

Vergaderdatum	Regioraad (12-12-2017)
Agendapunt	10
Onderwerp	Uitvoeringsbesluit Uithoornlijn
Portefeuillehouder	Openbaar Vervoer

Van de Regioraad wordt gevraagd:

1. In te stemmen met de start van de aanbesteding van de realisatie van het project Uithoornlijn;
2. Het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam te mandateren om de opdracht tot realisatie te verstrekken als de aanbesteding leidt tot een aanbidding die aan de voorwaarden voldoet;
3. In te stemmen met de Bestuursovereenkomst Realisatiefase Uithoornlijn en de portefeuillehouder te mandateren deze te ondertekenen namens de Vervoerregio;
4. Kennis te nemen van de kosten en dekking van het project Uithoornlijn inclusief de Rijksbijdrage aan de Uithoornlijn als onderdeel van het project Amstelveenlijn/Uithoornlijn;
5. 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 Uithoornlijn.

Samenvatting

Op 13 december 2016 heeft de Regioraad ingestemd met het Voorkeursbesluit Uithoornlijn. Daarmee heeft de Regioraad de voorkeursvariant (tracé, haltes, overig OV etc) vastgesteld en ingestemd met het starten van de planuitwerkingsfase. In het voorkeursbesluit is aangegeven dat in de planuitwerkingsfase de volgende acties worden ondernomen:

- Voorbereiden van de aanbesteding zodat deze kort na het uitvoeringsbesluit kan worden gestart;
- Een bestuursovereenkomst voor de realisatiefase opstellen, inclusief de risicoverdeling;
- Het (nogmaals) toetsen van de veiligheid van de kruisingen en waar nodig het ontwerp aanpassen;
- Doorlopen van de ruimtelijke procedures.

Deze elementen komen zodoende terug in dit Uitvoeringsbesluit dat hierbij conform planning in december 2017 aan de Regioraad wordt voorgelegd. Met dit uitvoeringsbesluit wordt de aanbesteding van de aanleg van de Uithoornlijn gestart.

Meegezonden stukken

- 1 Bestuursovereenkomst versie 1 november 2017
- 2 Overzicht afhandeling moties en amendementen Voorkeursbesluit
- 3 Advies Gemeenteraad Uithoorn
- 4 Advies Gemeenteraad Amstelveen

Inleiding

Voorgeschiedenis

De gehele regio heeft te maken met een groei van het aantal OV-reizigers, maar tegelijkertijd met teruglopende middelen vanuit het Rijk voor het openbaar vervoer in onze regio. Kortom: er is meer OV nodig voor minder geld. Dit uitgangspunt is ook te vinden in de Investeringsagenda's en de Lijnennetvisie.

Daarnaast kent de Noord-Zuid corridor van de Vervoerregio een aantal ontwikkelingen die van belang zijn voor de toekomst van het OV in het zuidelijke deel van de regio:

- De Noord/Zuidlijn zorgt voor een geheel nieuw OV-netwerk;
- De Amstelveenlijn wordt omgebouwd tot een hoogwaardige tramverbinding;
- In de Lijnennetvisie is de nadruk gelegd op OV-knooppunten;
- Door toenemende drukte op de wegen in Uithoorn en met name Amstelveen worden langere rijtijden voor de bus verwacht (bij gebrek aan vrijliggende OV-infra);
- Er is een studie uitgevoerd naar de COVAU (snelle busverbinding op vrijliggende busbanen).

De gevolgen voor Uithoorn van de bovenstaande ontwikkelingen zijn:

- Huidig aanbod van buslijnen wordt te duur en te langzaam door toenemende congestie;
- Noord/Zuidlijn en Amstelveenlijn bieden kansen.

