

Vergaderdatum	Dagelijks Bestuur (13-06-2019)
Agendapunt	
Onderwerp	Promotiebesluit Onderdoorgang Contactweg - Nieuwe Hemweg
Portefeuillehouder	Gerard Slegers
Behandelend ambtenaar	Titus Reijntjes

Van het Dagelijks Bestuur wordt gevraagd:

- 1 Te besluiten om het project Spoorpassage Contactweg – Nieuwe Hemweg, projectcode 300352, te promoveren naar de realisatiefase;
- 2 Te besluiten om een verleningsbeschikking van € 8,7 miljoen af te geven als bijdrage aan gemeente Amsterdam voor de realisatie van ongelijkvloerse spoorpassage Contactweg – Nieuwe Hemweg.

Samenvatting

De verkeersafwikkeling bij de gelijkvloerse spoorwegovergang Kabelweg is momenteel verre van optimaal. De overgang wordt gebruikt door goederentreinen die van en naar het goederen-emplacement Westpoort bij de Westhavenweg rijden. Omdat de overgang handbediend is zijn de spoorbomen lang dicht (tot wel 20 minuten per sluiting), hetgeen leidt tot filevorming op de (afrit van de) A10 en hinder voor de doorstroming van het Openbaar Vervoer en de noord – zuid fietsverbinding ter plekke.

In het kader van Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) gaan vanaf 2020 meer reizigerstreinen rijden op het traject Eindhoven – Amsterdam CS. Dit vraagt om extra opstelcapaciteit van reizigersmaterieel. ProRail werkt aan de realisatie van een nieuw reizigersemplacement naast het bestaande goederenemplacement Westpoort. Dit betekent dat straks meer treinen de spoorwegovergang Kabelweg gaan passeren, met als gevolg dat de overweg, die nu al zorgt voor veel file en hinder voor de doorstroming, in de toekomst zal zorgen voor een nog grotere terugslag op de op- en afritten van de A10 en het onderliggende wegennet. De komende decennia speelt hierbij ook de ontwikkeling van Sloterdijk 1 en Haven-Stad. De transformatie van de aanwezige bedrijfs- en havenfuncties naar een hoogwaardig woongebied zal tot meer verkeersbewegingen in dit gebied leiden.

De oorspronkelijk maatregel vanuit PHS, waarbij ProRail de overweg in beveiliging zou nemen (automatische spoorbomen), blijkt onvoldoende oplossing te bieden voor bovengeschetst probleem. Daarom is door de betrokken partijen (Ministerie van I&W, gemeente Amsterdam, Havenbedrijf Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam) voorgesteld een ongelijkvloerse onderdoorgang te realiseren voor

fiets, auto en bus. Uit onderzoek door gemeente Amsterdam is naar voren gekomen dat een onderdoorgang wél een robuuste en toekomst vaste oplossing biedt voor de huidige en toekomstige doorstromingsproblematiek op het onderliggende weg- en fietsnetwerk, de A10 en de Coentunnel. Gelijktijdig met de aanleg van de onderdoorgang zal ook een derde spoor bij de stamlijn gerealiseerd worden, wat ervoor zorgt dat Emplacement Westhavenweg ook in de toekomst blijft beschikken over een hoogwaardige spooraansluiting, waarbij goederen- en reizigerstreinen zonder hinder afgewikkeld kunnen worden.

In de vergadering van 21 september 2017 heeft het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam besloten om het project Spoorpassage Contactweg – Nieuwe Hemweg te promoveren naar de planuitwerkingsfase en hiervoor een bedrag van € 8.7 miljoen te reserveren onder de noemer van de Investeringsagenda Weg. Inmiddels is door gemeente Amsterdam het project verder uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp, raming en uitvoeringsplanning en wordt Vervoerregio Amsterdam gevraagd om de eerder toegezegde reservering om te zetten in een verleningsbeschikking. Middels dit stuk wordt aan het Dagelijks Bestuur gevraagd een verleningsbeschikking van €8.7 miljoen af te geven als bijdrage aan gemeente Amsterdam voor de realisatie van de onderdoorgang Contactweg – Nieuwe Hemweg.

