

Vergaderdatum:	15 december 2015
Agendapunt :	
Voorstelnummer:	
Onderwerp:	Besluit realisatie Ombouw Amstelveenlijn

Gevraagde beslissingen:

- In te stemmen met het promoveren van het project Ombouw Amstelveenlijn van de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase zodat de aanbesteding voor het tracédeel tussen Amsterdam Zuid en Amstelveen Westwijk kan starten;
- In te stemmen met de Bestuursovereenkomst Ombouw Amstelveenlijn en de portefeuillehouder te mandateren om deze overeenkomst te tekenen;
- In te stemmen met het beschikbaar stellen van het gereserveerde budget van € 213,75 miljoen vanuit de BDU;
- Het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam te mandateren om de opdracht tot realisatie te verstrekken als de aanbesteding leidt tot een aanbidding die aan de voorwaarden voldoet;
- De Algemene Verordening Nadeelcompensatie gemeente Amsterdam van toepassing te verklaren op verzoeken om schadevergoeding in het kader van nadeelcompensatie, die causaal verband houden met het Project Ombouw Amstelveenlijn;
- In te stemmen met de status kabinet betreffende bijlage 6 Aanbestedingsstrategie en gunningscriteria.

Korte toelichting :

1. Achtergrond

De Amstelveenlijn is een belangrijke schakel in het OV-netwerk van de Metropoolregio Amsterdam. Een goede (OV-)bereikbaarheid is randvoorwaardelijk voor verdere economische en ruimtelijke ontwikkeling. Het doel van de ombouw van de Amstelveenlijn is het realiseren van een kosteneffectieve, hoogwaardige, verkeersveilige en toekomstvaste railverbinding als vervanging van de bestaande Amstelveenlijn.

Concrete factoren die aanleiding zijn voor ombouw van de Amstelveenlijn zijn:

- Station Zuid gaat groeien en de Amstelveenlijn moet meegroeien. Lijn 5 loopt tegen haar capaciteitsgrenzen aan.
- Het openbaar vervoer moet aantrekkelijker én efficiënter.
- De veiligheid van de Amstelveenlijn in de huidige situatie met een gelijkvloers kruisende sneltram 51 moet verbeterd worden.
- De sneltram (lijn 51) mag en kan op termijn niet meer door de metrotunnel.
- De Amstelveenlijn is storingsgevoelig, waardoor de nu al hoge exploitatiekosten toenemen en er vertragingen ontstaan die ook gevolgen hebben voor andere OV-verbindingen.

Op 12 maart 2013 heeft de Regioraad met bovenstaande argumenten ingestemd met de promotie van de planstudiefase naar de planuitwerkingsfase van de voorkeursvariant. Er is in de voorkeursvariant gekozen voor een combinatie van:

Tracé 1: Een hoogwaardige tramverbinding tussen Amstelveen Westwijk – station Amsterdam Zuid;

Tracé 2: Een reguliere tramverbinding tussen Amsterdam Centraal Station – Amstelveen Binnenhof (lijn 5);

Tracé 3: Een metroverbinding tussen Zuid en Amstel.

Daarnaast is in de voorkeursvariant ook aangegeven dat er aanvullende maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid genomen dienen te worden (o.a. inzetten materieel met een

lage vloer, waarschuwingslichten, aanpakken oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers, het snoeien van het groen en het plaatsen van extra hekken waar nodig).

Verder blijven de lijnen op station Zuid halteren. Dit past bij de versterking van de functie van dit station naar een OV-terminal en de verwachte groei van reizigers die via dit station reizen.

Concreet moet dit leiden tot:

- Kortere reistijden
- Een betrouwbaar systeem en dus een betrouwbare dienstregeling
- Verbeterde verkeersveiligheid
- Meer comfort, op de haltes en in de trams
- Een toekomstvaste oplossing
- Goede prijs-/kwaliteitverhouding
- Betere bereikbaarheid
- Een toegankelijke verbinding

Amstelveenlijn blijft met deze voorkeursvariant met hoogwaardige openbaar vervoer aangetakt op het Amsterdamse OV-netwerk en het spoorwegennet. Daarnaast is er een verknoping met het overige OV (waaronder R-netlijnen) in Amstelveen op verschillende haltes (Oranjebaan, Ouderkerkerlaan, Sacharovlaan en Poortwachter).

Planuitwerkingsfase

Tussen maart 2013 en eind 2015 is gewerkt aan de verdere uitwerking van de voorkeursvariant, wat resulteert in het huidige Uitvoeringsbesluit.

De uitwerking voor dit Uitvoeringsbesluit omvat het bovengenoemde tracédeel 1 Amsterdam Zuid - Amstelveen Westwijk, waarbij het tracé vanaf de kruising De Boelelaan/Buitenveldertselaan t/m Amsterdam Zuid wordt gerealiseerd door dienst Zuidas/project Zuidasdok.

Voor de overige twee delen van het voorkeursbesluit geldt het volgende:

Tracé 2: tramverbinding tussen Amsterdam CS – Amstelveen Binnenhof (lijn 5)

Deze verbinding maakt geen onderdeel uit van het Uitvoeringsbesluit Ombouw Amstelveenlijn. Voor tramlijn 5 geldt dat op verzoek van de Regioraad op 12 maart 2013 en het (toenmalige) stadsdeel Zuid is toegezegd dat tot aan 2020 geen werkzaamheden aan de Beethovenstraat zullen worden verricht. Dit is vastgelegd middels een bestuurlijke brief van de Stadsregio aan stadsdeel Amsterdam Zuid op 17 april 2013. Het hiervoor gereserveerde budget van 16,851 miljoen euro blijft beschikbaar in het projectbudget voor dit tracé. Voor de realisatie van dit tracé zullen wij na 2020 een besluit bij de regioraad vragen.

