

De IJtram, die Amsterdam Centraal Station met IJburg verbindt, is een succesvolle tramlijn en levert een belangrijke bijdrage aan het regionaal openbaar vervoer. Vanuit de 'Mobiliteitsaanpak Amsterdam' en de 'investeringsagenda OV' is het streven om de snelheid en betrouwbaarheid van de lijn te verhogen. In 2014 zijn twee verkennende studies gedaan, de verkenning IJtramstalling en de verkenning knelpunten IJtram. In de verkenning IJtramstalling is onderzocht hoe de capaciteit van de IJtramstalling uitgebreid kan worden van 14 naar 25 voertuigen. De opstelcapaciteit van de huidige stalling is ontoereikend en zal de toenemende vervoersvraag niet aankunnen. In de verkenning knelpunten IJtram is onderzocht welke problemen zich op de gehele lijn voordoen en welke oplossingen mogelijk zijn. Het Dagelijks Bestuur heeft op 30 oktober 2014 kennis genomen van de resultaten van deze studies en beide projecten gepromoveerd naar de planstudiefase. De gemeente Amsterdam, MET, heeft in 2016 een projectplan IJtram opgesteld en sindsdien verder uitgewerkt in overleg met de Vervoerregio en GVB. Dit heeft geleid tot het promotieverzoek voor project IJtram waarin zowel optimalisaties voor de gehele lijn als de capaciteitsuitbreiding van de huidige stalling worden voorgesteld om de tramlijn betrouwbaar te maken en de toekomstige ontwikkelingen aan te kunnen.

Meegezonden stukken

- 1 Aanvraag gemeente Amsterdam, MET, van 1 maart 2019 met kenmerk CEB/UIT/01135.
-

Inleiding

Voorgeschiedenis

Wat is er aan de hand?

In vergelijking met tramlijnen in de rest van de stad heeft de IJtram een hoogpercentage van uitval en (ver)storingen waardoor deze tramlijn erg onbetrouwbaar is. Daarnaast heeft de IJtram tussen CS en IJburg geen extra keervoorziening om de lijn bij verstoringen of evenementen in te korten. Het gevolg is dat bij (geplande) calamiteiten en/of evenementen op het CS de IJtram niet ingezet kan worden en heel IJburg op deze momenten niet de beschikking heeft over hoogwaardig openbaar vervoer. De nieuwbouw van woningen op IJburg begint weer aan te trekken en ook het bouwprogramma van Zeeburgereiland krijgt een ambitieuze omvang. Voor verdere ontwikkeling en kwaliteit van beide gebieden is het essentieel dat deze ontsloten zijn door hoogwaardig, kwalitatief, snel en betrouwbaar OV. De IJtram is daarvoor de aangewezen OV-lijn. Dat betekent dat er vanwege een hoger reizigersaanbod frequenter of middels gekoppeld rijden (meer tramstellen) gereden dient te worden. De IJtramstalling heeft echter momenteel al te weinig ruimte voor het huidige aantal trams. Een uitbreiding van het aantal stallingsplaatsen is noodzakelijk om het huidige reizigerscomfort in de toekomst met meer trams te kunnen blijven bieden en om de rangeerkosten van tramstellen op de stallingsplaats te reduceren.

De tramlijn is een zeer succesvolle tramlijn waar veel reizigers gebruik van maken, maar heeft echter verbeteringen nodig om de toekomstige ontwikkelingen aan te kunnen.

Essentie

Wat willen we bereiken?

Het doel van de projecten in de investeringsagenda is de kwaliteit van het OV te verbeteren. Uitvoering van de voorgestelde maatregelen maken de tramlijn betrouwbaar en kan de tramlijn de toekomstige ontwikkelingen aan.

Argumentatie

De Vervoerregio hecht een groot belang aan het op een goede en vlotte wijze doorlopen van de planstudiefase en snelle realisatie van de maatregelen. De bereikbaarheid staat onder druk. De negatieve trend in het openbaar vervoer, waarbij snelheid en betrouwbaarheid afnemen en dientengevolge de kostendekking en de aantrekkelijkheid van het OV als alternatief moet worden doorbroken. Een inschatting van de effecten van de voorgestelde maatregelen Binnenring, laat zien dat deze nog steeds op een kosteneffectieve wijze een positief effect hebben op de doorstroming en daarmee de gewenste versnelling van de tram- of buslijnen. Een meer integrale benadering is overeenkomstig de belangrijkste opgaven in het Beleidskader Mobiliteit; een acceptabele en betrouwbare reistijd, waarin niet de

modaliteit, maar de mobiliteit centraal staat, een efficiënter mobiliteitssysteem en een efficiënt ruimtegebruik en goede inpassing. Het betreft totale herinrichting van de Oost-West As een integraal project waarbij de voorgestelde maatregelen zich tevens richten op het verbeteren van de snelheid en betrouwbaarheid van de tram, verbeteren van de fietsinfrastructuur en verkeersveiligheid en verbeteren van het OV-product.

De voorgestelde maatregelen zijn.

