

Intentieovereenkomst Uitvoeringsafspraken Ombouw Amstelveenlijn

Preambule

Op basis van een haalbaarheidsstudie is besloten om de Amstelveenlijn tot metro om te bouwen en zodoende de Noord/Zuidlijn in 2017 te laten doorrijden tot in Amstelveen Westwijk. De Stadsregio Amsterdam en de gemeenten Amstelveen en Amsterdam willen met deze intentieovereenkomst de samenwerking vormgeven om dit te bereiken. Daartoe richt de Stadsregio Amsterdam een projectbureau op (artikel 1) dat de taak krijgt om een schetsontwerp voor te bereiden (artikel 2) en een besluit voor de uiteindelijke realisatie voor te bereiden in de vorm van een GO/NO GO-besluit in 2011 (artikel 3). De Stadsregio is opdrachtgever en het projectbureau is dan ook verantwoordelijkheid verschuldigd aan het DB van de stadsregio (in casu de gemandateerde portefeuillehouder). Om voldoende inbreng van de partijen te kunnen garanderen wordt een stuurgroep ingesteld. Een overlegorgaan, samengesteld uit de directeuren van de betrokken diensten van de partijen, geeft advies aan de besturen van de partijen. (artikel 2). Om de procedure tijdig gereed te hebben is het nodig om een uitspraak te doen over de basisvariant (artikel 4) en is het van belang om al een aantal onderzoeken op te starten vooruitlopend op de civieltechnische voorbereiding die na het GO/NO GO-besluit plaatsvindt (artikel 5).

De Partijen:

- A. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amstelveen ingevolge artikel 160 lid 1sub e en artikel 171 van de Gemeentewet, ter uitvoering van het collegebesluit d.d.15 september 2009, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder Mobiliteit mevrouw J.E.M. Tabak (hierna te noemen de gemeente Amstelveen);
- B. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam ingevolge artikel 160 lid 1sub e en artikel 171 van de Gemeentewet, ter uitvoering van het collegebesluit d.d.29 september 2009, te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder Verkeer, Vervoer en Infrastructuur de heer H. Gerson (hierna te noemen de gemeente Amsterdam);
- C. De Stadsregio Amsterdam, ingevolge artikel 45 van de 'gemeenschappelijke regeling Stadsregio Amsterdam' en ter uitvoering van het besluit van het Dagelijks Bestuur d.d. 17 september 2008 te dezen rechtsgeldig vertegenwoordigd door de portefeuillehouder Openbaar Vervoer van de Stadsregio Amsterdam, dhr. H. Luiten (hierna te noemen de Stadregio Amsterdam).

Hierna te noemen Partijen.

Overwegende, dat:

- De haalbaarheidsstudie naar de ombouw van de Amstelveenlijn tot een volwaardige metro door partijen is aanvaard en heeft uitgewezen dat de ombouw van de Amstelveenlijn naar metrokwaliteit nodig, wenselijk en mogelijk is;
- De OV-visie van de stadsregio (2008), de OV-visie van de gemeente Amsterdam (2008) en de OV-visie van de gemeenten Aalsmeer/Uithoorn/Amstelveen (2008) uitgaan van ombouw en daarin gewenste en noodzakelijke versterking van het OV zien;
- De huidige lijn 51, de Amstelveenlijn, geen toekomstvaste verbinding tussen Amstelveen en Amsterdam centrum is;
- De Amstelveenlijn te lijden heeft onder verstoringen en onregelmatigheid;
- Vervanging van materieel en bovenbouw op het oude deel van de lijn aan de orde is binnen 5-10 jaar;
- De Noord/Zuidlijn en het OV-systeem als geheel beter en robuuster worden als ook Amstelveen daarop is aangesloten;
- De Noord/Zuidlijn in doorgetrokken vorm tevens een betere drager voor ruimtelijke ontwikkeling is;
- De beëindiging van de Noord/Zuid-lijn in de Zuidas op een spoor een tijdelijke situatie is die, gezien de verwachte reizigersstromen, hooguit enkele jaren kan voldoen;
- Voor de exploitatie van de naar Amstelveen doorgetrokken Noord/Zuidlijn behoefte is aan een groot emplacement, dat onder andere ten zuiden van Westwijk (Legmeerpolder) in Amstelveen zou kunnen worden gerealiseerd;
- De ombouw van de Amstelveenlijn tot metro gezien het bovenstaande gelijktijdig gereed zou moeten zijn met de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn;
- Een zeer voortvarende aanpak van de voorbereiding daarvan noodzakelijk is. Een aantal processen, die bij een conventionele werkwijze volgtijdelijk plaatsvinden, zullen parallel met het maken van een ontwerp moeten plaatsvinden;
- Het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam op 28 mei 2009 heeft ingestemd met het Plan van Aanpak Ombouw Amstelveenlijn, het daarmee opstarten van de planstudiefase en het financieren van alle voorbereidende handelingen ten behoeve van de ombouw. De gemeenten Amsterdam en Amstelveen hebben aangegeven ook in de voorbereidingsfase te willen bijdragen in de vorm van het leveren van menskracht en expertise;



