Vervoerregio Amsterdam

VERGADERING
VAN HET DAGELIJKS BESTUUR

Vergaderdatum	Dagelijks Bestuur
Agendapunt	
Onderwerp	Koersbepaling Connected Europe Facility
Portefeuillehouder	Marja Ruigrok
Behandelend ambtenaar	Anneke van Wijngaarden

Van het Dagelijks Bestuur wordt gevraagd:

1 Proactief de lead te nemen in het Europese subsidieprogramma voor infrastructuur 'Connecting Europe Facility (CEF) 2' naar onze partners in de MRA om een substantiële subsidie binnen te halen;

2 Te besluiten om Zuidasdok met stip op 1 te plaatsen voor de 1e call in september '21 als meest kansrijke project in de regio.

Context

De noodzaak om te kijken naar additionele, Europese, middelen voor projecten in onze regio wordt steeds groter. Een belangrijk en omvangrijk Europees fonds voor de Vervoerregio is Connecting Europe Facility (CEF) 2, omdat dit subsidies betreft voor grote strategische infrastructurele projecten of studies, met een looptijd van 2021-2027. Deze zomer zal het nieuwe 7-jarig werkprogramma worden vastgesteld door het Europees Parlement. Voor de komende jaren is onze ambitie om een effectief beroep te doen op de beschikbare Europese middelen voor onze regio. Op 15 september a.s. zal een eerste call van CEF 2 opengaan.

Om voorbereid te zijn op de mogelijkheden en daar tijdig gebruik van te maken is een eerste inventarisatie gemaakt van mogelijke projecten in de regio die aan de criteria voldoen. Meest kansrijk is Zuidasdok, waar in 2022/23 OV Terminal 1 zal worden aanbesteed.
Noodzakelijk is het bundelen van krachten in de regio om actief in te zetten op deze subsidie, want dat gaat niet vanzelf. In het Opdrachtgeversoverleg en Bestuurlijk Overleg Zuidasdok is het van belang de stakeholders als I&W, Rijkswaterstaat en ProRail bewust te maken van de kansen en mogelijkheden van Zuidasdok als het grote en strategische project in de MRA om gezamenlijk op in te zetten. Van het DB wordt daarom gevraagd proactief te handelen bij bestuurlijke overleggen van Zuidasdok in eerste instantie, en dit vervolgens ook uit te dragen richting MRA-partners en ministerie. Want ZAD leunt momenteel achterover, en RWS/ ZAD moet geactiveerd worden om verantwoordelijkheid te nemen om deze subsidie aan te vragen. De Europese subsidie kan niet doorslaggevend zijn voor het geheel, maar zou wel een welkome additionele financiële bijdrage zijn.

Het DT heeft gevraagd naar een overzicht van de verschillende Europese programma's in de zoektocht naar additionele financiering. Informatie over andere Europese programma's is nog beperkt beschikbaar. Daarom volgt hierbij vast de koersbepaling voor het programma CEF 2.

Meegezonden stukken

1. Bijlage 1: Factsheet Connecting Europe Facility 2 Transport

Opvraagbare Stukken

1. https://cinea.ec.europa.eu/connecting-europe-facility/about-connecting-europe-facility_en
2. https://www.rvo.nl/subsidie-en-financieringswijzer/cef-transport

Perspectieven

Voor de komende jaren is het onze ambitie om een effectief beroep te doen op de beschikbare Europese middelen voor onze regio. CEF 2 biedt kansen voor het binnenhalen van financiële middelen voor de MRA.

Enkele projecten die CEF-subsidie hebben ontvangen in het verleden:
Grote projecten die de afgelopen jaren CEF-subsidie hebben ontvangen zijn: Rotterdam Theemsweg (2015, 60 miljoen), ondertunneling A2 Maastricht (2009, 15 miljoen), nieuwe sluis bij IJmuiden (2015, 11 miljoen).