Bovenstaande factoren hebben geleid tot onderzoeken naar de mogelijkheden om de Amstelveenlijn door te trekken naar Uithoorn. Begin 2015 is de (toenmalige) Stadsregio Amsterdam met gemeente Uithoorn, gemeente Amstelveen en Provincie Noord-Holland gestart met een planstudie naar een hoogwaardige en toekomstvaste OV-verbinding tussen Amsterdam en Uithoorn. De planstudie wees uit dat het doortrekken van de Amstelveenlijn naar Uithoorn haalbaar, betaalbaar en maakbaar is. Afgezet tegen verschillende andere tram- en busvarianten is deze doortrekking als voorkeursvariant als meest optimaal naar voren gekomen. De voorkeursvariant bestaat uit: het doortrekken van de vernieuwde Amstelveenlijn naar het dorpscentrum van Uithoorn ter hoogte van de huidige bushalte Stationsstraat over het tracé van de Spoordijk, zonder directe busverbinding tussen Uithoorn, Amstelveen en Amsterdam met uitzondering van een niet met de tram concurrerende busverbinding tussen Uithoorn Zijdelwaard en Amstelveen centrum. De tramhaltes zijn in de voorkeursvariant voorzien bij Aan de Zoom, het busstation Uithoorn en

Dorpscentrum. Deze voorkeursvariant is vastgelegd in het Voorkeursbesluit van de Gemeenteraad van Uithoorn (13 oktober 2016), Amstelveen (9 november 2016), Provinciale Staten van Noord-Holland (12 december 2016) en de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam (13 december 2016). Met het voorkeursbesluit is het project gepromoveerd naar de planuitwerkingsfase. Met het Uitvoeringsbesluit wordt de aanbesteding van de aanleg van de Uithoornlijn gestart.

In het voorkeursbesluit is aangegeven dat in de planuitwerkingsfase de volgende acties worden ondernomen:

- Voorbereiden van de aanbesteding van de realisatie van de Uithoornlijn zodat deze kort na het uitvoeringsbesluit van de Regioraad kan worden gestart;
- Een bestuursovereenkomst voor de realisatiefase opstellen;
- Het (nogmaals) toetsen van de veiligheid van de kruisingen en waar nodig het ontwerp aanpassen;
- Doorlopen van de ruimtelijke procedures.

Deze elementen komen zodoende terug in dit Uitvoeringsbesluit dat hierbij conform planning in december 2017 aan de Regioraad wordt voorgelegd. Met dit uitvoeringsbesluit ronden we de planuitwerkingsfase af en starten we de realisatiefase van de Uithoornlijn.

Wat is er aan de hand?

Resultaten planuitwerkingsfase

In de planuitwerkingsfase is mede in overleg met omwonenden het ontwerp verder gedetailleerd, is de aanbesteding van de realisatie van de Uithoornlijn voorbereid, zijn de kruisingen nogmaals getoetst op veiligheid en zijn de ruimtelijke procedures gestart. Hieronder volgt een korte toelichting van de resultaten van de planuitwerkingsfase tot aan de aanleverdatum voor de voorsessie van de Regioraad bekend is (20 september 2017). In het uiteindelijke Uitvoeringsbesluit worden de laatste resultaten van medio september tot aan medio november ook opgenomen.

Technische uitwerking

In de planuitwerkingsfase is het ontwerp nader uitgewerkt waarbij een aantal optimalisaties noodzakelijk bleken, zoals:

Onderdeel	Toelichting
Extra onderstation (voeding bovenleiding)	Met het GVB als beoogde exploitant van de Uithoornlijn, is het GVB okk betrokken bij een aantal technische zaken met betrekking tot de exploitatie. Eén daarvan is de stroomvoorziening. Uit een nadere analyse is gebleken dat het voorontwerp met één onderstation onvoldoende vermogen geeft voor een goede exploitatie tot de eindhalte Dorpscentrum. Om die reden is een onderstation aan het ontwerp toegevoegd
Aanpassen onderdoorgang Zijdelweg	In het Voorontwerp was het uitgangspunt dat de bestaande onderdoorgang Zijdelweg naast bussen ook voldoende ruimte biedt voor trams. Uit nadere analyse in samenwerking met het GVB en Metro en Tram (Eigendom & Beheer) is geconstateerd dat het profiel van vrije ruimte onvoldoende is voor tram en bovenleiding. Daarnaast is bij nader onderzoek naar de constructie van het viaduct tevens geconstateerd dat