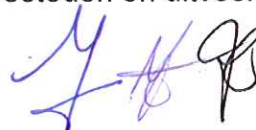
Komen het volgende overeen:

Artikel 1: Reikwijdte en werkingsduur van de intentieverklaring

1. Partijen besluiten gezamenlijk de voorbereiding van de ombouw van de Amstelveenlijn tot een volwaardige metro ter hand te nemen ten einde de Noord/Zuidlijn tijdig te kunnen verlengen naar Amstelveen.
2. Voor de uitvoering van de voorbereiding richt de Stadsregio Amsterdam een Projectbureau Amstelveenlijn op.
3. Het projectbureau verricht alle voorbereidende handelingen en bereidt een GO/NO GO-besluit voor omtrent het ontwerp, de financiering, de civieltechnische voorbereiding, de aanbesteding en de uitvoering van de ombouw. Het GO/NO GO besluit wordt op zijn laatst op 1 oktober 2011 voorgelegd aan de Bestuurlijke Stuurgroep die het besluit plus advies aan het DB van de Stadsregio voorlegt. Het DB legt het GO/NO GO besluit vervolgens voor aan Partijen.
4. Partijen nemen ieder binnen vijf maanden nadat het GO/NO GO-besluit is voorgelegd, een bindend besluit over dit voorstel.
5. Deze intentieovereenkomst eindigt op het moment dat partijen het GO/NO GO-besluit hebben genomen.

Artikel 2: verantwoordelijkheden, taken en financiering van het projectbureau

1. De Stadsregio Amsterdam is de formele opdrachtgever van de projectdirecteur. Deze is ook financiële verantwoording schuldig aan de Stadsregio. De projectdirecteur rapporteert daartoe minimaal één maal per maand aan de Stadsregio (ambtelijk en bestuurlijk).
2. Inhoudelijke verantwoording over de voortgang van het project (tracé, procedures, ontwerp, financiering) legt de projectdirecteur af aan de Bestuurlijke Stuurgroep. De Stadsregio Amsterdam benoemt de voorzitter van de Stuurgroep. Partijen benoemen ieder één lid van de Stuurgroep. De Stuurgroep beoordeelt minimaal eens per drie maanden - of zoveel vaker als de Stuurgroep dat wenst - de vorderingen van het project. Het projectbureau stelt daartoe, voorafgaand aan elke stuurgroepvergadering, een uitgebreide voortgangsrapportage op (inclusief de mogelijke risico's en de beheersing daarvan), opdat de voortgang gestuurd kan worden. Op weg naar een definitief besluit in 2011 maakt de Stuurgroep het via bestuurlijke ijkpunten en tussenrapportages mogelijk dat leden van de Stuurgroep ook tussentijds kunnen rapporteren aan colleges en raden. Het is uiteindelijk de Bestuurlijke Stuurgroep die een voorstel voor een GO- of NO GO-besluit voorlegt aan het DB van de Stadsregio.
3. Het projectbureau en de Stadsregio stellen een ambtelijke werkgroep samen uit directeuren van de betrokken diensten van Partijen. Dit directeurenoverleg zorgt voor de bestuurlijke en ambtelijke inbedding van de stuurgroepadviezen in de organisaties van Partijen.
4. De Stadsregio Amsterdam stelt voor de jaren 2010 en 2011 maximaal twee maal € 3,5 miljoen ter beschikking in de vorm van subsidies uit de regionale middelen van de Brede Doeluitkering (BDU) voor de bekostiging van het projectbureau (bemensing, huisvesting) en haar activiteiten (onderzoeken, studies, bijeenkomsten, publicaties). Als bij het nemen van een positief besluit (GO-besluit) wordt overgegaan tot voorbereiden, aanbesteden en uitvoeren van het



project, worden deze kosten geacht onderdeel te zijn van de kosten van de uitvoering (gedeelte Voorbereiding, Toezicht en Administratie) en in mindering gebracht op de uitvoeringssubsidie.