Meegezonden stukken

- 1 Aanvraagbrief financiële bijdrage gemeente Amsterdam
- 2 Beschikkingsbrief Spoorpassage Contactweg – Nieuwe Hemweg

Inleiding

Voorgeschiedenis

De verkeersafwikkeling van de bestaande overweg Kabelweg – Nieuwe Hemweg is verre van optimaal en veroorzaakt onder andere filevorming op de A10. Uit verkeersonderzoek blijkt dat dit knelpunt bij meer treinverkeer in het kader van PHS en de aanleg van een nieuw reizigerstreinenemplacement vanaf 2020 verder zal toenemen met een nog grotere terugslag op de op- en afritten van de A10 en het onderliggende wegennet.

Om dit probleem aan te pakken is door de betrokken partijen (Ministerie I&W, Gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam) een project gestart om een ongelijkvloerse kruising te realiseren 350 meter ten oosten van de huidige spoorwegovergang. Ondanks dat deze route in een aantal gevallen, bijvoorbeeld voor de bus, een omrijdbeweging inhoudt, levert de betrouwbaarheid van de tunnel een grote meerwaarde. In september 2017 is door het DB reeds besloten het project Spoorpassage Contactweg – Nieuwe Hemweg te promoveren naar de planuitwerkingsfase en hiervoor € 8,7 miljoen te reserveren binnen de projectadministratie onder de noemer van Investeringsagenda Weg.

Wat is er aan de hand?

Het project richt zich op de realisatie van een nieuwe onderdoorgang en de aanleg van een derde spoor ter hoogte van de bocht in de Contactweg, waardoor weg en spoor elkaar ongehinderd kunnen kruisen. Op dit traject ligt nu een gelijkvloerse overweg die de Kabelweg verbindt met de Nieuwe Hemweg. Volgens planning en voorwaarde van het Ministerie van I&W en ProRail zal op 1 januari 2022 de onderdoorgang in gebruik moeten worden genomen, waarna het nieuwe reizigersemplacement voor PHS Westhaven kan worden afgerond. Omdat deze aansluiting en het functioneren van het nieuwe emplacement een voorwaarde is voor de uitvoering van de maatregelen voor PHS Amsterdam Centraal is uitstel of latere uitvoering van deze onderdoorgang niet opportuun.

Essentie**Wat willen we bereiken?**

Doel is om voor de modaliteiten auto, fiets en OV een ongelijkvloerse kruising te realiseren op ongeveer 350 meter ten oosten van de huidige spoorwegovergang. De spoorwegovergang over de Kabelweg komt daarmee te vervallen. Deze tunnel zal voor alle modaliteiten de doorstroming verbeteren en in veel gevallen de reistijd verminderen.

Argumentatie

Het project draagt bij aan de robuustheid en verbetering van het OV en fietsnetwerk nu en in de toekomst. De doorgaande fietsroute die nu nog gelijkvloers het spoor kruist met verkeerslichten ter hoogte van de bestaande overweg kan straks ongelijkvloers en kruising vrij worden gebruikt tussen stad en pont. In de onderdoorgang wordt een fietspad aangelegd om de noord – zuid verbinding te behouden en langs de Contactweg wordt een nieuw fietspad aangebracht (dit ontbreekt nu). Ondanks dat de nieuwe verbinding betekent dat fietsers verder moeten rijden, zorgt de grotere betrouwbaarheid van de ongelijkvloerse kruising voor een betere doorstroming.

De maatvoering (doorrijhoogte en breedte) van de onderdoorgang is geschikt voor het OV (bus). Doordat de kruising van wegverkeer en treinverkeer ongelijkvloers is, wordt de lange wachttijd (tot wel 20 minuten per sluiting) die de bestaande overweg met zich meebrengt weggenomen.

Hoe gaan we dit doen?