Vervoerregio heeft voor de G4 inhoudelijk de CEF-subsidieaanvraag verzorgd voor de digitale bewegwijzering fietsenstallingen, uiteindelijk aangevraagd door Amsterdam (2019).
Andere projecten in de regio die CEF-subsidie hebben ontvangen zijn Connexxion voor laadinfra en elektrische bussen Schiphol (2018, 13,5 miljoen) en GVB voor elektrische bussen en laadinfra (deels subsidie (13,7 miljoen), deels lening) (2020). Ook twee Europese projecten van de Praktijkproef Amsterdam waar de Vervoerregio als partner betrokken was hebben CEF-subsidie ontvangen: Concorda (Connected Corridors Driving Automation) en Socrates 2.0, een project dat werkt aan de transitie in de continue inzet van Europees-brede verkeersmanagementmaatregelen en diensten (2017).

Vaak is de Vervoerregio betrokken bij projecten, maar niet vaak uitvoerder. Wie de uiteindelijke subsidie aanvraagt zal goed moeten worden afgestemd. Ook willen we onze relevante partners in dit stadium activeren om een CEF-voorstel proactief voor te bereiden.
Maturiteit van projecten is nog sterker dan voorheen een belangrijk selectiecriterium, waardoor het belangrijk is om projecten in te dienen die vrijwel klaar zijn om aanbesteed te worden. De kansen voor Zuidasdok lijken groot te zijn.

De Vervoerregio is bij verschillende grote en strategische infrastructurele projecten in de Amsterdamse regio betrokken. Eerder hebben RVO en ministerie van I&W uitgesproken dat de MRA bij CEF geld laat liggen en kijken ze met interesse naar het grote strategische project vanuit de MRA. Het past bij onze rol om actief de lead te nemen om een grote strategische aanvraag in de regio in te dienen en gebruik te maken van Europese kansen.

Gevolgen

Financiële gevolgen
Momenteel nog geen. Bij een concrete aanvraag van een project door Vervoerregio zal een bureau moeten worden ingeschakeld die de aanvraag zal schrijven dat kosten met zich mee zal brengen, maar wel met het doel om Europese subsidie binnen te halen.
Maximale kosten inhuur bureau 25.000 Euro, uit OSS budget aan te vragen, bij indienen van een eigen project (welk jaar is nog niet bekend).

Juridische gevolgen
Geen

1. *Bekendmaking*

Alleen met stakeholders, verder niet actief communiceren.

Hoe gaan we communiceren?
Alleen communiceren met stakeholders, verder niet actief communiceren.

Tekstvoorstel Nieuwsbrief Bestuursinformatie

Geen

Argumentatie

De wens is om een substantieel bedrag van CEF naar de Amsterdamse regio te krijgen voor een van onze grote strategische projecten.

Om ons en onze regionale partners voor te bereiden en tijdig af te stemmen is het belangrijk een goed beeld te hebben van de mogelijkheden en kansen die CEF biedt en strategische keuzes te maken om op in te zetten.

Een eerste inventarisatie van grote projecten in de Amsterdamse regio volgt hieronder, waarbij aangegeven is wat het project inhoudt, de omvang, de betrokken partijen en hoe het scoort op de CEF-criteria, op basis waarvan het management strategische keuzes kan maken. Bij verschillende projecten speelt dat de penvoerder niet de Vervoerregio zelf zal zijn die de aanvraag zal doen, maar wel een sturende rol kan spelen in de regio, bijvoorbeeld als opdrachtgever.

De realisatie van Zuidasdok is van essentieel belang voor het kritisch pad van overige mobiliteitsprojecten in de MRA. Zuidasdok is het grootste infrastructurele project in de MRA waar andere projecten zoals het

doortrekken van de Noord-Zuidlijn en de IJmeerverbinding van afhankelijk zijn, en functioneert als vliegwiel voor de mobiliteitsontwikkelingen op regionaal en nationaal niveau.
Gezamenlijke inzet vanuit de MRA-partners verhoogt de kansen op het binnenhalen van een substantiële subsidie (meer dan 60 miljoen Euro).

Inventarisatie van potentiële projecten in de regio:
Op basis van de informatie die ik heb opgehaald bij de MIRT-coördinator en verschillende projectbegeleiders zijn enkele strategische projecten in de regio benoemd die ik onder de loep heb genomen en beoordeeld op de CEF-criteria.