	maatregelen moeten worden getroffen om zwerfstroom naar de fundering tegen te gaan.
Geluidschermen	Als onderdeel van de inpassing is met omwonenden overlegd en is een enquête uitgevoerd naar het gewenste materiaal en de hoogte van de geluidschermen. Bij Langs de Baan zijn nu 3 meter hoge schermen in het ontwerp opgenomen die bovenop de bovenwettelijke maatregelen in de Voorkeursvariant komen.
Waterpeil Legmeerpolder	Waternet heeft besloten het polderpeil in de Legmeerpolder te verhogen. Hierdoor zal een dikker pakket zand en ballast onder de rails moeten worden aangebracht. Daarbij zal ook de brug over de Hoofdtocht aangepast moeten worden om de bemaling van deze polder onverstoord mogelijk te maken.
Beveiliging kruising Aan de Zoom	Naar aanleiding van een aantal extra adviezen, o.a. als gevolg van een motie van de gemeenteraad van Uithoorn, is besloten om de kruising Aan de Zoom in te richten voor langzaam verkeer en deze kruising te beveiligen met overwegbomen.
Reservering opstel terrein	Uit een businesscase van het GVB blijkt dat een optimalisatie van het opstel terrein zoals ontworpen in de planstudie terug te verdienen door een verbetering in de exploitatiekosten. Extra investeringskosten zullen zodoende over een langere periode worden terugverdiend in de exploitatie.

De totale lijst van mutaties en extra reservering zorgt voor een raming van in totaal ca € 69 miljoen (tegenover € 58,6 miljoen in de planstudie).

Veiligheid

Uit eerdere bijeenkomsten is duidelijk geworden dat veiligheid op de kruisingen en op de kruising Aan de Zoom in het bijzonder, een grote zorg is voor bewoners. Er is ook een motie in de gemeenteraad van Uithoorn aangenomen over veiligheid op deze kruising. Daarom is extra onderzoek gedaan naar de veiligheid op de kruising Aan de Zoom.

Omdat vooral veel voetgangers en fietsers gebruik maken van deze kruising, is de voorkeur om de overweg optimaal veilig in te richten voor langzaam verkeer. Deze kruising wordt veel gebruikt door scholieren en daarom is gekozen voor een beveiliging met overwegbomen. In een meer stadse omgeving mengt een tram zich veel meer met het gewone verkeer en zijn minder extra maatregelen nodig. De overweg bij Aan de Zoom ligt voor de weggebruikers in een route waar men niet gewend is aan een tram of een tram verwacht. De tram is geen onderdeel van het overige verkeer. De fietsroute ligt haaks op de trambaan, verder is er geen relatie.

Bij een overweg waar zowel langzaam (fietsers, voetgangers) als snel (auto) verkeer gebruik van maken, is het noodzakelijk om halve slagbomen te plaatsen (die dus 1 rijweg afschermen). Dat is om te voorkomen dat auto's opgesloten worden tussen de overwegbomen. In deze situatie kunnen fietsers echter 'slalommen' tussen de bomen door en de overweg alsnog oversteken bij gesloten overwegbomen. Bij het splitsen van langzaam en snelverkeer moet op een bepaalde afstand van de overweg deze scheiding al ingezet worden (en voorzien van een hek). Toch blijft het ook dan nog mogelijk voor fietsers om via de autoweg de overweg te passeren en te 'slalommen' tussen de bomen door. Om de overweg zo veilig mogelijk te maken is het daarom beter om geen autoverkeer op de kruising toe te laten. Op die manier is

de overweg zodanig in te richten dat optimale veiligheid voor langzaam verkeer gerealiseerd kan worden doordat de overweg volledig afgesloten wordt door overwegbomen. Met deze veiligheidsmaatregel is gehoor gegeven aan de aangenomen motie in de gemeenteraad van Uithoorn.

Exploitatie en concessie

Het GVB is de beoogde exploitant van de Uithoornlijn. Er zijn afspraken met het GVB gemaakt met welke frequentie de Uithoornlijn/Amstelveenlijn gaat rijden in de huidige concessieperiode: 10 trams per richting in de spits en 6 trams per richting buiten de spits. De concessie van het GVB loopt tot 2024. Bij elke nieuwe concessieperiode zal opnieuw gekeken worden met welke frequentie de tram zal rijden. Op basis van de exploitatie is ook bepaald hoeveel extra trams er nodig zijn om de Uithoornlijn te rijden.