Tracé 3: metroverbinding tussen Amsterdam Zuid en Amstel.

Deze verbinding maakt geen onderdeel uit van het Uitvoeringsbesluit Ombouw Amstelveenlijn. Voor deze verbinding geldt dat er geen investeringen nodig zijn. Deze lijn is als uitgangspunt opgenomen in de huidige concessie.

In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van alle relevante besluitvorming vanaf 2012, inclusief de opvolging van de eerder door de Regioraad aangenomen moties bij het Voorkeursbesluit van 12 maart 2013.

Voorstel is om over te gaan tot de realisatie van de Ombouw Amstelveenlijn conform de scope van het project. Het Uitvoeringsbesluit markeert het einde van de planuitwerkingsfase en de start van de realisatiefase inclusief de aanbestedingsprocedure.

2. Scope

De huidige metroverbinding wordt omgevormd tot een hoogwaardige tramverbinding. De nieuwe verbinding zal zodanig worden gerealiseerd dat deze voldoet aan alle eisen behorende bij een tramverbinding. De hoogwaardige tram rijdt van Amstelveen Westwijk naar station Zuid.

Deze verbinding wordt betrouwbaarder, sneller en veiliger door de drie ongelijkvloerse kruisingen en het vervallen van een aantal haltes.

In de afgelopen jaren is gewerkt aan de planuitwerking. Daarin zijn de volgende elementen verder uitgewerkt:

Haltes

De te vervallen dan wel samen te voegen haltes zijn Spinnerij, Gondel, Marne, Amstelveen Centrum en A.J. Ernststraat. Deze haltes worden verwijderd en de locaties worden teruggebracht naar een staat die past in de huidige (groene) omgeving.

Alle haltes aan het tracé worden voorzien van lage perrons die aansluiten bij de verlaagde instap van het trammaterieel. De haltes worden t.b.v. de hoogwaardigheid voorzien van een R-net uitstraling die specifiek voor een tramverbinding is uitgewerkt. De perrons van de ongelijkvloerse kruisingen zijn bereikbaar met een lift en twee trappen. Daarnaast dragen een camerasysteem, verlichting en noodintercom op ieder perron bij aan de sociale veiligheid. De perronlengte is geschikt voor het halteren van trammaterieel met een lengte van 60 meter. Uitzondering hierop vormt de halte De Boelelaan/VU met een totaallengte van 90 meter zodat trams van lijn 5 (30 meter) en lijn 51 (60 meter) kunnen halteren.

Halte VU/De Boelelaan

De ligging van de halte VU/De Boelelaan heeft een relatie met de verkeersafwikkeling op de kruising De Boelelaan- Buitenveldertselaan. Van dit kruispunt heeft de gemeente Amsterdam geconstateerd dat de verkeersdoorstroming mogelijk onvoldoende is en zij onderzoekt eventuele oplossingen. Dit onderzoek loopt nog ten tijde van de behandeling van het Uitvoeringsbesluit. Zodoende blijft de ligging van de halte VU/De Boelelaan voorlopig ongewijzigd ten opzichte van de voorgaande plannen met de garantie dat de halte A.J. Ernststraat niet verwijderd wordt voordat er een besluit is genomen over de ligging van de halte VU/De Boelelaan. Mocht uit deze studie een voorstel voor een andere ligging komen, dan zal dit besluit in 2016 aan de Regioraad worden voorgelegd.

Ongelijkvloerse kruisingen

De ongelijkvloerse kruisingen komen op de kruising van de Beneluxbaan met Sportlaan, Zonnestein en de Rembrandtweg.

In de planuitwerkingsfase zijn de ongelijkvloerse kruisingen verder uitgewerkt. Hierin bleek, in tegenstelling tot de aanname in het Voorkeursbesluit, dat het zowel technisch als financieel mogelijk is om de Amstelveenlijn ter hoogte van deze kruisingen verdiept aan te leggen. De tram en doorgaande autoverkeer gaan onder het kruisende verkeer door hetgeen voor de inpassing in Amstelveen de voorkeur heeft. Op basis van de vraagspecificatie zijn referentieontwerpen van de ongelijkvloerse kruisingen gemaakt. Deze ontwerpen zijn als bijlage 2 toegevoegd, waarbij opgemerkt wordt dat de uiteindelijke ontwerpen in detail kunnen afwijken. Ook is op basis van de inspraakreacties bij alle ongelijkvloerse kruisingen een tweede trap naar de perrons opgenomen die niet in deze tekeningen zijn opgenomen.

Opstelterrein

Ten zuiden van halte Westwijk wordt een opstelterrein gerealiseerd dat ruimte biedt voor 26 tramvoertuigen van 30 meter lengte en is voorzien van een Quick Service Point om klein onderhoud uit te voeren. Met de inrichting van het opstelterrein is rekening gehouden met mogelijke doortrekking van de Amstelveenlijn naar Uithoorn.

Weginfrastructuur

Ter hoogte van de ongelijkvloerse kruisingen wordt de weginfrastructuur gewijzigd. Spoorwegovergangen die einde levensduur zijn worden vervangen. Bovendien worden enkele oversteken opgeheven als gevolg van het vervallen van nabijgelegen haltes, en worden maatregelen genomen om de veiligheid op gelijkvloerse kruispunten te verbeteren.

