

Vergaderdatum	Dagelijks Bestuur (12-02-2025)
Onderwerp	Besluit beëindiging project Uithoornlijn binnen het subprogramma Amsteltram
Portefeuillehouder	Gerard Slegers
Behandelend ambtenaar	Karliën Maas

Voorgesteld besluit

- 1 Het project Uithoornlijn binnen het subprogramma Amsteltram, te beëindigen.
 - 2 In te stemmen met de lijst 'over te dragen restwerkzaamheden' en bijbehorende budgetoverdracht (lumpsum) vanuit het subprogramma Amsteltram naar:
 - a. het AMRI-budget binnen de Vervoerregio (t.b.v. GVB RIB): € 628.857,-
 - b. het GVB Activa budget binnen de Vervoerregio (t.b.v. GVB Facilitair Beheer): € 66.610,-
 - c. de gemeente Uithoorn: € 42.657,-
 - d. de Provincie Noord-Holland: € 25.441,-
 - 3 Het positief financieel eindresultaat van het project Uithoornlijn van circa € 5,4 miljoen in het subprogramma Amsteltram te behouden, voor onder andere het lopende project TEA Parnassusweg en voor het project vervanging kruizen Legmeerpolder.
-

Kern

Op 13 maart 2018 is de bestuursovereenkomst voor de realisatiefase van de Uithoornlijn ondertekend door de vier bestuurlijke partners: de gemeente Uithoorn, de gemeente Amstelveen, de Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam.

Op 21 juli 2024 startte de exploitatie van de Uithoornlijn, onderdeel van de Amsteltram (tramlijn 25). Daarmee is invulling gegeven aan *een werkend OV-systeem met de voorkeursvariant*; de scope van het project Uithoornlijn.

In de fase van nazorg en afronding tot eind 2024 zijn restpunten afgerond danwel overgedragen aan beheerorganisaties, beheerovereenkomsten gereedgekomen, het eindverantwoordingsdocument opgesteld en de projectevaluatie afgerond.

Argumenten

1.1 De verplichtingen uit de bestuursovereenkomst Uithoornlijn Realisatiefase zijn nagekomen.

De projectdoelstelling is behaald en de projectopdracht is voltooid; er is sprake van een werkend vervoersysteem Uithoornlijn, dat veilig en stabiel opereert. Conform Vervoerplan 2024 is de exploitatie gestart op 21 juli 2024 met de zomerdienstregeling.

In november 2024 is binnen de projectgovernance, in het Ambtelijk Coördinatie Overleg, het Directeuren Overleg en het Bestuurlijk Overleg, ingestemd met de decharge van de projectorganisatie per 31 december 2024 en de beëindiging van het project Uithoornlijn en dit als voorstel ter besluitvorming voor te leggen aan het Dagelijks Bestuur.

Op 17 december 2024 is de laatste bestuursrapportage Amsteltram in de Regioraad behandeld. De raad is geïnformeerd over de voortgang in het laatste half jaar van 2024, en over het proces tot decharge en beëindiging van het project Uithoornlijn. De raad heeft gevraagd om medio 2025 een evaluatie van de betrouwbaarheid van de Amsteltram te ontvangen. Deze evaluatie wordt door team concessiebeheer van de concessie Amsterdam samen met GVB opgepakt en aan de raad verstrekt.

Over het deelproject Tijdelijke Eindhalte Amsteltram (TEA) aan de Parnassusweg dat doorloopt onder het subprogramma Amsteltram, wordt niet meer apart gerapporteerd; de raad wordt hierover via reguliere rapportages van de Vervoerregio geïnformeerd.

1.2 De projectorganisatie heeft voldaan aan de dechargevoorwaarden zoals opgenomen in het Projectplan Uitvoering & Overdracht Uithoornlijn van 8 februari 2022.

De eindverantwoordingsrapportage inclusief financiële rapportage is opgesteld, zie bijlage 1.