Op welke wijze zijn de omwonenden betrokken?

In de planuitwerkingsfase is weer veelvuldig het contact gelegd met de omgeving. Naast de diverse individuele gesprekken met omwonenden, hebben in mei 2017 twee bijeenkomsten plaatsgevonden om bewoners te betrekken bij de keuze voor de hoogte en het materiaal van de geluids/zichtschermen. Ook zijn bewoners gevraagd mee te denken over de mogelijkheden van parkeerplekken voor auto en fiets. In juni 2017 heeft een werkgroep van bewoners twee keer onder begeleiding van de projectorganisatie aan verschillende onderwerpen rond de halte Aan de Zoom meegedacht. De input van al deze bijeenkomst heeft geleid tot een aantal aanpassingen ten opzichte van het eerdere ontwerp:

- Het fietsparkeren bij halte Aan de Zoom wordt 50/50 verdeeld over de halteperrons aan beide zijden;
- Vanwege zorgen over overlast van hangjongeren op de halte worden de fietsparkeerplekken in eerste instantie zonder overkapping uitgevoerd;
- Buitendijks zal ingericht worden als een fietsstraat/ auto te gaststraat om het aantal auto's dat de straat onnodig inrijdt te beperken;

Het aanleggen van een nieuwe tramlijn in bebouwd gebied is maatwerk. Dat betekent dat de Uithoornlijn verder gaat dan de wettelijk verplichte maatregelen die eventuele overlast van de nieuwe tramlijn moeten beperken. Op een groot deel van het tracé zijn reeds in de voorkeursvariant zichtschermen voorzien: schermen die het zicht vanuit de tram richting de huizen en tuinen beperkt. In een schriftelijke enquête in juni 2017 zijn de voorkeuren de direct aanwonenden getoetst en verwerkt in het ontwerp.

Op 10 oktober 2017 is een bijeenkomst voor alle bewoners van Uithoorn georganiseerd tijdens de ter inzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan. Er staat nog een bijeenkomst gepland over de bouwhinder en over groene inpassing van de tram in de omgeving.

Na gunning van de realisatie van de Uithoornlijn wordt samen met de opdrachtnemer een plan van aanpak voor communicatie en omgevingsmanagement opgesteld voor de voorbereidende werkzaamheden en de daaropvolgende bouwfase. De Vervoerregio en gemeente Uithoorn blijven daarbij overigens in de lead.

Planschade

In de Bestuursovereenkomst Realisatiefase Uithoornlijn 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 Uithoornlijn kan nadelige gevolgen hebben voor burgers en bedrijven. De Vervoerregio Amsterdam is opdrachtgever voor het project Uithoornlijn en kan in die hoedanigheid geconfronteerd worden met een verzoek om nadeelcompensatie. De Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Amstelveen hebben geen eigen nadeelcompensatieregeling. Bij de Ombouw Amstelveenlijn is besloten om Algemene Verordening Nadeelcompensatie gemeente Amsterdam van toepassing te verklaren. De gemeente Uithoorn heeft wel een nadeelcompensatieverordening, welke geldt als de gemeente de opdrachtgever is. In dit geval is de Vervoerregio opdrachtgever en kan de Vervoerregio er ook voor kiezen om een andere nadeelcompensatieregeling van toepassing te verklaren. Voorstel is om de Amsterdamse verordening ook voor de Uithoornlijn toe te passen, zodat burgers en bedrijven op dezelfde wijze in de gelegenheid worden gesteld om een verzoek tot nadeelcompensatie in te kunnen dienen als bij de Ombouw Amstelveenlijn. Gemeente 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 toebrennende 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.

Essentie

Wat willen we bereiken?