Werkend Vervoerssysteem

Om te komen tot een Werkend Vervoerssysteem dienen de scopeonderdelen infrastructuur, materieel en organisatie met elkaar geïntegreerd te worden tot een functioneel (voldoen systeemeisen), veilig

(voldoen aan veiligheidseisen) en exploiteerbaar (voldoen aan exploitatieconcept) vervoerssysteem. De regie op de systeemintegratie om met alle partijen te komen tot een Werkend Vervoerssysteem is belegd bij de RvE Metro en Tram van de gemeente Amsterdam (MET).

Procesverantwoording

Deze scope is in nauwe afstemming tussen SRA, GVB, gemeente Amsterdam, gemeente Amstelveen en MET uitgewerkt in vier scopedocumenten. Deze scopedocumenten worden uitgewerkt in eisen voor de aannemer.

Alle eisen en wensen die onderdeel vormden van het Voorkeursbesluit zijn in beginsel verwerkt in de projectscope. Uitzondering hierop zijn eisen m.b.t. geografische tracédelen of functionaliteiten die geen onderdeel uitmaken van dit uitvoeringsbesluit (zie paragraaf 1).

De wensen en belangen die in de planuitwerkingsfase uit de omgeving zijn opgehaald, zijn waar mogelijk opgenomen in het ontwerp. Daarnaast heeft het Integraal Programma van Eisen Tram als uitgangspunt gediend.

Aanvullende bestellingen

Gemeente Amsterdam, gemeente Amstelveen en de Stadsregio Amsterdam kunnen bijbestellingen doen op de scope. Het Bestuurlijk Overleg adviseert het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam omtrent de aanvullende bestelling. Aanvullende bestellingen behoeven instemming van het Dagelijks Bestuur. De partij die verzoekt om een aanvullende bestelling dient deze ook te financieren. Deze regeling is vastgelegd in de Bestuursovereenkomst (bijlage 3).

3. Raakvlakprojecten

De Boelelaan - Buitenveldertselaan

De ligging van de halte VU/De Boelelaan heeft een relatie met de verkeersafwikkeling op de kruising De Boelelaan - Buitenveldertselaan. Van dit kruispunt is door de gemeente Amsterdam geconstateerd dat de verkeersdoorstroming mogelijk onvoldoende is en onderzoekt eventuele oplossingen. Dit onderzoek loopt nog ten tijde van de behandeling van het Uitvoeringsbesluit. Daarom is de projectorganisatie in overleg met de gemeente Amsterdam om van Amsterdam een garantie te krijgen voor de doorstroming van de Amstelveenlijn op de kruising De Boelelaan-Buitenveldertselaan en de nieuwe kruising Gustav Mahlerlaan – Buitenveldertselaan. Deze garantie is meegestuurd, bijlage 4.

Uithoornlijn

Op dit moment wordt gestudeerd op de toekomst van het openbaar vervoer tussen Amstelveen en Uithoorn. Een van de mogelijkheden is het doortrekken van de Amstelveenlijn naar Uithoorn. In de Ombouw Amstelveenlijn is bij de inrichting van het opstel terrein in ieder geval rekening gehouden met deze variant.

Materieelbestelling

Tijdens de planuitwerkingsfase zou een keuze worden gemaakt over het materieel in relatie tot de toekomstvastheid van het systeem. Uitgangspunt was destijds dat het systeem een vervoersgroei van 30% moest aankunnen. Een ander uitgangspunt voor de materieelkeuze in relatie tot de Amstelveenlijn is de materieellengte. Om te zorgen dat het OV op de gelijkvloerse kruispunten van het tracé ook in de toekomst voorrang zal krijgen, is onderzocht welke materieellengte hierbij het beste past. Op 16 juni 2015 heeft de Regioraad een besluit genomen over de materieelbestelling. In dit besluit is rekening gehouden met deze twee uitgangspunten, relevant voor de Amstelveenlijn. De planning van de materieelbestelling is gekoppeld aan de Ombouw Amstelveenlijn.

Zuidasdok

Project Zuidasdok realiseert een gedeelte van de scope van de Amstelveenlijn en heeft daarmee ook een verantwoordelijkheid om met betrokken partijen te komen tot een Werkend Vervoerssysteem.

In de voorkeursvariant was opgenomen dat de Amstelveenboog in ZuidasDok pas buiten

gebruik zou worden genomen, en daarmee de huidige lijn 51 zou komen te vervallen, op het moment dat de nieuwe eindhalte van de Amstelveenlijn aan de Schönberglaan zou zijn opgeleverd. Om echter tijdig met de ombouw van Station Zuid te kunnen beginnen is in de regiораad van 17 maart 2015 besloten in te stemmen met een eerdere buitengebruikname van de Amstelveenboog in Q1 2019.

Schiphol–Amsterdam–Almere A9 Amstelveen

Het project Schiphol–Amsterdam–Almere A9 Amstelveen (SAA A9A) van Rijkswaterstaat voert werkzaamheden uit aan de A9 ter hoogte van Amstelveen. De uitvoeringsfase van dit project kent een overlap met de uitvoeringsfase van de Amstelveenlijn. Op basis van de huidige uitvoeringsplanningen volgt dat de fasering van uitvoeringswerkzaamheden van beide projecten geen extra verkeerskundige knelpunten creëren op het wegennet van de gemeente Amstelveen. De projectorganisaties van beide projecten houden periodiek afstemming om elkaar te informeren over voortschrijdende inzichten in de planningen.

Concessie Amsterdam

Het Programma van Eisen van de concessie Amsterdam is en blijft van kracht voor de Amstelveenlijn.