1. *ZWASH, doortrekken Noord-Zuidlijn naar Hoofddorp, sluiten van de kleine ring (Arnoud Mouwen)*
2. *Zuidasdok (Maarten Bakker)*
3. *Multimodale knoop Schiphol (Peter Silvis)*
4. *Amsterdam CS - Programma Hoogfrequent Spoor CS (Maarten Bakker)*
5. *Station Lelylaan (Joost van Os)*
6. *Overige mogelijke projecten, momenteel nog in studiefase (Maarten Bakker)*
7. *Alternatieve brandstoffen/ Laadinfrastructuur (nog uit te werken)*

1. *ZWASH, doortrekken Noord-Zuidlijn naar Hoofddorp, sluiten van de kleine ring.*

Doortrekken Noord-Zuidlijn (metro) van station Zuid naar Hoofddorp via Schiphol. De aanvraag voor het doortrekken van de NZ-lijn is gehonoreerd door het Groeifonds. Er zijn in het meerjarenprogramma van CEF aanknopingspunten om een onderdeel eruit te lichten en daar CEF-subsidie voor aan te vragen.
Planning: Realisatie van de NZ-lijn is niet voorzien voor 2028, en daardoor komt het voorlopig niet in aanmerking voor een realisatiesubsidie. Een studie aanvraag behoort wel tot de mogelijkheden, waarbij 50% aangevraagd kan worden. De vraag is hoe groot de subsidie aanvraag zal zijn. N.B. uitvoeringskosten liggen een factor x hoger dan de studiekosten.
Beraamde kosten: 3 miljard Euro. De kosten voor de verkenning (twee jaar) bedragen 21 miljoen euro, de planuitwerking (twee jaar) kost ca. 40 miljoen Euro.
Check met CEF-criteria:
Een aanvraag voor een onderdeel van het doortrekken van de NZ-lijn is mogelijk kansrijk, maar hangt nauw samen met een goede planning in de tijd. Aandachtspunt is dat de MIRT verkenning nu (mei ’21) nog niet is gestart en daardoor de maturiteit (rijpheid) minder groot is. RVO ziet het doortrekken van de NZ-lijn als minder kansrijk omdat metro door de Europese Commissie minder snel wordt gehonoreerd dan spoor. Goede argumentatie en lobby aan de Commissie zal belangrijk zijn, het (Europese) belang zit in de OV schaalsprong, het ruimte maken voor (internationale) treinen op het spoor door uitbreiding van het metronetwerk.
Kansen voor het sluiten van de kleine ring ligt ingewikkelder, vanwege het belangrijkste criterium om het TEN-T netwerk uit te breiden of te moderniseren, en deze match is niet makkelijk te maken.
Kansen voor CEF-subsidie worden groter in de fase van de planuitwerking en vooral in de realisatiefase, maar dat ligt voorbij de mogelijkheden van het CEF 2 programma, dat een looptijd heeft tot 2027 en de gelden ook uiterlijk 31-12-27 moeten worden uitgegeven.

2. *Zuidasdok*

Zuidasdok is een van de grootste infrastructurele projecten van Nederland. Het project zorgt voor een betere bereikbaarheid van de Amsterdamse wijk Zuidas en van het noordelijk deel van de Randstad, zowel over de weg als met het openbaar vervoer.

De ontwikkeling van een hoogwaardige openbaarvervoersterminal (OVT) voor trein en metro, accommodatie groei treinverkeer en ruimtereservering voor een vijfde en zesde spoor (Derde perron); een optimale inpassing van het regionale en stedelijke openbaar vervoer (metro, tram en bus) in de openbaarvervoersterminal, inclusief dubbelsporige aanlanding van de Noord/Zuidlijn;
Belang Vervoerregio: het realiseren van Zuidasdok is heel relevant voor het OV in de regio. Zeker ook voor het doortrekken van de Noord-Zuid lijn naar Schiphol-Hoofddorp.
Planning werkzaamheden: Het werk voor de deelprojecten OVT 1 en OVT-2: het aanleggen van een nieuwe passagierstunnel (Brittenpassage), het verbreden en vernieuwen van de (bestaande) Minervapassage, het aanleggen van een nieuw metrostation en het verbreden bestaande treinperrons wordt in de periode 2021 – 2022 aanbesteed, uitvoering vindt plaats in 2022 tot 2027 (OVT-1) en 2031 (OVT-2).
Zuidasdok is een gezamenlijk project Rijkswaterstaat, ProRail, de gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam en Provincie Noord-Holland. Uitvoering en opdrachtgever van Zuidasdok is Rijkswaterstaat landelijk.
Beraamde kosten: 3,1 mrd. Benodigde aanvullende dekking: 1,3 mrd waarvan 650 miljoen in voorjaar 2022.