Onderdoorgang Contactweg betreft een gezamenlijk project van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Gemeente Amsterdam, Havenbedrijf Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam. Afgelopen jaar is, onder opdrachtgeverschap van gemeente Amsterdam, het ontwerp uitgewerkt tot DO niveau en is een raming en planning opgesteld. Februari jl. heeft er een overdracht naar ProRail plaatsgevonden.

Momenteel is ProRail bezig met de contractvoorbereiding en in augustus dit jaar zal door de aannemer van ProRail gestart worden met de conditionerende werkzaamheden (aanleg tijdelijke Nieuwe Hemweg en verleggen kabels en leidingen) alvorens in mei 2020 een start wordt gemaakt aan de ruwbouw. Oplevering van de onderdoorgang staat gepland in 2022.

Uitvoering

Hoe past dit binnen beleid en regelgeving?

Op 21 september 2017 heeft het Dagelijks Bestuur besloten het project Spoorpassage Contactweg – Nieuwe Hemweg te promoveren naar de planuitwerkingsfase en een bedrag van € 8,7 miljoen te reserveren binnen de projectadministratie. Destijds is de aanvraag getoetst aan de hand van de geformuleerde beleidsmatige uitgangspunten binnen het 'Regionaal Verkeer en Vervoerplan' en de 'Investeringsagenda Weg', en is besloten dat het project in voldoende mate bijdraagt aan de regionale bereikbaarheid om de financiële bijdrage te verantwoorden.

Ook kan gesteld worden dat project "Spoorpassage Contactweg – Nieuwe Hemweg" past binnen strategische opgave 1 'van modaliteit naar Mobiliteit' van het Beleidskader Mobiliteit, dat op 12 december 2017 door de Regioraad is vastgesteld. Door de realisatie van een ongelijkvloerse kruising wordt namelijk ingezet op het optimaliseren van het regionale fietsverkeer, het hoogwaardig openbaar vervoer (R-net), het verbeteren van de betrouwbaarheid, de reisbeleving en de doorstroming van het autoverkeer.

Welke (mogelijke) gevolgen zijn er?

Financiële gevolgen

De totale investeringskosten voor zowel de nieuwe onderdoorgang en bijbehorende aanpassingen van het onderliggende wegennet als de aanleg van het derde spoor bedragen €39,9 miljoen exclusief BTW en inclusief voorbereidingskosten en risicoreservering (prijsspeil 01-01-2020).

Met het Ministerie van I&W, gemeente Amsterdam, en Havenbedrijf Amsterdam is in de Nota van Uitgangspunten "Realisatie ongelijkvloerse kruising Contactweg en voorbereiding derde spoor" afgesproken dat een gezamenlijke financiering zal plaatsvinden. Ter dekking van de investeringskosten is de volgende kostenverdeling gemaakt:

- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat draagt €12.5 miljoen exclusief BTW bij.
- De Amsterdamse partijen (gemeente, Vervoerregio Amsterdam, Havenbedrijf Amsterdam) dragen samen de overige investeringskosten van €27.4 miljoen exclusief BTW bij, met de volgende verdeling:
 - €14.7 miljoen (exclusief BTW) door gemeente Amsterdam, waarvan:
 - €7.35 miljoen (exclusief BTW) financieringsreserve maatschappelijk nut (deel Vereveningsfonds G&O).
 - €7.35 miljoen (exclusief BTW) financieringsreserve maatschappelijk nut (deel Mobiliteitsfonds V&OR).
 - €8.7 miljoen (exclusief BTW) door Vervoerregio Amsterdam.
 - €4 miljoen (exclusief BTW) door Havenbedrijf Amsterdam.

Omdat gemeente Amsterdam als opdrachtgever verplichtingen heeft te voldoen richting de aannemer is gekozen het kasritme van de beschikking af te stemmen op de mijlpalen van de bouw.