De Uithoornlijn:

- voldoet functioneel en technisch aantoonbaar aan het Programma van Eisen Uithoornlijn en Toepisen Amsteltram;
- voldoet aan de gestelde vergunningsvereisten;
- is in eigendom belegd bij gemeente Amsterdam;
- is overgedragen aan eigenaren en beheerders incl. veiligheidsverantwoording, technische documentatie, garanties, nazorg;

De restpunten zijn overeengekomen belegd of overgedragen. Er zijn (proces)afspraken gemaakt voor laatste afrondende werkzaamheden in 2025. Het laatste protocol (protocol J) dat het proces van Acceptatie, Overdracht en Indienstelling tussen de projectorganisatie en GVB RIB afsluit, is nagenoeg gereed en zal worden ondertekend zodra alle over te dragen restpunten zijn ondertekend.

1.3 Beheerovereenkomsten zijn opgesteld en ondertekend.

GVB RIB heeft met de drie overige beheerders, de gemeenten Uithoorn en Amstelveen en de Provincie Noord-Holland, beheerovereenkomsten afgesloten. Met Gasunie en het Waternet zijn samenwerkingsafspraken opgesteld.

1.4 De projectevaluatie Uithoornlijn is afgerond (bijlage 2).

In vervolg op de evaluatie van het project Ombouw Amstelveenlijn, heeft AT Osborne ook de lessen en succesfactoren van het project Uithoornlijn opgehaald. De leerervaringen van beide projecten zijn vervolgens vertaald in de *best practices Amsteltram*. Het project Uithoornlijn is mede zo goed verlopen doordat de geleerde lessen van de Amstelveenlijn vroegtijdig zijn meegenomen. Door ook het project Uithoornlijn te evalueren trekt de Vervoerregio deze leercurve door.

Deze *best practices* van het subprogramma Amsteltram neemt de Vervoerregio mee in de verdere (door)ontwikkeling van haar organisatie en personeel, met de focus op effectief samenwerken en aansturen van grote, complexe opgaven. Daarnaast draagt de Vervoerregio deze actief uit naar de “vaste” partners en stakeholders in de regio en op nationaal niveau. Daarvoor wordt een publieksversie in de vorm van een informatieve webpagina gemaakt, waarin de lessen & *best practices Amsteltram* op een toegankelijke en aantrekkelijke manier worden gepresenteerd. Het DB en de Regioraad ontvangen deze in maart 2025.

1.5 Het onderzoek naar de ontsporing van een testtram in april '24 nabij Legmeerpolder is afgerond.

De werkgroep ontsporing heeft eind 2024 het integrale onderzoek afgerond. De door allen gedeelde conclusie is dat de ontsporing kon gebeuren door samenhang tussen een 1:9 kruis en het specifieke railmaterieel (lage vlakke-vloertram). Ook wordt onderschreven dat de getroffen beheersmaatregelen de juiste zijn en de veiligheid van reizigers daarmee goed is geborgd.

Door het gedrag van gekoppelde tramstellen in combinatie met de ongeleide opening in een 1:9 kruis, blijft echter bij lage snelheden een klein risico op ontsporing bestaan. Dit risico zal in de tijd langzaam toenemen door slijtage. De werkgroep ontsporing heeft daarom geadviseerd om beide 1:9 kruizen binnen 2 à 3 jaar te vervangen. Dit advies is door de Safety Board op 17 december 2024 overgenomen.

De Vervoerregio start met GVB een separaat project om de infrastructurele aanpassing vanaf planstudiefase tot en met realisatie te onderzoeken en uit te voeren. In de planstudiefase wordt eerst een integrale variantenstudie uitgevoerd om de mogelijkheden rond het verwijderen van de 1:9 kruizen te onderzoeken, te wegen en om onderbouwd een voorkeursvariant voor te leggen ter besluitvorming. Na interne afstemming binnen de Vervoerregio over de geboden functionaliteit i.r.t. de integrale kosten, gaat de voorkeursvariant inclusief dekking vanuit het subprogramma Amsteltram, ter besluitvorming naar DB. Daarna start de realisatiefase.