Check met CEF-criteria:
Realiseren van Zuidasdok is van nationaal belang, en draagt zeker bij aan de doelstellingen die CEF heeft gesteld, de uitbreiding of modernisering van de TEN T corridor. Een CEF-aanvraag zal daarom zeer kansrijk zijn.
Penvoerder subsidie aanvraag: Rijkswaterstaat.
N.B. CEF aanvragen van Rijkswaterstaat zijn in het verleden heel succesvol geweest, maar soms is een lager bedrag toegekend dan gevraagd (sluizen).

3. *Multimodale knoop Schiphol*

Het project omvat o.a. de aanleg eilandbusperron met 20 haltes, inclusief overkapping perron en aansluiting op weginfrastructuur (tijdelijke situatie met 15 haltes), en aanleg rijwielstalling 500 plaatsen in etagerekken.
Kosten 240 miljoen Euro.
Uitvoeringsbesluit zal hoogstwaarschijnlijk eind ’21 worden genomen, en het werk start in 2022.
De uitvoering ligt bij Schiphol en ProRail; Ministerie en Vervoerregio zijn subsidiegever.
Dit omvangrijke multimodale project past goed in de CEF-criteria, vanwege de hubfunctie naar verschillende modaliteiten.
Subsidie zou aangevraagd moeten worden door de uitvoerders, Schiphol/ProRail.
Peter Silvis heeft in de stuurgroep van 21 mei ’21 nagevraagd of CEF-subsidie op de radar staat, dat was nog niet het geval.

4. *Amsterdam CS - Programma Hoogfrequent Spoor CS*

Amsterdam CS gaat op de schop om ruimte te creëren op het spoor om de groei van het aantal ov-reizigers na 2030 op te vangen. Het programma omvat o.a. het verbreden en verlengen van perrons; weghalen van sporen; vernieuwen en verbreden Oosttunnel; realiseren van een vrije kruising ter hoogte van de Dijksgracht; aanpassing ligging sporen, wissels en de seinen; vervangen van de vier stalen bruggen aan de Oostertoegang. Als onderdeel van multimodale reizigersvoorzieningen is het realiseren van fietsvoorzieningen (direct verbonden aan de Oosttunnel). Omdat het monumentale station behouden blijft en de fietsenstalling onder de sporen wordt voorzien maakt dat het extra kostbaar.

Planning van werkzaamheden: start bouw in 2023, werk tot ’28.
Beraamde kosten fietsvoorzieningen: 56 miljoen Euro
(totale kosten Programma Hoogfrequent Spoor CS 850 miljoen euro)
Betrokken organisaties: NS, ProRail, Amsterdam, Vervoerregio
Check met CEF-criteria:
Voldoet aan de CEF-criteria, waarbij opgelet dient te worden dat het als een totaal multimodale reizigersvoorzieningen en niet alleen het realiseren van fietsvoorzieningen wordt gepresenteerd, als hub en last mile binnen het stedelijke knooppunt.

5. *Station Lelylaan*

Projectomschrijving: het vernieuwen en vergroten van de stationshal voor trein- en metroreizigers, het bouwen van een inpandige fietsenstalling, direct aansluitend op de stationshal met een goede verbinding naar de omliggende fietspaden; en het aanbrengen van een tramkeerlus.
Beraamde kosten
Totale kosten 70 miljoen Euro. Lelylaan vormt het grootste project (15 miljoen) van de Uitvoeringsagenda SBAB.
Check met CEF-criteria:
Lelylaan wordt zeker met de komst van de airportsprinter een kwalitatief hoogwaardig ov-knooppunt, past hiermee in de CEF-criteria als lokale/regionale hub. Is als project aanzienlijk minder groot dan de andere projecten. Wellicht groter te maken als het gecombineerd wordt met meerdere hubs.
Betrokken organisaties: NS, ProRail, Amsterdam, Vervoerregio

6. *Overige mogelijke projecten, momenteel nog in studiefase:*

- IJmeerverbinding. Lobby van Flevoland voor opname op de TEN T corridor en voor verbreding CEF-criteria met stedelijke knooppunten. Mogelijk in een latere fase.
- Sprong over het IJ, fiets- en voetgangersbrug, evt. bus/tram verbinding. Uitvoering voorzien na 2025. Ligt politiek gevoelig, daarmee voorlopig weinig kansrijk.
- Amsterdam Amstel, aanpak stationshal en fietsenstalling.
- Oostpoort – hub bij Johan Cruijff Arena.

