

Vergaderdatum	Dagelijks Bestuur (12-10-2023)
Onderwerp	Uitvoering OV-verbinding IJburg-Bijlmer/Weesp
Portefeuillehouder	Ruigrok
Behandelend ambtenaar	Peter Silvis

Voorgesteld besluit

- 1 Twee nieuwe busverbindingen te realiseren tussen het nieuwe IJburg Strandeiland en de NS-stations Amsterdam Bijlmer-Arena en Weesp.

door:
- 2 Het project IJburg-Bijlmer/Weesp te promoveren naar de realisatiefase van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.
- 3 Een totale financiële bijdrage te verlenen van € 3,67 miljoen, waarvan € 1,07 miljoen middels een beschikking aan de gemeente Amsterdam voor de uitvoering van infrastructuurmaatregelen en € 2,6 miljoen aan GVB voor de realisatie van een laadinfrastructuur voor Zero Emissie bussen en een chauffeursvoorziening op IJburg Strandeiland.
- 4 De verbinding IJburg – Bijlmer Arena in de nieuwe concessie Amsterdam vanaf 2025 op te nemen als HOV-verbinding.
- 5 GVB opdracht te geven om de HOV-verbinding tussen IJburg en Bijlmer ArenA te exploiteren in R-Net huisstijl.

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 31 maart 2021 heeft het DB besloten om het project HOV IJburg-Bijlmer/Weesp op te nemen in de planuitwerkingsfase van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit met een totale voorlopige financiële reservering van € 6 miljoen. De gemeente Amsterdam heeft de planuitwerking afgerond en heeft het verzoek ingediend om het project te promoveren naar de realisatiefase om start exploitatie van de verbinding naar Bijlmer-Arena in december 2024 mogelijk te maken en naar Weesp in december 2025. De Vervoerregio is eindverantwoordelijk voor het werkend vervoerssysteem. De voorgestelde besluiten bevatten daarom aspecten met betrekking tot infrastructuur, materieel en exploitatie.

Argumenten

1.1 De nieuwe HOV-verbindingen passen 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 twee nieuwe busverbindingen IJburg-Bijlmer en IJburg-Weesp. De nieuwe inwoners worden tijdig van openbaar vervoer voorzien, de momenten van ingebruikname zijn gekoppeld aan het tempo van de woningbouw. Mobiliteit en gebiedsontwikkeling trekken hier echt samen op. De verwachting is dat in de eindsituatie (2038) dagelijks 16.500 reizigers gebruik maken van de buslijnen. Naast de busverbindingen wordt gewerkt aan het verlengen van de IJtram naar Strandeiland.

2.1 De nieuwe verbindingen kennen een rijke voorgeschiedenis en vragen nu om een besluit

De planvorming van IJburg dateert van de jaren '90. In 2005 is de huidige IJtram lijn 26 in gebruik genomen en in 2009 de lokale buslijn 66 tussen IJburg Haveneiland en Amsterdam Bijlmer Arena. In 2002 is de Zuidtangent tussen Haarlem en Bijlmer Arena gaan rijden met het doel om deze op termijn te verlengen naar IJburg. Met de crisis 15 jaar geleden is de ontwikkeling van IJburg stopgezet en daarmee ook de verdere planvorming van de HOV. In 2014 trekt de woningmarkt weer aan en pakt de stad de voorbereiding van IJburg weer op. In 2018 is op basis van een verkenning besloten dat naast de HOV-verbinding tussen IJburg en Bijlmer-Arena ook een verbinding tussen IJburg en station Weesp kansrijk is. De oorspronkelijk voorziene doorkoppeling aan de Zuidtangent blijkt van minder waarde. Inmiddels is het land maken van de nieuwe eilanden gereed, worden de eerste woningen gebouwd en is het project HOV IJburg-Bijlmer/Weesp zover uitgewerkt dat de uitvoering kan starten. Het DB is bevoegd om een besluit te nemen over promotie naar de realisatiefase en een financiële bijdrage toe te kennen.

3.1 De voorgestelde bijdrage is te verantwoorden

Op basis van de verantwoordelijkheden van de Vervoerregio en de beleidsopgaven zijn eisen gesteld aan veiligheid, doorstroming, toegankelijkheid en duurzaamheid van het project. Het project en de kostenraming zijn getoetst. De totale voorgestelde bijdrage is lager dan voorzien in het promotiebesluit naar de planuitwerkingsfase. Er is weliswaar sprake van prijsontwikkeling vanaf 2020 en onzekerheden de komende jaren, maar het Rijk heeft € 8,75 miljoen beschikbaar gesteld voor woningbouw en mobiliteit, waar in de vorige fase nog geen rekening mee is gehouden. Op grond van de toetsing is geconstateerd dat de engineeringskosten relatief hoog zijn. Dit wordt met name veroorzaakt door wijzigingen, aanvullingen en optimalisaties in de scope, die mede op verzoek van de Vervoerregio tot stand zijn gekomen. Voorgesteld om de geraamde engineeringskosten als basis van de financiële bijdrage te hanteren in plaats van de gebruikelijke referentiepercentages. De totale investeringskosten bedragen € 16,9 miljoen, de bijdrage van de Vervoerregio is bepaald op € 3,67 miljoen. Uitvoering van dit project dient verschillende belangen: gebiedsontwikkeling en (regionale) OV-bereikbaarheid.