In het Voorkeursbesluit in december 2016 is de voorkeursvariant Uithoornlijn vastgesteld: het doortrekken van de vernieuwde Amstelveenlijn naar het dorpscentrum van Uithoorn ter hoogte van de huidige bushalte Stationsstraat over het tracé van de Spoordijk, zonder directe busverbinding tussen Uithoorn, Amstelveen en Amsterdam met uitzondering van een niet met de tram concurrerende busverbinding tussen Uithoorn Zijdelaard en Amstelveen centrum. De tramhaltes zijn in de voorkeursvariant voorzien bij Aan de Zoom, het busstation Uithoorn en Dorpscentrum.

Argumentatie

In de planuitwerkingsfase is het ontwerp verder uitgewerkt, zijn de kruisingen nogmaals getoetst op veiligheid en zijn de ruimtelijke procedures gestart. De aanbesteding van de realisatie van de Uithoornlijn is voorbereid zodat deze bij een positief Uitvoeringsbesluit begin 2018 kan starten.

Hoe gaan we dit doen?

Aanbestedingsstrategie

Er is voor gekozen om de werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de Uithoornlijn 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 concurrentiegerichte 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, is en wordt tijdens het opstellen van het aanbestedingsdossier meerdere malen geconsulteerd over de contract- en aanbestedingsvorm. Wanneer het Uitvoeringsbesluit is genomen zal 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.

Planning

De planning van het project gaat uit van de volgende mijlpalen (ongewijzigd t.o.v. het Voorkeursbesluit):

- Besluitvorming Uitvoeringsbesluit Regioraad: 12 december 2017
- Start aanbesteding: begin 2018
- Gunning: eind 2018 / begin 2019
- Realisatie: 2019 – 2022
- Start exploitatie Uithoornlijn: tweede helft 2022

Na de gunning van de aanleg van de Uithoornlijn is aan de hand van de inschrijving meer zekerheid over de datum van ingebruikname van de Uithoornlijn.

De gunning van de ombouw van de Amstelveenlijn heeft in maart 2017 plaatsgevonden en de oplevering van de Amstelveenlijn is in december 2020 gepland. Daardoor bestaat gelijk bij oplevering van de Uithoornlijn in 2022 een directe tramverbinding tussen Uithoorn en station Amsterdam Zuid.

De opdracht voor de levering van het nieuwe materieel is in opdracht van de Vervoerregio in 2016 door het GVB aan CAF verstrekt. Deze serie-instroom 15G start medio 2019 met 1 stuk per 2 weken. De instroom is eind 2021/begin 2022 afgerond. De extra trams voor de Uithoornlijn komen daar direct achteraan, dus ook eind 2021/begin 2022.

Uitvoering

Hoe past dit binnen beleid en regelgeving?

De aanleg van de Uithoornlijn sluit goed aan op de toekomstvisie van de Vervoerregio Amsterdam, zoals vastgelegd in o.a. de Investeringsagenda en de Lijnennetvisie, met de volgende redenen:

- De Uithoornlijn zorgt voor een Ov-verbinding tussen Uithoorn en Amsterdam op HOV-kwaliteit tot in de verre toekomst;
- De Uithoornlijn verbindt de meeste reizigers snel en betrouwbaar via OV-knooppunten met de belangrijkste bestemmingen op de corridor Uithoorn-Amstelveen-Amsterdam;

- De Uithoornlijn zorgt ervoor dat er minder bussen uit de regio de stad Amsterdam inrijden;
- De investering in de aanleg van de Uithoornlijn zorgt voor een besparing op de jaarlijkse exploitatiekosten en daarmee komen we tegemoet aan de bezuinigingsopgave;
- Met de aanleg van de Uithoornlijn wordt gebruik gemaakt van huidige en toekomstige investeringen in (rail)infra (Ombouw Amstelveenlijn) en materieelbestelling. Dit maakt deze variant een betaalbare oplossing voor de (toekomstige) knelpunten;
- Met de aanleg van de Uithoornlijn anticipeert de Vervoerregio op de steeds groter wordende congestie op de wegen in Uithoorn en vooral Amstelveen;
- De aanleg van de vrijliggende OV-infrastructuur vergroot de betrouwbaarheid van het regionale OV.