Het opdrachtgeverschap tijdens planstudie en realisatie ligt bij de Vervoerregio en de opdracht wordt uitgevoerd door het GVB.

1.6 De was- en zandvulinstallaties op Legmeerpolder zijn sinds juni 2024 operationeel, opgeleverd en overgedragen binnen GVB.

De hal en installaties:

- zijn aantoonbaar gebouwd en beproefd werkzaam conform eisen;
- opgeleverd en overgedragen aan beheerders (incl. milieuvergunning);
- ter beschikking gesteld voor exploitatie;
- in eigendom belegd bij GVB Activa;
- onderbouwd met een positieve businesscase die een jaarlijkse besparing van circa € 800.000,- in exploitatiekosten oplevert.

Over de subsidievaststelling (op basis van de projecteindrapportage en voorzien van een onafhankelijke controleverklaring) zijn procesafspraken gemaakt.

2.1 De lijst met over te dragen restwerkzaamheden is compleet en afgestemd.

Nr.	Verzoek Overdracht Scope	Overdracht aan	Financiële consequentie	Budget afkomstig uit
1	Looptranceivers	GVB RIB	€ 23.843	Onvoorzien project UHL
2	Updaten pompkelder Zijdelweg	GVB RIB	€ 47.194	Onvoorzien project UHL
3	Verlichtingskasten	GVB RIB	€ 16.017	Onvoorzien project UHL
4	Veeg VOS GVB RIB	GVB RIB	€ 15.978	Onvoorzien project UHL
5	Nareguleren bovenleiding, incl. herstel bovenleiding (van Uithoornlijn en Amstelveenlijn)	GVB RIB	€ 316.604	Waarvan € 169.472 uit onvoorzien project UHL en € 147.132 uit overkoepelend onvoorzien Amsteltram

5a	Aanpassing afspanning bovenleiding Uithoorn Centrum	GVB RIB	€ 70.933	Onvoorzien project UHL
6	Parameterset & Bovenleidingsschakelaar eilandbedrijf	GVB RIB	€ 51.727	Onvoorzien project UHL
7	Bovenleidingsschakelaar eilandbedrijf	GVB RIB	<i>Gecombineerd met nr. 6</i>	
9	As-built documentatie bovenleiding	GVB RIB	€ 83.281	Onvoorzien project UHL
11	Ontsporing	GVB	Ntb	
12	Hapering tram	-	-	
16	Gapfillers	GVB RIB	€ 3.279	Onvoorzien project UHL
17	Software SNS aanpassen	GVB RIB	<i>Gecombineerd met nr. 6</i>	
		subtotaal	€ 628.857	
8	Civiele as-built informatie	GVB RIB	€ 22.500	<i>Opgenomen in AO&I opdracht</i>
10	Revisie 10kv UHL	GVB RIB	€ 7.740	<i>Opgenomen in AO&I opdracht</i>
		subtotaal	€ 30.240	
13	Veeg VOS PNH	Provincie NH	€ 25.441	Onvoorzien project UHL
14	TTE systeem	Gemeente Uithoorn	€ 42.657	Onvoorzien project UHL
15	Groenvoorziening opstelterrein	GVB Facilitair	€ 66.610	Onvoorzien project UHL
		Totaal	€ 793.805	

De bijbehorende budgetoverdracht gaat (lumpsum) vanuit het subprogramma Amsteltram naar:

- het AMRI-budget binnen de Vervoerregio (t.b.v. GVB RIB): € 628.857,-
- de Provincie Noord-Holland: € 25.441,-
- de gemeente Uithoorn: € 42.657,-
- het GVB Activa budget binnen de Vervoerregio (t.b.v. GVB Facilitair Beheer): € 66.610,-

3.1 Het verwacht financieel eindresultaat van het project Uithoornlijn is positief.

In de bestuursovereenkomst is opgenomen dat indien er na afronding projectbudget over is, dan vloeit het bedrag boven de € 60.000.000,- geheel terug naar de Vervoerregio.

Het verwacht eindresultaat van project Uithoornlijn is circa € 5,4 miljoen.