4. Planning

De geplande (deterministische) hoofdmijlpalen van het project zijn:

Omschrijving mijlpaal	Gereed
Uitvoeringsbesluit	December 2015
Start aanbesteding (aankondiging)	Januari 2016
Gunning	April 2017
Start conditioneringswerkzaamheden	Tweede kwartaal 2017
Start uitvoering	Tweede kwartaal 2018
Uitvoering gereed	December 2020
Overdracht en decharge	2021

Deze mijlpalen zijn afgestemd op de mijlpalen van de belangrijkste projecten in de omgeving van de Amstelveenlijn: ZuidasDok en SAA-A9.

De aanbestedingsfase start in januari 2016 met de aankondiging. Versturen van het aanbestedingsdossier aan geselecteerde marktpartijen is voorzien in april 2016. Gunning staat gepland in april 2017, waarna de voorbereidingsfase begint. In deze fase wordt met de aannemer een nadere uitwerking gegeven aan o.a. ontwerp, vergunningen, K&L, conditionering, en daarmee samenhangend de uitvoeringsplanning.

Maart 2019 wordt de Amstelveenboog buiten gebruik genomen door de ZuidasDok. Daar is rekening mee gehouden in het Tijdelijk Vervoerplan van de Amstelveenlijn, zie paragraaf 11. De uiterste datum van oplevering wordt vastgelegd in de aanbesteding. Na de zomer van 2020 starten de werkzaamheden aan de A9. Op deze manier blijft de cumulatieve verkeersshinder op het Amstelveense wegennet, door de samenloop van beide projecten, volgens de huidige inzichten beperkt.

5. Overeenkomsten

Bestuursovereenkomst

In de Bestuursovereenkomst zijn de afspraken tussen de Stadsregio Amsterdam, gemeente Amstelveen en gemeente Amsterdam vastgelegd over de wijze waarop het project Ombouw Amstelveenlijn wordt gerealiseerd en over de verantwoordelijkheden en de verdeling van de risico's jegens elkaar. (bijlage 3)

Beheer en onderhoud

Het beheer en onderhoud van de AVL wordt ondergebracht binnen het Bori convenant tussen SRA en de gemeente Amsterdam conform de uitgangspunten van de Wet Lokaal Spoor (WLS) Separaat zullen afspraken tussen de gemeente Amsterdam en Amstelveen over Recht van

Opstal en de exacte beheergrenzen worden gemaakt.

6. Financiën

Kosten

De kosten voor de voorkeursvariant van de Ombouw Amstelveenlijn werden bij het voorkeursbesluit geraamd op € 296 miljoen, prijspeil 2012. Op dit moment worden de kosten van het project geraamd op € 293 miljoen (prijspeil 2016, exclusief BTW). De gemaakte kosten voor de planstudie en de planuitwerking bedragen € 12,5 miljoen.

Budget

Het totale projectbudget volgt uit de bijdragen van partijen minus de reeds gemaakte kosten: De regionale bijdrage bedraagt € 225 miljoen (prijspeil 2012). De bijdrage van de Stadsregio Amsterdam uit de BDU is 95% van € 225 miljoen, dus € 213,75 miljoen (prijspeil 2012). Dit bedrag is gereserveerd in de meerjarenplanning van het (middel)groot programma infrastructuur, zoals opgenomen in het UVP 2013. De resterende 5% wordt betaald door de gemeenten Amsterdam en Amstelveen.

Het Rijk heeft haar bijdrage per brief op 15 december 2014 bevestigd en draagt € 76,3 miljoen bij (prijspeil 2014). De formele beschikking van de Rijksbijdrage is een voorwaarde voor de start van het project.

De in de Bestuursovereenkomst genoemde bedragen zijn exclusief BTW en prijspeil 2012 en worden jaarlijks geïndexeerd volgens de zogenoemde IBOI.

Bijdragen [miljoen euro]	Prijspeil 2012	Prijspeil 2014
Stadsregio Amsterdam	213,75	217,46
Ministerie van I&M	75,0	76,3
Gemeente Amstelveen	5,625	5,72
Gemeente Amsterdam	5,625	5,72
Bijdrage ZuidasDok (VU/Boelelaan)	0,58	0,58
Totaal bijdragen		305,8

Kosten [miljoen euro] [Prijspeil 2016]	
Kosten eerdere fasen	12,5
Kostenraming realisatie	293,0
Totaal Projectkosten	305,5

7. Risico's en bijbehorende beheersmaatregelen

Het totale financieel gekwantificeerde risicoprofiel bedraagt € 39,1 miljoen (d.d. 30 september 2015). Dit bedrag is als reservering in de kostenraming opgenomen.

In onderstaande tabel zijn de zes toprisico's en de belangrijkste beheersmaatregelen weergegeven.

Risico	Beheersmaatregel
1. Onvoldoende/onbetrouwbare informatie van bestaande situatie beschikbaar, waardoor op een later tijdstip aanvullende maatregelen benodigd zijn	- Inmeting van de bestaande situatie organiseren vanuit het project
2. Geen waterdicht contract	- Uitgebreide reviewprocedure van aanbestedingsdossier - Investeren in kwaliteit contractmanagement
3. Stakeholders grijpen in, vooraf en/of na contractering	- Procedure bijbestelling opnemen in Bestuursovereenkomst waarbij veroorzaker betaalt
4. Risicoreservering 'planshade/nadeelcompensatie'	- Eisen vanuit omgeving tijdig ophalen en gebruiken bij plannen
5. Reizigersuitval door een onacceptabele tijdelijk vervoersituatie tijdens de bouwfase van de Ombouw Amstelveenlijn	- Tijdelijk vervoerplan vroegtijdig vastleggen en opstellen in samenwerking met GVB - Investeren in infra voor tijdelijke situatie (rails langs bouwplaatsen)
6. Systeemintegratie(issues) (raakvlakken sluiten niet op elkaar aan)	- Specifieke systeemintegratie apart opdragen aan vaste leveranciers

Verdeling van de risico's

In de Bestuursovereenkomst is vastgelegd hoe in het project wordt omgegaan met risico's. Alle geïdentificeerde risico's zijn toebedeeld aan de partij die het risico het beste kan beheersen. Gebleken is dat de geïdentificeerde risico's terug te voeren zijn op de Stadsregio Amsterdam en gemeente Amstelveen.