3.2 Gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor de aanleg van de civiele businfrastructuur

De benodigde civiele businfrastructuur, zoals de aanleg van busstroken, bushaltes en aanpassingen van verschillende kruispunten en verkeersregelingen is onderdeel van de openbare ruimte. De gemeente Amsterdam treedt op als uitvoerend opdrachtgever.

3.3 GVB is verantwoordelijk voor de realisatie van de laadinfrastructuur

De nieuwe busverbindingen zullen worden geëxploiteerd met zero emissie bussen. Realisatie van laadinfrastructuur en een personeelsvoorziening op IJburg Strandeiland is als scope toegevoegd aan tranche 6 van de Zero Emissie Transitie. De hiermee gemoeide kosten bedragen € 2,6 miljoen. De uitvoering wordt door de Vervoerregio opgedragen aan GVB en het budget opgenomen in Activa.

4.1 Exploitatie wordt gegarandeerd

In de huidige concessie Amsterdam is IJburg Oost reeds opgenomen als nieuw te ontsluiten woon- en werkgebied. GVB heeft op basis hiervan een bedieningsgarantie afgegeven voor de exploitatie van de HOV IJburg-Bijlmer Arena, zodra 1.000 woningen van IJburg Centrumeiland zijn opgeleverd en voor de verbinding naar Weesp de eerste 300 woningen op Strandeiland. Vanaf 2025 komt er een nieuwe concessie Amsterdam. Door in de nieuwe concessie eenzelfde afspraak op te nemen wordt een blijvende exploitatie gegarandeerd. Ten aanzien van het zero emissie busmaterieel is in de meerjarige materieelplanning en het Meerjaren Investeringsplan Activa (gebaseerd op de vervoerprognoses) rekening gehouden met de nieuwe verbindingen.

5.1 Voor HOV-verbindingen wordt de R-Net huisstijl gehanteerd

De nieuwe busverbinding tussen IJburg en Bijlmer-Arena voldoet vanaf de start aan de eisen voor hoogwaardig openbaar vervoer qua snelheid, betrouwbaarheid en frequentie. Met de R-Net huisstijl wordt richting de reizigers een duidelijk invulling gegeven aan dit product, net als voor de Westtangent (buslijn 369 tussen Sloterdijk en Schiphol). De haltes worden voorzien van R-net kenmerken. GVB wordt opgedragen om de R-Net huisstijl toe te passen in de externe communicatie en het in te zetten materieel.

Kanttelingen

1.1 Er zijn nog risico's in de planning

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 2024 nog niet voldoet aan de eis in de bedieningsgarantie van het GVB. Ook bestaat het risico dat de infrastructuur nog niet gereed is of er onaanvaardbare hinder is door andere werkzaamheden op IJburg. Vanuit het Mobiliteitsplan Zeeburgeiland/IJburg worden de ontwikkelingen gevolgd en kunnen indien nodig tussentijdse maatregelen worden voorgesteld om de bereikbaarheid op orde te krijgen.

1.2 Er zijn nog risico's in de exploitatie

Het GVB heeft bedieningsgaranties afgegeven voor de nieuwe busverbindingen en zij worden volgens planning opgenomen in de Vervoerplannen vanaf 2024 respectievelijk 2025. Schaarste aan middelen en (personele) capaciteit kan negatieve gevolgen hebben op de beoogde exploitatie van de nieuwe busverbindingen of elders in het OV-netwerk

3.1 Er zijn nog 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 risicodragend en kan deze beheersen. Voorgesteld wordt een lump-sum beschikking te verlenen met daarin een afkoop voor risico's. Alleen indien meerkosten optreden als gevolg van vertraging in de werkzaamheden van GVB, waarvoor de Vervoerregio risicodragend opdrachtgever is kan een aanvullende bijdrage worden verleend.