De Vervoerregio voegt het verwacht eindresultaat van het project Uithoornlijn toe aan het onvoorzien van het subprogramma Amsteltram en behoudt dit binnen het programma Amsteltram, voor de komende jaren waarin de onderstaande werkzaamheden plaatsvinden:

- Realisatie TEA Parnassusweg;
- Bijdrage aan realisatie aanpassingen tramkruisingen Amstelveen;
- Studie, ontwerp en realisatie aanpassingen n.a.v. ontsporingsonderzoek Legmeerpolder.

Kantttekeningen

1.1 *Het Werkend Vervoersysteem Uithoornlijn functioneert nog niet helemaal optimaal.*

Het rijden met gekoppelde trams (vanaf eind augustus 2024) heeft tijdelijk tot hogere uitvalpercentages geleid dan gemiddeld is toegestaan binnen de concessieafspraken. Dit lag echter niet aan de (nieuwe) infrastructuur van de Uithoornlijn. Redenen voor de hoge uitvalpercentages zijn met name personeelstekort en technische issues in het trammaterieel.

Door de verhoogde aandacht binnen het GVB liggen de uitvalpercentages inmiddels weer rond de gestelde norm. Het aantal incidenten is sterk afgenomen, alleen heeft de tijdsduur in de afhandeling van een incident veel invloed op het uitvalpercentage. GVB is daarom aan het uitwerken of er op het opstelsterrein met een aantal eenvoudige maatregelen, voortaan kleine reparatiewerkzaamheden ter plaatse uitgevoerd kunnen worden. Daarmee kunnen storingen sneller worden verholpen en daalt het uitvalpercentage nog verder.

Incidentele aanrijdingen van voertuigen met tramlijn 25 in Amstelveen zijn ook reden geweest van langdurige uitval. Dergelijke aanrijdingen hebben op dat moment veel impact gehad, echter deze zijn niet de hoofdoorzaak van de hogere uitvalpercentages geweest. De veiligheid van tramkruisingen in Amstelveen, en met name de zichtbaarheid ervan voor kruisend verkeer, is desalniettemin recentelijk onderzocht. De Vervoerregio, GVB en gemeente Amstelveen hebben samen kortetermijnmaatregelen^(*) bepaald om een aantal kruisingen beter te markeren. Daarmee wordt beoogd om de veiligheid te verbeteren en daarmee de impact op de dienstregeling, nu dus ook voor reizigers in Uithoorn, te minimaliseren.

De kortetermijnmaatregelen bestaan uit het plaatsen van schrikhekken, het aanbrengen extra bebordingen en markeringen, en het intensiveren van groenbeheer. Hiermee wordt de zichtbaarheid op de kruisingen vergroot. Deze kortetermijnmaatregelen worden in 2025 uitgevoerd door het GVB en de gemeente Amstelveen, met een financiële bijdrage vanuit de Vervoerregio.

() De kortetermijnmaatregelen bevinden zich op het deel Amstelveenlijn en maken daarom geen onderdeel uit van het voorliggende besluit door het Dagelijks Bestuur. Immers, in 2021 is het project Amstelveenlijn al beëindigd.*

1.2 *Aan twee topeisen Amsteltram kan niet worden voldaan:*

- i) *WVS.CAP.002 - Het WVS Amsteltram is geschikt voor 24 gekoppelde trams per uur, dat wil zeggen 12 trams per uur per richting, rijden tussen Amsterdam Zuid, Amstelveen en Uithoorn.*

In de eisenspecificatie voor de Uithoornlijn (die de basis vormt van de vraagspecificatie waarmee de aanbesteding in 2019 is gestart) staat een maximale frequentie van 10 trams per uur per richting. De Uithoornlijn voldoet aan deze eis.