In het project is een risicoreservering opgenomen gebaseerd op deze lijst van risico's, rekening houdend met de kans waarop deze risico's zich daadwerkelijk zullen voordoen. Als een risico zich voordoet, worden de kosten van het optredende risico dan wel kosten voor het treffen van beheersmaatregelen ten laste van het Stadsregiodeel of het Amstelveendeel van de risicoreservering gebracht. In het risicodeel van een van beide partijen wordt overschreden, wordt de partij de kans geboden om aanvullende financiering in te brengen. In een uiterst geval kan het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio besluiten tot een versobering van het project als het budget ontoereikend blijkt te zijn. Het Bestuurlijk Overleg adviseert het Dagelijks Bestuur over deze stap.

Op deze manier kan de Stadsregio Amsterdam als opdrachtgever de risico's beheersen.

Indien de Stadsregio aanvullend budget nodig heeft om het project conform scope te realiseren, wordt dit aan de Regioraad voorgelegd. Hetzelfde geldt voor significante scopewijzigingen.

Ontbindende voorwaarden Bestuursovereenkomst

De vier belangrijkste voorwaarden om het project succesvol te kunnen realiseren zijn verwoord als ontbindende voorwaarden in de Bestuursovereenkomst:

- Het is een vereiste dat het Rijk binnen een half jaar na het besluit van de Regioraad haar bijdrage van 76,3 miljoen euro (prijspeil 2014) beschikbaar stelt ten behoeve van het project.
- Door gemeente Amsterdam wordt op dit moment gestudeerd op mogelijkheden om

de doorstroming op de kruising De Boelelaan-Buitenveldertselaan te verbeteren. Voor de Amstelveenlijn is het van groot belang dat een eventuele aanpassing van het kruispunt niet leidt tot een langere rijtijd. Hiermee zouden investeringen voor een snelle en betrouwbare verbinding immers teniet worden gedaan. Het is daarom essentieel dat eventuele aanpassingen aan de kruising in de toekomst de rijtijd van de Amstelveenlijn niet verlengen.

- De Ombouw Amstelveenlijn is nauw verbonden aan het project Zuidasdok. Een vereiste voor de gunning van de Ombouw Amstelveenlijn is dat Zuidasdok volgens de huidige scope wordt uitgevoerd.
- Indien het resultaat van de aanbesteding het beschikbaar gestelde budget overstijgt, wordt dit aan de Regioraad voorgelegd. In het ultieme geval kan de Bestuursovereenkomst worden ontbonden en vindt het project geen doorgang.

Het opnemen van deze ontbindende voorwaarden zorgt voor een beheersing van de risico's waarop de Stadsregio als opdrachtgever van het project geen doorslaggevende invloed heeft.

8. Organisatie vervolgfase

De rolverdeling tussen partijen voor de vervolgfase is als volgt:

- Stadsregio Amsterdam: opdrachtgever, aanbestedende dienst
- Metro en Tram, projectteam Amstelveenlijn: uitvoeringsorganisatie
- Metro en Tram, Eigendom & Beheer: beheerder infrastructuur
- GVB Activa: beheerder materieel
- GVB Exploitant
- Gemeente Amsterdam: wegbeheerder en grondeigenaar
- Gemeente Amstelveen: wegbeheerder en grondeigenaar

Deze rolverdeling sluit aan op de nieuwe Wet Lokaal Spoor die 1 december 2015 in werking treedt.

De regie op de systeemintegratie om met alle partijen te komen tot een Werkend Vervoerssysteem is belegd bij MET.

Voor het opdrachtgeverschap komen drie partijen in aanmerking: de Stadsregio Amsterdam, gemeente Amsterdam en gemeente Amstelveen. Gemeente Amsterdam en gemeente Amstelveen zijn weliswaar de wegbeheerders, maar Amstelveen ontbreekt het aan expertise voor een railproject en Amsterdam vindt het lastig om dit project dat niet op haar eigen grondgebied plaatsvindt, uit te voeren. Met deze redenen hebben zij na het voorkeursbesluit in 2013 de Stadsregio Amsterdam verzocht om deze rol voor de Planuitwerkingsfase in te vullen. Ook voor de realisatiefase hebben de twee gemeenten aangegeven geen rol als opdrachtgever voor zich te zien. De Stadsregio Amsterdam als opdrachtgever van de realisatie van de Ombouw Amstelveenlijn is een logische stap. Het gaat om een gemeentegrensoverschrijdend OV-project en de rol past goed binnen de ambitie om uit te groeien tot de Vervoerregio.

De Stadsregio Amsterdam is bestuurlijk en ambtelijk opdrachtgever voor de vervolgfase en neemt zodoende als aanbestedende dienst het gunningsbesluit. De Stadsregio is voornemens de uitvoeringsorganisatie te beleggen bij MET. Voor deze relatief nieuwe rol voor de Stadsregio en samenwerking met MET is een externe toets uitgevoerd naar de kwaliteit van de organisatie.