4.1 Er zijn onzekerheden in reizigersontwikkeling

Zoals voor elke (nieuwe) OV-verbinding is het toekomstig gebruik onzeker ofschoon GVB een bedieningsgarantie heeft afgegeven. Voor de HOV-verbinding tussen IJburg en Bijlmer Arena is dit risico klein, omdat de nieuwe HOV de huidige succesvolle lijn 66 vervangt en voor een groot deel van IJburg een snellere verbinding betekent. Deze verbinding wordt opgenomen in de concessie voor de periode vanaf 2025. GVB heeft aangegeven dat de frequentie van lijn 66 wordt verlaagd, omdat een deel van de reizigers naar verwachting van de nieuwe lijn gebruik gaat maken. In het Vervoerplan 2025 zal een concreet voorstel met frequenties worden gedaan op basis van de meest actuele ontwikkelingen. De verbinding naar Weesp wordt geen verplichte verbinding in de concessie en moet zich nog bewijzen. In eerste instantie worden alleen de noodzakelijke infrastructuurmaatregelen uitgevoerd en wordt waarschijnlijk in een beperkte frequentie gereden. Bij gebleken succes en noodzaak worden aanpassingen aan de P+R Muiden uitgevoerd en nieuwe haltes aan de noordzijde van station Weesp aangelegd. Tot die tijd stopt de bus op de bestaande haltes. De ontwikkelingen worden vanuit de concessie gemonitord.

5.1 GVB heeft vragen bij de eis voor R-Net huisstijl

GVB heeft de wens geuit om bij de start van de exploitatie van de buslijn tussen IJburg en station Weesp de bestaande buslijn 49 vanaf Weesp te verlengen. Deze lijn is geen HOV en wordt niet gereden in R-Net. Door de R-Net huisstijl te eisen voor de lijn tussen IJburg en station Bijlmer Arena is een koppeling tussen beide lijnen niet mogelijk, hetgeen een minder efficiënte exploitatie zou betekenen. Voor de Vervoerregio is een herkenbaar product met kwaliteitseisen voor de reiziger belangrijk. Kosten dienen te worden opgevangen in de concessie. Zodra er voldoende vervoersaanbod is kan de lijn tussen IJburg en Weesp ook als HOV worden geëxploiteerd.

Financiële toelichting

Het project HOV IJburg-Bijlmer/Weesp (projectcode 300013) wordt gepromoveerd naar de realisatiefase van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Op dit moment is een bedrag van € 6.000.000,- in de planuitwerkingsfase gereserveerd. Voor de aanleg wordt een definitieve financiële bijdrage voorgesteld van € 3.670.000,- excl. BTW. Het verschil valt vrij binnen het Uitvoeringprogramma.

Het volgende kasritme wordt voorzien.

2023	2024	2025	Totaal
€ 3.170.000,-	-	€ 500.000,-	€ 3.670.000,-

De budgettoets en de inpassing van het voorgestelde kasritme is opgenomen in het tevens in dit DB geagendeerde voorstel "Financiële inpasbaarheid promotievoorstellen cluster DB 12 oktober 2023". Een bedrag van € 1.070.000,- wordt in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (begrotingsprogramma

Investeringsagenda Mobiliteit) opgenomen en middels een (subsidie)beschikking aan de gemeente Amsterdam beschikbaar gesteld. Een bedrag van € 2.600.000,- wordt toegevoegd aan het subprogramma Strategische Activa als onderdeel van de 5^e en 6^e batch elektrische bussen en de bijhorende laadvoorzieningen. De overheveling van dit budget vindt plaats bij de 2^{de} bestuursrapportage 2023.

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

1. De benodigde investeringen in materieel zijn meegenomen in het DB-besluit van 29 juni 2023 over de 5^e en 6^e tranche Zero Emissiebussen in het contract tussen GVB Activa en VDL. De kosten zijn in de begroting (Activa) opgenomen.
2. 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 voor 2025 en verder opstelt.

Vervolg

1. Op basis van dit uitvoeringsbesluit en de beschikbaar gestelde middelen wordt volgens de mandaatregeling een beschikking afgegeven aan de gemeente Amsterdam.
2. Het budget aan GVB wordt als onderdeel van de overeenkomst en Activa-beschikking voor EB6 beschikbaar gesteld.
3. De gemeente Amsterdam neemt de infrastructuurmaatregelen vervolgens in uitvoering en GVB de realisatie van de laadinfrastructuur op IJburg Strandeiland.
4. Volgens planning gaat de bus tussen IJburg en Bijlmer Arena in december 2024 rijden en de bus tussen IJburg en Weesp in december 2025.

Communicatie

Over dit DB-besluit wordt samen met de andere besluiten een kort bericht geplaatst op de website van de Vervoerregio. Dit nieuwsbericht wordt verspreid via de social media kanalen en de maandelijkse nieuwsbrief 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

- 2 Aanvraag gemeente Amsterdam
- 3 Interne beoordelingsnotitie en bijdrageberekening