7. *Alternatieve brandstoffen/ Laadinfrastructuur*

Connexxion heeft in 2018 subsidie ontvangen voor aanschaf elektrische bussen en laadinfra bij Schiphol, GVB heeft hiervoor ook een gecombineerde subsidie en lening ontvangen in 2020.
Meer laadinfrastructuur zal in de toekomst nodig zijn om personenauto’s, vrachtauto’s en (tour-) bussen te elektrificeren. De gemeente Amsterdam wil het eigen wagenpark elektrificeren en kijkt hiervoor ook naar subsidiemogelijkheden.
Voor Vervoerregio speelt momenteel de aanleg van de laadinfrastructuur in Zaanstreek-Waterland. Mogelijk is een slimme constructie te bedenken met laadinfra in Amsterdam-Noord, om aan de criteria van het liggen aan de TEN-T corridor te voldoen. Advies: nog verder onderzoeken. Afhankelijk van wanneer de realisatie moet plaatsvinden faseren naar een volgende (thematische) call.

Concluderend:

De Vervoerregio is betrokken bij verschillende projecten van strategisch belang die in aanmerking zouden kunnen komen voor CEF-subsidie. Belangrijk is om tijdig CEF te agenderen op directie- en bestuurlijk niveau bij de verschillende stakeholders. Met name kansrijk is Zuidasdok OVT 1, waarbij Rijkswaterstaat de aanvraag zou moeten indienen. Ook kansrijk voor CEF zijn Multimodale Knoop Schiphol – Schiphol/ProRail en Fietsenstalling Amsterdam CS – ProRail/Amsterdam.
Minder duidelijk is hoe de kaarten liggen voor het doortrekken van de Noord-Zuid lijn naar Schiphol. Aangezien dit project momenteel nog in de studiefase is (kosten worden door Amsterdam nog berekend) lijkt het handiger om te wachten met een aanvraag tot het verder gevorderd is in de uitwerking en minimaal de MIRT verkenning is gestart.
Lelylaan is slechts een regionale/lokale hub en vanwege de projectgrootte zal een minder substantiële subsidie kunnen worden aangevraagd.

Een extra aandachtspunt is afstemming met het ministerie. Als RWS, ProRail en Schiphol tegelijk grote projecten indienen in de Amsterdamse regio zal verdere prioritering nodig zijn, en zal daarnaast een zelfstandige aanvraag voor (nog) een Amsterdams project waarschijnlijk minder kansrijk zijn.

Advies aan DB: ga voor groot en denk strategisch. Begin met Zuidasdok.
CEF 2 betreft een meerjarenprogramma tot 2027, en de komende jaren zullen jaarlijks calls worden geopend. De kans op het binnenhalen van een grote subsidie in de regio is groter als vanuit de regio voor één project wordt gekozen.
Uiteindelijk is het belang van voldoende financiering voor Zuidasdok van een dermate groot belang voor de regio (en landelijk) en ook voor het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol dat dit project als eerste prioriteit in de regio moet worden beschouwd, met daarbij het hoogste bedrag aan subsidie. De aanbesteding voor OVT 1 start in ’22, en de geraamde kosten bedragen 650 miljoen Euro. Gezien de eerdere subsidies die verleend zijn behoort een subsidie aanvraag van ca 65 miljoen Euro zeker tot de mogelijkheden.

Besluitvormingsproces

Positief geadviseerd door MO SKBP3 op 3 juni jl. om dit voorstel voor te leggen aan DT op 8 juni, waarna dit voorstel wordt voorgelegd aan portefeuillehouder en DB op 8 juli ’21.

Besluit

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