In hoofdlijn zijn de conclusies uit deze toets:

- Het gekozen opdrachtgevers-opdrachtnemers model biedt een goede solide basis voor de projectbeheersing;
- zorg dat de projectorganisatie net als in de planuitwerkingsfase goed in staat is de opdrachtgevers-rol naar MET in te vullen;
- versterk de functie van financieel projectcontroller.

9. Kwaliteitsbewaking

Om te zorgen dat de betrokken partijen krijgen wat ze verwachten, is in de relatie opdrachtgever-opdrachtnemer een uitgebreid aantal *checks & balances* ingericht. De projectorganisatie sluit aan op het kwaliteitsmanagementsysteem van Metro en Tram. Daar is een uitgebreide structuur van verantwoording, kwaliteitsborging door middel van procedures en

instructies en een aantal interne, maar ook externe audits opgezet. Deze *checks & balances* dienen ter verantwoording van activiteiten en moeten zowel Metro en Tram als de opdrachtgever voldoende informatie bieden om vertrouwen te hebben in de gevolgde werkwijze en de kwaliteit van de geleverde diensten en producten.

In aanvulling op dit kwaliteitssysteem laat de Stadsregio Amsterdam net als in vorige projectfasen een *second opinion* laten uitvoeren op de kostenraming. Deze second opinion is op 30 september 2015 nog niet definitief, maar laat een beeld zien dat het project uitgevoerd kan worden binnen het budget van 300 miljoen.

Ook is er vanuit de kwaliteitsbewaking van MET een zogenaamde *gate review* uitgevoerd, waarbij getoetst is of het project gereed is voor promotie naar de uitvoeringsfase. Op basis van de uitgevoerde review is geconstateerd “dat de status van de producten (documenten) van het project AVL goed op orde is. [...] We adviseren het directieteam van MET daarom het projectteam AVL toestemming te geven om met de huidige set van documenten naar buiten te treden”.

10. Verantwoording

Het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam is opdrachtgever voor de realisatiefase en richt daartoe een projectorganisatie in. Het Dagelijks Bestuur mandateert daartoe één van de portefeuillehouders uit hun midden als de Bestuurlijk Opdrachtgever. Gemeente Amstelveen, gemeente Amsterdam en de Stadsregio Amsterdam zijn op bestuurlijk niveau vertegenwoordigd in het Bestuurlijk Overleg. Het Bestuurlijk Overleg adviseert de Bestuurlijk Opdrachtgever en is samengesteld uit wethouders van de gemeenten en de Bestuurlijk Opdrachtgever van het Project. De Bestuurlijk Opdrachtgever is voorzitter van het Bestuurlijk Overleg.

In principe zal aan de Regioraad een keer per jaar apart worden gerapporteerd over de voortgang van de Ombouw Amstelveenlijn. Tevens zal via de gangbare kanalen worden gerapporteerd. Uiteraard zal de Regioraad actief geïnformeerd worden als daar aanleiding toe is.

11. Tijdelijk vervoer

Een project van de omvang van de Amstelveenlijn kan niet worden gerealiseerd zonder hinder voor de omgeving, OV-reizigers en wegverkeer. In de Regioraad van 9 oktober 2014 is het kader voor het tijdelijk vervoer van de Amstelveenlijn vastgesteld.

Het plan voor het openbaar vervoer tijdens de bouw is gemaakt in samenwerking tussen Stadsregio Amsterdam, GVB en Metro en Tram. Het belangrijkste uitgangspunt is geweest: zoveel en zo lang mogelijk trams laten rijden, en daar waar nodig aanvullend busvervoer inzetten.

Tussen de start van de bouw (2018) en de buitengebruikname van de Amstelveenboog (eerste kwartaal van 2019) is het openbaar vervoer als volgt:

- Lijn 51 blijft rijden tussen Centraal Station en een halte ter hoogte van de A9. Het is op dit moment nog niet bekend tot welke halte (Amstelveen Centrum of Ouderkerkerlaan).
- Tussen halte Oranjebaan of Ouderkerkerlaan en Westwijk worden bussen ingezet.
- Lijn 5 blijft rijden zoals gebruikelijk (Centraal Station – Binnenhof).

Tussen de buitengebruikname van de Amstelveenboog en de voltooiing van de bouwwerkzaamheden aan de Amstelveenlijn is het openbaar vervoer als volgt:

- Lijn 51 kan niet langer rijden tussen Station Zuid en Westwijk. Hier worden bussen ingezet, bedoeld voor het reizigersdeel dat niet door lijn 5 kan worden overgenomen.
- Lijn 5 blijft rijden zoals gebruikelijk (Centraal Station – Binnenhof).
- Tussen Station Zuid en Amstelstation blijft er een metroverbinding.

Om dit vervoerplan mogelijk te maken worden langs de twee noordelijke te bouwen

ongelijkvloerse kruisingen (Rembrandtweg en Zonnestein) tijdelijke sporen aangelegd.

Tussen halte Oranjebaan of Ouderkerkerlaan en Westwijk is tijdens de gehele bouwperiode busvervoer noodzakelijk, omdat er rond de halte Sportlaan geen ruimte is voor het tijdelijk omleggen van de tramrails.

In de komende periode worden nadere details verder uitgewerkt. Het gaat hier om de route van de tijdelijke bussen, locaties van tijdelijke bushaltes, aansluiting van bus- en tramverkeer, frequenties en rijtijden en het tijdelijke eindpunt van de Amstelveenlijn ter hoogte van de A9.