5. De gemeenten Amsterdam en Amstelveen leveren ieder een nader te bepalen bijdrage in de vorm van het ter beschikking stellen van menskracht en kennis, of faciliteiten. Partijen kunnen ook een financiële bijdrage leveren (zie ook artikel 2, lid 8).
6. In het geval voortijdige stopzetting van de voorbereiding van de ombouw met instemming van alle partijen overeengekomen wordt, zal de Stadsregio de tot dan toe gemaakte kosten volledig dragen.
7. De Stadsregio Amsterdam benoemt, in overleg met de stuurgroep de projectdirecteur. De projectdirecteur stelt in nauw overleg met de Stadsregio het projectbureau samen.
8. Het projectbureau wordt zodanig samengesteld dat het optimaal kan functioneren en gebruik kan maken van de expertise binnen de betrokken gemeenten. De medewerkers van het projectbureau worden gedetacheerd bij de Stadsregio en via deze bij het projectbureau, dan wel extern ingehuurd door het projectbureau. Partijen stemmen in met het uitlenen van personeel aan het projectbureau. In overleg zal worden geïnventariseerd welke kennis en ervaring beschikbaar is, waarbij gebruik gemaakt wordt van al aanwezige ervaring bij partijen en de projectbureau's Noord/Zuidlijn, Zuidas, A9 en AMSYS/GVB.
9. Partijen werken ambtelijk en bestuurlijk mee aan de voorbereiding van de ombouw van de Amstelveenlijn door informatie tijdig aan te leveren en tijdig de benodigde procedures te voeren, op aangeven van het projectbureau.
10. Het projectbureau houdt op te bestaan na het nemen van het GO/NO GO-besluit.
11. Het projectbureau voert onder andere de onderzoeken uit naar de in het plan van aanpak genoemde onderwerpen (bijlage 1) en gaat daarbij uit van het parallel schakelen van processen.
12. Het projectbureau is er voor verantwoordelijk dat er goed en regelmatig overleg is met belanghebbenden.
13. Alle genoemde bedragen zijn exclusief BTW.

Artikel 3: Het op te stellen GO/ NO GO-besluit

1. Uiterlijk 1 oktober 2011 legt het projectbureau een voorstel met een GO-besluit of een NO GO-besluit aan de partijen voor.
2. In het geval dat een GO-besluit wordt voorgelegd bevat dit eenduidige en bindende uitspraken over de volgende zaken:
 - Een schetsontwerp van de voorgestelde ombouw, met daarin de scope, het tracé, het eindpunt, de uitvoeringsvorm, de ligging van de stations, inpassing in de omgeving en overige voorzieningen (voor onder andere bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en communicatie, BLVC).
 - De verwachte kosten van de ombouw op basis van het schetsontwerp en een nauwkeurige inschatting van betrouwbaarheidsmarge.
 - Een kosten-baten-analyse volgens de OEI-systematiek.
 - Een gedragen voorstel voor de financiering.



- Een voorstel voor de kostenverdeling voor het hele project. Basis daarbij is de BDU-systematiek. Deze systematiek schrijft voor dat Stadsregio maximaal € 225 miljoen in kan brengen bij een dergelijk regionaal OV-project. Volgens deze systematiek moeten de betrokken gemeenten daarvan samen 5% opbrengen, zodat een verdeling ontstaat van € 213,75 miljoen ten laste van de Stadsregio en € 11,25 miljoen ten laste van de beide gemeenten gezamenlijk. Deze gemeentelijke bijdragen zijn pas aan de orde ná het GO-besluit (dus ná 2011) en betaling is naar rato van de realisatie van het project (2012 t/m 2017).
 - De aanbestedingsstrategie voor minimaal het civieltechnisch ontwerp en de uitvoering en eventueel voor de financiering, beheer en onderhoud. Het projectbureau onderzoekt hiervoor de mogelijkheden van alternatieve aanbestedingsstrategieën, bijvoorbeeld PPS-constructies.
 - Een risicoanalyse (technisch, organisatorisch en financieel), een strategie om dit risico te beheersen en een analyse van de afhankelijkheid van de drie grote projecten in de omgeving: ondertunneling A9, Noord/Zuidlijn en Zuidas. Het projectbureau zoekt aansluiting bij de systematiek uit de 'Regeling Risicovolle Projecten', zoals de gemeente Amsterdam die ook hanteert.
 - Een voorstel voor uitvoeringsplanning, financieringsstrategie en fasering.
 - Een voorstel voor de structuur van de organisatie die verantwoordelijk wordt voor de aanbesteding en uitvoering van de ombouw.
3. In het geval dat een NO GO-besluit wordt voorgelegd bevat dit, behalve het onderbouwde besluit om de Amstelveenlijn niet om te bouwen tot metro, ook een voorstel voor het onderzoeken van een alternatieve ontwikkeling. Daarbij zullen de uitgangspunten zoals genoemd in de overwegingen bepalend zijn.
 4. Partijen nemen binnen vijf maanden nadat het GO/NO GO-besluit is voorgelegd een bindende beslissing, dit is uiterlijk op 1 maart 2012.