Raakvlakken met andere besluiten

Materieelbestelling 15G: In de bestelling van de nieuwe (tweerichtingen)trams voor de Amstelveenlijn en de IJburgtram is een optie opgenomen voor de bestelling van extra trams ten behoeve van de Uithoornlijn. Tegelijkertijd met het Uitvoeringsbesluit Uithoornlijn zal aan de Regioraad een besluit worden voorgelegd voor de aanschaf van de extra trams die benodigd zijn voor het rijden van de Uithoornlijn. In de MKBA van de Uithoornlijn zijn reeds de vaste kosten voor een voertuig meegenomen in de berekeningen.

Ombouw Amstelveenlijn: de Uithoornlijn sluit aan op de Ombouw Amstelveenlijn, het is immers straks één lijn. De scope van beide projecten is gemarkeerd, in de uitwerking wordt uiteraard samengewerkt en afgestemd. Met name het opstel terrein is hierin een belangrijkste schakel. In de planuitwerking van de Uithoornlijn is met het GVB gekeken naar een aanpassing van het 'oude' ontwerp van het opstel terrein om in- en uitrijden vanuit de richting Uithoorn mogelijk te maken. Deze extra investering wordt terugverdiend door middel van een efficiëntere exploitatie.

Rolverdeling realisatiefase Uithoornlijn

Voor het opdrachtgeverschap komen vier partijen in aanmerking: de Vervoerregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland, gemeente Amstelveen en gemeente Uithoorn. Gemeente Amstelveen en Gemeente Uithoorn zijn weliswaar de wegbeheerders, maar het ontbreekt hen aan expertise om een gemeentegrensoverschrijdend railproject uit te voeren. Provincie Noord-Holland voert geen railprojecten uit. De Vervoerregio Amsterdam is reeds opdrachtgever van de Ombouw Amstelveenlijn en ook opdrachtgever van de planuitwerkingsfase van de Uithoornlijn. Derhalve is het een logische stap dat de Vervoerregio ook opdrachtgever is van het project Uithoornlijn in de realisatiefase.

De Vervoerregio Amsterdam is bestuurlijk en ambtelijk opdrachtgever voor de vervolgfase en neemt zodoende als aanbestedende dienst het gunningsbesluit.

De rolverdeling tussen partijen voor de vervolgfase is als volgt:

- Vervoerregio Amsterdam: opdrachtgever, aanbestedende dienst
- Metro en Tram, Eigendom & Beheer: eigenaar en beheerder infrastructuur, bevoegd gezag vanuit de Wet Lokaal Spoor
- GVB Activa: beoogd eigenaar en beheerder materieel
- GVB: beoogd exploitant

- Gemeente Amstelveen: wegbeheerder en grondeigenaar, bevoegd gezag vanuit omgevingswetgeving, rol in omgevingsmanagement
- Gemeente Uithoorn: wegbeheerder en grondeigenaar, bevoegd gezag vanuit omgevingswetgeving, rol in omgevingsmanagement
- Provincie Noord-Holland: projectpartner

Deze rolverdeling sluit aan op de Wet Lokaal Spoor die 1 december 2015 in werking is getreden. De Vervoerregio heeft de regie op de systeemintegratie om met alle partijen te komen tot een Werkend Vervoerssysteem.

Het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam is opdrachtgever voor de realisatiefase en richt daartoe een projectorganisatie in. Het Dagelijks Bestuur mandateert één van de portefeuillehouders uit hun midden als de Bestuurlijk Opdrachtgever. Gemeente Amstelveen, gemeente Uithoorn, Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam zijn op bestuurlijk niveau vertegenwoordigd in het Bestuurlijk Overleg. Het Bestuurlijk Overleg adviseert de Bestuurlijk Opdrachtgever. De Regioraad wordt jaarlijks gerapporteerd over de voortgang van het project. Uiteraard zal de Regioraad actief geïnformeerd worden als daar aanleiding toe is.

Welke (mogelijke) gevolgen zijn er?