In bepaalde situaties is het mogelijk dat de trams van lijn 5 en/of lijn 51 tijdelijk helemaal niet rijden. Dit wordt aangevraagd via de standaard procedure tussen GVB, Metro en Tram en de Stadsregio Amsterdam.

De kosten voor het tijdelijk vervoer zijn onderdeel van het totale projectbudget. In de aanbesteding zijn eisen aan de beschikbaarheid van de infrastructuur opgenomen, alsmede prikkels om de opdrachtnemer te stimuleren de hinder voor de reiziger zoveel mogelijk te beperken.

Het Tijdelijk Vervoerplan is op verzoek van de Regioraad als bijlage 5 bij dit besluit opgenomen.

12. Planologische procedures

Bestemmingsplannen

Voor de werkzaamheden aan de Amstelveenlijn zijn twee aangepaste bestemmingsplannen nodig op het grondgebied van Amstelveen. De gemeente Amstelveen is het bevoegde gezag voor de aanpassen van de bestemmingsplannen. Het betreft de volgende twee bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan Opstelsterrein Amstelveenlijn
- Bestemmingsplan Ongelijkvloerse Kruisingen Beneluxbaan Amstelveenlijn

De voorontwerpen van de bestemmingsplannen hebben eind mei/begin juni 2015 ter visie gelegen. Daarbij is er ook een informatieavond georganiseerd. Dit heeft geleid tot 6 reacties over het opstelsterrein en 19 reacties op de ongelijkvloerse kruisingen. Naar aanleiding van de inspraak is een tweede stijgpunt bij de ongelijkvloerse kruispunten in de vorm van een trap toegevoegd.

Voor het opstellen van de ontwerpbestemmingsplannen zijn onderzoeken uitgevoerd voor de thema's verkeer, geluid, trillingen, water, bodem, luchtkwaliteit, flora en fauna, archeologie en niet gesprongen explosieven.

Het ontwerpbestemmingsplan zal in december 2015 ter visie worden gelegd.

De gunning vindt pas plaats nadat de bestemmingsplannen onherroepelijk zijn en de benodigde gronden verworven.

13. Omgeving en communicatie

Voor communicatie en omgevingsmanagement lag er in 2015 een duidelijke opgave: het heractiveren en intensiveren van de communicatie met alle stakeholders, zoals raadsleden, het brede publiek, bedrijven, omwonenden en reizigers. Met als doel een belangrijke bijdrage leveren in het versterken van de relaties met stakeholders en het verhogen van de betrokkenheid en commitment van het draagvlak bij deze stakeholders voor de vernieuwingsplannen van de Amstelveenlijn.

In het afgelopen jaar heeft er dan ook een uitgebreid en intensief traject plaatsgevonden met de betrokken stakeholders. Er zijn diverse openbare informatiebijeenkomsten georganiseerd, en er is een uitgebreid communicatietraject doorlopen via de website van de Amstelveenlijn, digitale nieuwsbrieven, huis-aan-huis informatie, twitter en presentaties (zowel op initiatief van het projectteam als op initiatief van omgevingspartijen/personen).

Met het opbouwen van deze relaties is de basis gelegd om ook bij veranderende omstandigheden in de komende jaren op een goede manier met elkaar in gesprek te blijven. De visie en strategie die hieraan ten grondslag lagen blijven ook richtinggevend voor in ieder geval de aanbestedingsfase. Deze visie en de nadere uitwerking hiervan is uitgewerkt in een communicatie- en omgevingsplan (ter inzage).

De communicatie- en omgevingsmanagementaanpak die hier aan ten grondslag lag, blijft richtinggevend voor het project tot het moment van gunning medio 2017. Na gunning wordt samen met de Opdrachtnemer een plan van aanpak voor communicatie en omgevingsmanagement opgesteld voor de voorbereidende werkzaamheden en de daarop volgende bouwfase. Opdrachtgever blijft daarbij overigens in de lead.

De website blijft een belangrijke pijler in de communicatie, evenals de persoonlijke gesprekken en georganiseerde groepsbijeenkomsten/-presentaties voor omgevingsmanagement. Extra aandachtspunt tijdens de aanbestedingsperiode zal de communicatie met het brede publiek zijn. Er mag niet weer een radiostilte ontstaan zoals in 2013/2014. Hiervoor wordt tijdig o.a. een nieuwe mijlpalenplanning opgesteld.

Beeldkwaliteitsplan en groen-inpassingsplan

In de afgelopen periode zijn er referentie ontwerpen gemaakt voor het nieuw te bouwen opstelsterrein in de Legmeerpolder en het verdiept aanleggen van de kruisingen Sportlaan, Zonnestein en Rembrandtweg (halte Kronenburg). Waar op de rest van het traject er slechts sprake is van vernieuwing van het huidige tracé is de impact op de omgeving bij de realisatie van het opstelsterrein en de ongelijkvloerse kruisingen veel groter. Hieruit is de behoefte naar voren gekomen voor een beeldkwaliteitsplan en een groen-inpassingsplan om:

- de stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing nader uit te werken,
- af te stemmen met de stakeholders, draagvlak te krijgen
- om een basis te bieden voor het aanbestedingsdossier op basis waarvan opdrachtnemer van de ombouw van de Amstelveenlijn nadere engineering kan doen. .

Het gaat hierbij niet alleen om de vormgeving van de kruisingen zelf, maar ook om de inpassing ervan in het omliggende gebied. De definitieve producten worden documenten ten behoeve van de nadere engineering door de opdrachtnemer van de ombouw van de Amstelveenlijn. In het proces om te komen tot een beeldkwaliteitsplan en groen-inpassingsplan wordt de omgeving betrokken.