Artikel 4: Basisvariant en uitgangspunten

1. Het projectbureau gaat bij het voorbereiden van het GO/NO GO-besluit bij de verdere uitwerking uit van een basisvariant (naast een nul-variant en eventuele andere [deel]varianten conform OEI-systematiek in het kader van de kostenbatenanalyse). Deze basisvariant is gebaseerd op de resultaten van de Haalbaarheidsstudie en de door partijen aangegeven aanvullingen daarop en heeft een hoog 'no regret-gehalte'. Ze bestaat uit de volgende onderdelen:
 - een viaduct of een tunnel in Buitenveldert. Zuideramstel heeft uitdrukkelijk voorkeur voor een tunnel, maar er zijn nog veel onzekerheden (kosten, aansluiting op de Zuidas). Het projectbureau zal uitvoerig onderzoek doen naar beide opties, inclusief vorm, consequenties, inpassing, kosten e.d.;
 - een maaiveldligging in de as van de Beneluxbaan in Amstelveen tot in Westwijk, met ongelijkvloerse kruisingen;
 - een ongelijkvloerse kruising met de A9, de Zuidtangent en de Stadsweg;
 - een optie om het tracé door te trekken naar de Legmeerpolder; hier zijn ook een P&R en een emplacement mogelijk. (De andere mogelijkheid voor een emplacement is in Amsterdam-Noord. Deze laatste optie zal de gemeente Amsterdam zelf onderzoeken).
2. Naast de Basisvariant wordt een variant ('terugvaloptie') verkend conform de Haalbaarheidsstudie, waarbij ombouw alleen plaatsvindt tot Amstelveen-centrum. In deze terugvalvariant wordt ook uitgewerkt hoe de verbindingen met Amstelveen - Westwijk worden vormgegeven en wordt onderzocht wat de gevolgen zijn voor de opstelvoorzieningen/emplacementen.

Artikel 5: Aanvullende onderzoeken en bijkomende bepalingen

1. De mogelijke gebiedsontwikkeling rondom bijvoorbeeld de VU, Amstelveen-centrum-A9zone en Legmeerpolder dient voortvarend ter hand te worden genomen ter versterking van de vervoerwaarde en maximalisatie van de kostendeckingsgraad.
2. Amstelveen zal het voortouw nemen in de gebiedsontwikkeling centrum-A9-zone en zal daartoe met het projectbureau regelmatig contact hebben. Amstelveen neemt eveneens het voortouw in de mogelijke gebiedsontwikkeling rondom de andere stations binnen de gemeente. Het is voor zowel Amsterdam als Amstelveen van belang dat beide gemeenten gelijktijdig met het GO-besluit zicht hebben op de kansen en mogelijkheden voor het gebied langs de Amstelveenlijn en dan met name nabij de stations.
3. Als gevolg van de verknoping van Zuidtangent en Amstelveenlijn is de inrichting van een regionaal HOV-knooppunt nabij Amstelveen-centrum voor de hand liggend. Amstelveen neemt de ontwikkeling hiervan op zich in nauwe samenwerking met de Stadsregio Amsterdam.

Deze intentieovereenkomst treedt in werking op 27 november 2009.