In 2021 zijn de Topeisen Amsteltram vastgesteld, op het niveau van het Werkend Vervoersysteem. Deze Topeisen zijn opgesteld op basis van 'reverse engineering', omdat de deelprojecten binnen Amsteltram al waren uitgevoerd (Amstelveenlijn) of aanbesteed (Uithoornlijn). Dit betekent dat de Topeisen zijn gedefinieerd ná vaststelling van het Project Programma van Eisen. Bij de vaststelling van de Topeisen Amsteltram is besloten om geen eisaanpassing door te voeren in het project Uithoornlijn.

- ii) *WVS.CAP.003 - De gemiddelde reistijd is in normaal bedrijf voor reizigers van Amsterdam Zuid tot Uithoorn-Centrum 29 minuten.*

In de planstudiefase zijn optimistische aannames gedaan over haalbare rijsnelheden in het hele traject. Zo is de rijsnelheid in de boog in Uithoorn lager dan beoogd door mitigerende maatregelen betreffende geluid en trillingen. Verder is met name in Amstelveen de exploitatiesnelheid lager dan vooraf berekend.

De gemiddelde reistijd van Amsterdam Zuid tot Uithoorn-Centrum is nu circa 34 minuten. Dit komt overeen met de rijtijd die GVB i.v.m. het Vervoerplan 2024 heeft uitgerekend en op basis waarvan het aantal omlopen per frequentie en het benodigd aantal voertuigen is bepaald.

GVB heeft het effect van de langere rijtijd op de jaarlijkse kosten en personeel gekwantificeerd (34 minuten ten opzichte van 29 minuten):

Personeel: tussen de 3,8 en 5,7 fte extra trambestuurders (*1 fte is een voltijds functie*)
 tussen de 2,8 en 4,2 fte extra conducteurs
Exploitatiekosten: tussen de €515.000,- en €771.000,- per jaar

Hierbij moet worden opgemerkt dat de 29 minuten reistijd zou hebben geleid tot een heel krappe (onrealistische) omloop.

1.3 Als gevolg van de ontsporing is ter plaatse van de twee 1:9 kruizen een snelheidsvoorschrift van 30 km/uur van kracht.

Door de tijdelijk en plaatselijk lagere snelheid van 30 km/uur wordt feitelijk de reistijd iets langer. Echter, de verlenging van de reistijd door de plaatselijk lagere snelheid kan binnen het huidige aantal omlopen worden opgevangen. Er is dus geen verrekening nodig van (theoretische) tijdelijke hogere exploitatiekosten.

Het projectvoorstel “Vervanging kruizen legmeerpolder” ligt momenteel voor in de Projectenboard en zet de volgende stap in het opheffen van het snelheidsvoorschrift bij de Legmeerpolder. Concrete effecten op de concessieovereenkomst zijn afhankelijk van het besluit over de voorkeursvariant. Zodra de integrale voorkeursvariant voor de vervanging van de 1:9 kruizen is bepaald, zal de uitvoering inclusief budget aan het Dagelijks Bestuur ter besluit worden voorgelegd.

1.4 Er zijn nog restwerkzaamheden die doorlopen in 2025.

- i) Een klein veegteam werkt in de eerste helft van 2025 binnen Uitvoeringsorganisatie Infrastructuur & Energie van de gemeente Amsterdam, aan:
- *Contractafsluiting met de hoofdaannemer Dura Vermeer, zodra deze de laatste acties heeft afgerond*
 - *Afsluiting van het AO&I proces met GVB RIB*
 - *Financiële afsluiting van het project*
- ii) De Vervoerregio werkt begin 2025 aan:
- Vaststelling van investeringssubsidie voor hal met was- en zandvulinstallatie (GVB Exploitatie)
 - Vaststelling van de subsidie voor de fase Opleiden-Traineren-Oefenen (GVB Exploitatie)
 - Afronding van de AO&I opdracht (GVB RIB)
 - Financiële afronding van het project Uithoornlijn

Deze laatste werkzaamheden staan de beëindiging van het project Uithoornlijn en de decharge van de projectorganisatie niet in de weg.

Financiële toelichting

Het oorspronkelijke budget voor de realisatiefase bedroeg € 70 miljoen en is door middel van diverse toevoegingen gegroeid tot een budget van € 133,2 miljoen, inclusief de planuitwerking komt het budget van de Uithoornlijn uit op een bedrag van € 137,8 miljoen.