Mijlpaal 1 = gunning aannemer (eind 2019)	20%
Mijlpaal 2 = start ruwbouw (mei 2020 start de aannemer aan de onderdoorgang)	40%
Mijlpaal 3 = oplevering ruwbouw (2021)	30%
Mijlpaal 4 = eindoplevering (2022)	10%

Hiermee ziet het kasritme van project *Spoorpassage Contactweg – Nieuwe Hemweg (300352)* van de beschikking er als volgt uit:

300352	2019	2020	2021	2022	Totaal
Kasritme	1.740.000	3.480.000	2.610.000	870.000	8.700.000

ProRail zal de aanbesteding van het project op zich nemen. Tussen gemeente Amsterdam en ProRail wordt een opdrachtgever – opdrachtnemer relatie aangegaan waarbij gemeente Amsterdam formeel het project financiert. Reden hiervoor is dat ProRail de BTW niet kan terugvorderen via het BTW compensatiefonds en gemeente Amsterdam wel. De bijdrage van de Vervoerregio Amsterdam wordt toegekend als een vaste bijdrage en is exclusief BTW. Met eventuele meerkosten als gevolg van niet verrekenbare BTW wordt geen rekening gehouden.

De aangevraagde kasritmes zijn deels conform de programmabegroting 2019 en zullen daarom worden betrokken bij het in het DB gebundelde voorstel 'Promotievoorstellen geclusterde DB ronde 13 juni 2019'.

Juridische gevolgen

Op grond van dit besluit wordt een verleningsbeschikking afgegeven. Deze beschikking staat open voor bezwaar.

Maatschappelijke gevolgen

Het belangrijkste maatschappelijke gevolg van het project is een grotere betrouwbaarheid van de weg, fiets en OV verbinding tussen de Contactweg en de Nieuwe Hemweg. Door de gelijkvloerse kruising met lange wachttijd per sluiting (tot 20 minuten) te vervangen door een ongelijkvloerse kruising wordt veel duidelijker hoe lang de reis van deur tot deur duurt. Hoewel fietsers een paar honderd meter om moeten rijden is het netto effect op de reistijd positief vanwege de hogere betrouwbaarheid. Hetzelfde geldt voor de bus en autoverbinding.

Wie en wat hebben we hiervoor nodig?

ProRail zal de aanbesteding van het project op zich nemen. Tussen gemeente Amsterdam en ProRail wordt een opdrachtgever – opdrachtnemer relatie aangegaan waarbij gemeente Amsterdam formeel het project financiert. Het Ministerie van I&W, Havenbedrijf Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam leveren ene financiële bijdrage.

Hoe gaan we communiceren?

Via de Nieuwsbrief bestuursinformatie.

Tekstvoorstel Nieuwsbrief Bestuursinformatie

Het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam heeft besloten het project Spoorpassage Contactweg – Nieuwe Hemweg te promoveren naar de realisatiefase en hiervoor €8,7 miljoen beschikbaar te stellen. Met de realisatie van een ongelijkvloerse kruising tussen spoorweg en Contactweg – Nieuwe Hemweg wordt een oplossing geboden voor de doorstromingsproblematiek van de huidige spoorwegovergang ter plekke. Gelijktijdig met de aanleg van de onderdoorgang zal ook een derde spoor bij de stamlijn gerealiseerd worden, wat ervoor zorgt dat Emplacement Westhavenweg ook in de toekomst blijft beschikken over een hoogwaardige spooraansluiting, waarbij goederen- en reizigerstreinen zonder hinder afgewikkeld kunnen worden.

Besluitvormingsproces

Binnen de gemeente Amsterdam is op 13 februari 2019 reeds het uitvoerings- en kredietbesluit genomen in de raad. Tevens is op 14 februari 2019 het benodigde bestemmingsplan vastgesteld in de raad.

Dit voorstel heeft tot doel de besluitvorming binnen de Vervoerregio over project Spoorpassage Contactweg – Nieuwe Hemweg rond te krijgen. Dit voorstel zal in de staf van 21 mei 2019 met de heer Slegers besproken worden, alvorens te worden doorgeleid naar het overleg van het Dagelijks Bestuur op 13 juni 2019.

Besluit

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