- Realisatie keervoorziening CS
- Uitbreiding van de IJtramstalling naar 32 stallingsplaatsen inclusief voorzieningen
- Verwijderen van de baanbeveiliging op het IJtram traject exclusief Piet Heintunnel
- Diverse kleine maaiveldaanpassingen langs traject IJtram
- Het vernieuwen van de toegangscontrole van de Piet Heintunnel (tramtunnel)
- Verbeteringen van de energievoorziening IJtram
- Het aanbrengen van geleide-lijnen op haltes
- Het mogelijk maken van gekoppeld rijden op de trambaan.

De maatregelen realisatie keervoorziening CS, Uitbreiding van de IJtramstalling naar 32 stallingsplaatsen en inclusief het mogelijk maken van gekoppeld rijden op de trambaan zijn scopeuitbreidingen ten opzichte van de planstudiefase en zorgen voor de hogere investeringskosten. Binnen de IA-OV is indertijd rekening gehouden met een bijdrage van € 12.2 mln., verdeeld over project IJtram 1^e fase optimalisatie (300040) voor € 8.6 mln. en € 3.6 mln. voor project Capaciteitsuitbreiding IJtramstalling (300036).

De geraamde investeringskosten bedragen nu € 25 mln.

De voorlopige bijdrage, de voorlopige programmareservering die de Vervoerregio heeft berekend en afgestemd met Amsterdam, komt uit op € 20.329.676,-.

Voorgesteld wordt om de projecten te fuseren tot project IJtram (optimalisatie 1^e fase en capaciteitsuitbreiding IJtramstalling), projectcode 300040 en de reservering in het programma te verhogen naar € 20.329.676,-.

Hoe gaan we dit doen?

Een snelle uitvoering is gewenst. De gemeente werkt de komende maanden de voorgestelde maatregelen verder uit tot definitieve ontwerpen. Dit gebeurt in goed overleg met de Vervoerregio en overige stakeholders. De gemeente verwacht later dit jaar aan te besteden. Dat betekent dat het promotiebesluit tot opname in de realisatiefase voor eind 2019 wordt verwacht. De definitieve bijdrage van de Vervoerregio wordt bepaald op grond van het aanbestedingsresultaat.

Uitvoering

Hoe past dit binnen beleid en regelgeving?

Het voorstel past binnen de Verordening BDU infrastructuur en past bij de opgaven in het Beleidskader Mobiliteit. De Vervoerregio heeft groot belang bij snelle uitvoering van de maatregelen. Het voorbereidingsproces doorloopt de stappen conform de Spelregels Projecten.

Welke (mogelijke) gevolgen zijn er?

Financiële gevolgen

Met dit besluit wordt het project gepromoveerd naar de planuitwerkingsfase.

De financiële gevolgen van voorliggend voorstel zijn getoetst met team Financiën.

Dit project valt onder het subprogramma Investeringsagenda Verkeer en Vervoer (projectcode 300040).

De financiële omvang van het voorstel is € 20.329.676,- aan uitvoeringsbijdrage.

Jaar	Huidig kasritme 300040	Huidig kasritme 300036	Totaal huidig kasritme 300040 + 300036	Gewenst kasritme 300040
2019	8.120.000	1.800.000	9.920.000	8.000.000
2020	480.000	1.800.000	2.280.000	8.000.000
2021				4.329.676
Totaal	8.600.000	3.600.000	12.200.000	20.329.676

De aangevraagde kasritmes over de periode 2019-2021 zijn niet opgenomen in de begroting 2019 en de meerjarenbegroting 2020-2022 van de programmabegroting 2019-2022.

De aangevraagde kasritme voor 2019 wordt betrokken bij het in dit DB gebundelde voorstel 'Promotie voorstellen van infrastructurele projecten'.

De aangevraagde kasritmes voor de periode 2020-2021 worden betrokken bij de op te stellen begroting 2020 en de te actualiseren meerjarenbegroting 2021-2023 ten behoeve van de programmabegroting 2020-2023. Hierbij vindt dan dekking plaats vanuit een nadere prioritering binnen de bestaande middelen dan wel uit eventuele vrije ruimte.

Juridische gevolgen

Dit DB-besluit staat formeel open voor bezwaar en wordt voorzien van de Mededeling bezwaar en beroep. Aangezien de aanvraag en het besluit in de voorbereiding met de gemeente Diemen zijn afgestemd, wordt niet verwacht dat de gemeente bezwaar zal aantekenen.

Maatschappelijke gevolgen

De realisatie van project IJtram (optimalisatie 1^e fase en Capaciteitsuitbreiding IJtramstalling) betekent een verbetering van de kwaliteit van de IJtram.

Wie en wat hebben we hiervoor nodig?

Het project wordt voorbereid en uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Amsterdam.

Hoe gaan we communiceren?

Volstaan kan worden met een korte mededeling in de Nieuwsbrief Bestuursinformatie.

Tekstvoorstel Nieuwsbrief Bestuursinformatie

Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio heeft het project IJtram (optimalisatie 1^e fase en capaciteitsuitbreiding IJtramstalling) gepromoveerd naar de planuitwerkingsfase. De Vervoerregio reserveert hiervoor € 20.329.676,- in het uitvoeringsprogramma met als doel het versnellen en verbeteren van de betrouwbaarheid van de IJtram.

Besluitvormingsproces

Besluitvorming vindt plaats op 28 maart 2019.

Besluit

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