Planschade

In de Bestuursovereenkomst is het volgende vastgelegd: Planschade wordt afgewikkeld door de betreffende gemeente en conform de binnen die gemeente geldende procedure. Gemeenten zullen opdrachtgever op de in de daarvoor door de gemeente vastgestelde procedureverordening omschreven wijze betrekken in de procedure. Planschade komt voor rekening en risico van de partij die het project uitvoert zijnde opdrachtgever, voor zover deze direct wordt veroorzaakt door een planologische wijziging die nodig is voor het project. Planschade als gevolg van planologische wijzigingen in de buitenruimte is voor rekening van de gemeente die de betreffende aanpassing verricht.

Nadeelcompensatie

Het project Amstelveenlijn, met onder andere een geplande aanleg van ongelijkvloerse kruisingen, kan nadelige gevolgen hebben voor burgers en bedrijven. De Stadsregio Amsterdam is opdrachtgever voor het project Amstelveenlijn en kan in die hoedanigheid geconfronteerd worden met een verzoek om nadeelcompensatie. De Stadsregio Amsterdam en gemeente Amstelveen hebben geen eigen nadeelcompensatieregeling. Om burgers en bedrijven in de gelegenheid te stellen een verzoek tot nadeelcompensatie in te kunnen dienen, wordt voorgesteld om voor dit project de Algemene Verordening Nadeelcompensatie gemeente Amsterdam van toepassing te verklaren. Amsterdam heeft in de afhandeling van dergelijke verzoeken een ruime ervaring (o.a. project Noord-Zuidlijn), een eigen schadeloket en een adviescommissie, met een reglement, die om advies kan worden gevraagd in complexe nadeelcompensatiezaken. Deze commissie brengt dan een zwaarwegend advies uit aan het bestuursorgaan dat het schade toebrengende besluit heeft genomen.

De uit te betalen vergoedingen zullen worden vergoed uit het projectbudget voor zover vergoedingen zijn toe te rekenen aan een schadeoorzaak binnen het project.

14. Aanbestedingsprocedure/inkoopplan

Er is voor gekozen om de werkzaamheden ten behoeve van de Ombouw Amstelveenlijn in de vorm van een zogenaamde Design&Construct (D&C) overeenkomst op basis van de UAV-Gc 2005 (Uniforme Administratieve Voorwaarden voor Geïntegreerde contracten) op de markt te zetten. Middels een Europese aanbestedingsprocedure, de concurrentiegericht dialoog (conform de aanbestedingswet 2012), zal een aannemer(-scombinatie) worden geselecteerd waarmee de D&C overeenkomst wordt gesloten. De Tenderboard Fysiek van de Gemeente Amsterdam, bestaande uit deskundigen op het gebied van aanbesteden, heeft positief geadviseerd over deze contract- en aanbestedingsvorm.

Wanneer het uitvoeringsbesluit is genomen zal door het projectteam Amstelveenlijn worden overgegaan tot aankondiging van de aanbesteding en daarmee de start van de selectiefase.

Bovenop de eisen zijn er in de procedure ook gunningscriteria vastgesteld die de aannemer moeten uitdagen om tot een zo goed mogelijk aanbod te komen. Deze criteria zijn het beperken van hinder (voor de OV-reiziger, voor de omwonenden, voor het wegverkeer), het optimaliseren van projectmanagement en het inkorten van de bouwperiode.

In bijlage 6 staat de aanbestedingsstrategie beschreven en zijn de gunningscriteria opgenomen. Dit stuk is vertrouwelijk, want het bevat gevoelige informatie voor de aanbesteding.

15. Adviezen van Gemeente Amstelveen en Gemeente Amsterdam

In de aanloop naar dit Uitvoeringsbesluit hebben de gemeenteraden Amstelveen en Amsterdam een advies aan de Regioraad geformuleerd over het te nemen besluit.

De adviezen zijn meegestuurd, zie bijlagen 7 en 8.

Toelichting

Geheimhouding

Conform SRA beleid toelichten.

Stukken

Bijlagen

1. Overzicht historie bestuurlijke besluitvorming Ombouw Amstelveenlijn
2. Referentieontwerp ongelijkvloerse kruisingen
3. Bestuursovereenkomst Ombouw Amstelveenlijn (bijlagen ter inzage)
4. Garantie Gemeente Amsterdam kruisingen Boelelaan/Buitenveldertselaan (volgt later)
5. Tijdelijk Vervoerplan
6. Aanbestedingsstrategie en gunningscriteria (vertrouwelijk)
7. Advies Gemeenteraad Amstelveen (volgt later)
8. Advies Gemeenteraad Amsterdam (volgt later)

Ter inzage

- a. Financiële baseline (vertrouwelijk)
- b. Uitvoeringsplanning op hoofdlijnen

- c. Organisatie realisatiefase
- d. Risicoverdeling (vertrouwelijk)
- e. Communicatie en omgevingsmanagementplan

BESLUIT

Gelet op het bovenstaande stelt het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam de regioraad voor over te gaan tot vaststelling van het volgende besluit:

De regioraad van de Stadsregio Amsterdam

Gelezen het voorstel nummer ... van het dagelijks bestuur;

Gelet op het advies van de Rekeningencommissie van;

Gelet op hoofdstuk XI van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen, de gemeenschappelijke regeling van de Stadsregio Amsterdam;

besluit:

1. Tzt de besluitpunten bovenaan overnemen op deze plek

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de regioraad van de Stadsregio Amsterdam op 15 december 2015

de secretaris,

de voorzitter,

drs. A. Joustra

mr. E.E. van der Laan