De opbouw van het budget is als volgt:

Oorspronkelijk budget	€	70.000.000
Toevoeging uit Amstelveenlijn	€	39.677.235
Indexering	€	14.391.257
Washal en zandvulinstallatie	€	5.719.889
Indienststelling (OTO)	€	3.400.000 +
Realisatiefase UHL	€	133.188.381
Planuitwerkingsfase UHL	€	4.668.357 +
Totaal Uithoornlijn	€	137.856.738

De Vervoerregio heeft vanuit het realisatie budget een bedrag van € 119,7 miljoen opgedragen aan de projectorganisatie Uithoornlijn (UI&E gemeente Amsterdam). Binnen dit budget hebben zij een resultaat behaald van € 2,5 miljoen.

In onderstaande tabel is gedetailleerd weergegeven hoe de dekking van het budget is opgebouwd en op welke wijze het is besteed. Voorts is te zien dat het verwachte resultaat € 5,4 miljoen is, dat is inclusief het hiervoor genoemde resultaat van € 2,5 miljoen.

BDU bijdrage	77,1%	€	106.281.447
Ministerie I&W	20,8%	€	28.670.108
Provincie Noord Holland	1,4%	€	1.893.681
Gemeente Uithoorn	0,3%	€	463.586
Gemeente Amstelveen	0,4%	€	547.917
Totaal van de bijdragen	100%		€ 137.856.738

Planuitwerkingsfase	3,5%	€	4.668.357
Historische kosten en uitgaven	3,5%	€	4.668.357
<i>Realisatie fase:</i>			
Bouwkosten	60,5%	€	80.110.068
VAT Kosten	14,3%	€	18.878.580
Bijkomende kosten	10,7%	€	14.226.948
Risicoreservering	0,2%	€	200.000
Indexatie	10,9%	€	14.391.257
Kostenprognose uitvoeringsfase	96,5%	€	127.806.853
Prognose Einde Werk (PEW)	100%		€ 132.475.210

Verwacht projectresultaat	€ 5.381.528
----------------------------------	--------------------

Het bovengenoemde financiële resultaat zal worden toegevoegd aan de post onvoorzien binnen het subprogramma Amsteltram.

Vanuit de post onvoorzien worden toekomstige risico's ten aanzien van de aanleg van de Tijdelijke Eindhalte Amsteltram aan de Parnassusweg gedekt en wordt een bijdrage verleend aan de realisatie van de aanpassingen aan de tramkruisingen in Amstelveen. Ook dient het onvoorzien ter dekking van de studie, ontwerp en realisatie van de aanpassingen aan de 1:9 kruizen, naar aanleiding van het ontsporingsonderzoek Legmeerpolder.

De opbouw en omvang van de post onvoorzien van het subprogramma Amsteltram is als volgt:

Toevoeging uit resultaat Amstelveenlijn	€	6.706.543
Kosten ten laste van onvoorzien	€	3.903.154 -/-
Huidige omvang onvoorzien	€	2.803.389
Toevoeging van het resultaat Uithoornlijn	€	5.381.528 +
Onvoorzien subprogramma Amsteltram	€	8.184.917

Vervolg

Onder het subprogramma Amsteltram blijft het project TEA Parnassusweg doorlopen. De werkzaamheden van het veegteam binnen UI&E worden in maandrapportages verantwoord en betaald.

Communicatie

Het definitieve rapport van de projectevaluatie wordt gevisualiseerd en zodra de informatieve webpagina gereed is, worden beiden gedeeld met alle projectpartners en stakeholders in de regio.

Meegezonden stukken/bijlagen

- 1 Eindverantwoordingsdocument Uithoornlijn Definitief versie 1.0.pdf
- 2 241014 GVB Voortgangsrapp Was Zandvulinrichting UHL Legmeerpolder_rev4nov2024
- 3 250103 Rapport Evaluatie Uithoornlijn v1.1.pdf

Besluit

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