Financiële gevolgen

In het Voorkeursbesluit van de Uithoornlijn is uitgegaan van een benodigd budget van € 60 miljoen, op basis van een raming van € 58,6 miljoen prijspeil 2015, exclusief BTW. Op dit moment worden de kosten van het project geraamd op € 69 miljoen (prijspeil 2015, exclusief BTW) en wordt uitgegaan van een budget van € 70 miljoen. Hiermee heeft het project Uithoornlijn nog steeds een positief Baten/Kostensaldo, met andere woorden: er zijn meer maatschappelijke baten dan kosten van de Uithoornlijn.

Net na het voorkeursbesluit van de Uithoornlijn heeft het Rijk haar bijdrage voor de Amstelveenlijn/Uithoornlijn beschikt. Het Rijk beschouwt de Ombouw Amstelveenlijn alsmede de uitbreiding naar Uithoorn als één project. De beschikking van het Rijk van €76 miljoen beschrijft een mijlpaal van de Uithoornlijn en kan dus ook ten gunste komen van het project Uithoornlijn. Op basis van de huidige raming wordt het benodigde Vervoerregiobudget voor de Uithoornlijn gesteld op € 67 miljoen waarvan € 25 miljoen afkomstig uit de rijkssubsidie voor Amstelveenlijn/Uithoornlijn.

Het budget voor de Uithoornlijn is zodoende als volgt opgebouwd:

Bijdrage x € 1 mio pp 2016	Budget bij Voorkeursbesluit	Nieuw budget
Vervoerregio max bijdrage inclusief toekenning Rijksbijdrage AVL/UHL	57	67
Provincie Noord-Holland	1,86	1,86
Gemeente Uithoorn	1,14	1,14
Totaal budget	60	70

Tabel 1 Financiering Uithoornlijn

Juridische gevolgen

De Vervoerregio Amsterdam is opdrachtgever van de (aanleg van de) Uithoornlijn en daarmee risicodragende partij.

Voor tijdens de bouw zijn de volgende top risico's geïdentificeerd:

1. Realisatie van het kunstwerk over de N201 duurt te lang;
2. Infrastructuur kabels en leidingen te laat verlegd;
3. Systeemintegratie opstel terrein, beveiliging, camera's etc;
4. Schade aan omgeving kunstwerk N201;
5. Onvoldoende afstemming tussen verschillende aannemers.

In de raming is een risicoreservering opgenomen. Voordat er überhaupt met de bouw gestart kan worden moet er voldaan zijn aan een aantal voorwaarden: onherroepelijke bestemmingsplannen, een ontheffing voor werkzaamheden het deel van het tracé waar nu de huismus huist en een inschrijving die voldoet aan alle eisen en voorwaarden.

Voor de realisatiefase wordt ook een Bestuursvereenkomst tussen Vervoerregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland, Gemeente Uithoorn en Gemeente Amstelveen afgesloten (bijlage 1). De twee belangrijkste voorwaarden om het project succesvol te kunnen realiseren zijn verwoord als ontbindende voorwaarden in deze Bestuursvereenkomst:

- De uitvoerbaarheid van de Uithoornlijn is afhankelijk van de realisatie van de Ombouw Amstelveenlijn.
- Indien het resultaat van de aanbesteding het beschikbaar gestelde budget overstijgt, wordt dit aan de Regioraad voorgelegd. In het ultieme geval kan de Bestuursvereenkomst worden ontbonden en vindt het project geen doorgang.

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

Maatschappelijke gevolgen

De Uithoornlijn brengt een fikse verschuiving in de reizigersstromen met zich mee. De Amstelveenlijn en Uithoornlijn vormen samen de ruggengraat van het OV in de zuidelijke corridor van de Stadsregio Amsterdam. Oostwestverbindingen per bus worden aangetakt op deze ruggengraat. Daardoor worden knooppunten versterkt en kunnen reizigers snel en betrouwbaar op de belangrijkste bestemmingen komen.

Daarnaast heeft de aanleg van de Uithoornlijn uiteraard gevolgen voor de omwonenden. In de aanbesteding zal de markt uitgedaagd worden om de hinder tijdens de bouw voor omwonenden en OV-reizigers te beperken. In het ontwerp zijn langs nagenoeg het hele tracé schermen voorzien om eventuele overlast van geluid en verlies van privacy te beperken voor de mensen die aan het tracé wonen.

Wie en wat hebben we hiervoor nodig?

In het project werkt de Vervoerregio Amsterdam nauw samen met Gemeente Uithoorn, Gemeente Amstelveen en Provincie Noord-Holland.

Planologische procedures en grondverwerving

Voor de aanleg van de Uithoornlijn zijn twee nieuwe bestemmingsplannen nodig:

1. Voor het tracédeel in Amstelveen (aanpassing van het opstel terrein, tot aan N201)

Het ontwerp-bestemmingsplan voor het tracédeel in Amstelveen wordt eerste helft 2018 ter inzage gelegd. De planning is dat de gemeenteraad van Amstelveen medio 2018 besluit over het bestemmingsplan.

2. Voor het tracédeel in Uithoorn (van Randweg tot aan dorpscentrum)

Het ontwerp-bestemmingsplan voor het tracédeel in Uithoorn heeft van 21 september tot 1 november 2017 ter inzage gelegen. Na het Uitvoeringsbesluit zal de gemeenteraad van Uithoorn in maart 2018 besluiten over het bestemmingsplan.

De werkzaamheden voor de aanleg van de Uithoornlijn zullen niet starten voor vaststelling van het bestemmingsplannen. Ten behoeve van de aanleg van de Uithoornlijn dient er grond verworven te worden binnen gemeente Amstelveen.

Binnen de gemeentegrenzen van Uithoorn is de grond van het tracé eigendom van Provincie Noord-Holland. Ten behoeve van de aanleg van de Uithoornlijn wordt de grond in principe overgedragen aan gemeente Uithoorn.

Hoe gaan we communiceren?

-Over het te nemen uitvoeringsbesluit zal gecommuniceerd worden door middel van een persbericht, een bericht op de verschillende middelen van de Vervoerregio en de partners, en de nieuwsbrief van de Uithoornlijn.

-Bij gunning zal het contract feestelijk worden ondertekend. En zal een persbericht/ persgesprek plaatsvinden.

Besluitvormingsproces

De gemeenteraden van Amstelveen en Uithoorn is om hun advies gevraagd voorafgaand aan de besluitvormende Regioraad van 12 december 2017. Uit deze adviezen zijn geen wijzigingen voortgekomen ten opzichte van het Uitvoeringsbesluit dat in de voorsessie van 17 oktober is behandeld.

Bijlage 1: Bestuursovereenkomst Realisatiefase Uithoornlijn, versie 1 november 2017

Bijlage 2: Overzicht afhandeling moties en amendementen Voorkeursbesluit, versie 4 september 2017

Bijlage 3: Advies Gemeenteraad Uithoorn

Bijlage 4: Advies Gemeenteraad Amstelveen

Besluit

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

De regioraad van de Vervoerregio Amsterdam

Gelezen het voorstel B-3 van het Dagelijks Bestuur van 16 november 2017;

Gelet op het advies van de Commissie Werkwijze van 14 november 2017:

Gelet op de Wet gemeenschappelijke regelingen en de Gemeenschappelijke regeling van de Vervoerregio Amsterdam;

besluit:

1. In te stemmen met de start van de aanbesteding van de realisatie van het project Uithoornlijn;
2. Het Dagelijks Bestuur van de Vervoerregio Amsterdam te mandateren om de opdracht tot realisatie te verstrekken als de aanbesteding leidt tot een aanbidding die aan de voorwaarden voldoet;
3. In te stemmen met de Bestuursovereenkomst Realisatiefase Uithoornlijn en de portefeuillehouder te mandateren deze te ondertekenen namens de Vervoerregio;
4. Kennis te nemen van de kosten en dekking van het project Uithoornlijn inclusief de Rijksbijdrage aan de Uithoornlijn als onderdeel van het project Amstelveenlijn/Uithoornlijn;
5. 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 Uithoornlijn;

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de regioraad van de Vervoerregio Amsterdam op 12 december 2017.

de secretaris,

de voorzitter,

drs. A. Joustra

plaatsvervangend,
mr. D. Bijl