Opgemaakt in drievoud,

Gemeente Amstelveen,

J.E.M. Tabak
Wethouder Mobiliteit

Stadsregio Amsterdam,

H. Luiten
Portefeuillehouder Openbaar vervoer

Gemeente Amsterdam,

H. Gerson
Wethouder Verkeer, Vervoer en Infrastructuur

De activiteiten op de verschillende gebieden kunnen gelijkgeschakeld worden:

Juridisch

- Vooronderzoeken zoals flora/fauna, archeologie, waterlopen, externe veiligheid.
- Milieueffectenrapportage (indien nodig)
- Aanpassen bestemmingsplannen
- Nakomen wet geluidshinder (akoestisch onderzoek e.d.)
- Voorbereiden van zoveel mogelijk vergunningaanvragen/ontheffingen.
- Opstellen routekaart vergunningen/ontheffingen
- Grondverwerving
- Planschade vergoedingen
- Overige activiteiten

Technisch/ ontwerp

- Programma van Eisen (inclusief behandeling en inspraak)
- Definitief Integraal Programma van Eisen
- Schetsontwerp
- Concept-VO (inclusief behandeling, toetsing en overleg)
- Kabels en leidingen verlengen / verleggen in samenwerking met de gemeenten
- Overige activiteiten

Bestuurlijk

- Betrekken relevante publieke en private partijen
- Meewerking t.a.v. juridische procedures
- MIRT besluitvorming
- BDU besluitvorming
- Overige activiteiten

Financieel

- Inzicht (detail) in financiële dekking
- Private partijen
- Directieraming (en 2nd opinion)
- Exploitatiebegroting
- Investeringsbegroting
- Cash flow begroting
- Risicobeheersingmodel
- Overige activiteiten

BLVC

Bereikbaarheid: Opstellen bereikbaarheidsplan voor alle modaliteiten.

Leefbaarheid: Gevoeligheidskaart opstellen Leefbaarheid. Voorbereiden maatregelen en alternatieven.

Veiligheid: Veiligheidsrisicos in kaart brengen. Opstellen maatregelen en alternatieven.

Communicatie: Communicatieplan opstellen voor de periode na 2011.
Organiseren van het inloophuis.
Overige activiteiten

Exploitatie

- Operationeel Concept Metro (OCM) uitbreiden met deel Noord/Zuidlijn in Amstelveen
- Bepalen hoeveelheid extra metrovoertuigen
- Inzicht beheer en onderhoud baan en stations

3c) Bestuurlijke besluiten voorbereiden voor go/no go van ombouw Amstelveenlijn en opstellen en vastleggen samenwerkingsovereenkomst voor de uitvoering.

BIJLAGE I: Taken en doelstellingen Projectbureau (uit Plan van Aanpak Ombouw Amstelveenlijn, Stadsregio Amsterdam, mei 2009)

Fase 3 Projectbureau

Mijlpaal: go/ no go-besluit (2011)

3a) Juni – september 2009	Oprichten projectorganisatie
3b) September 2009 – juni 2011	I variantkeuze en scope, II voorbereiding III ontwerp
3c) Maart – mei 2011	Opstellen go/ no go-besluit
Juni 2011	Bestuurlijke besluitvorming go/ no go-besluit

3a) In deze fase wordt het projectbureau, onder leiding van de Stadsregio Amsterdam, opgericht.

- samenstellen van het projectteam
- huisvesting, inrichting etc.
- relaties aangaan met externe experts
- communicatie en netwerkbouw
- inplannen van het opdrachtgeveroverleg en bestuurlijke overleggen

3b Deze fase betreft:

I afronden voorgelegde variantkeuze, bepalen uiteindelijke scope van het project, markt consultatie;

II voorbereiding: procedures, plannen, begroten, communiceren etc.;

III ontwerp: rekenen, tekenen, BLVC, exploitatie, consultatie: bevolking, politiek etc.

In deze fase dienen in elk geval de volgende werkzaamheden verricht te worden:

- Planning (detail) maken
- Keuze variant en scope
- Inventarisatie (detail) activiteiten
- Onderzoek naar gevolgen exploitatie
- Onderzoek naar gevolgen onderliggend busnet
- Onderzoek naar mogelijkheid CASH en Amstelveenlijn samen¹
- Onderzoek naar B&O kosten
- Onderzoek naar 0-variant (tram / terugval optie)
- Risico analyse
- Onderzoek naar de mogelijkheden en kosten van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn voor het geval de Zuidas niet in de voorgestelde periode tot ontwikkeling komt
- Onderzoek naar consequenties voor sneltramlijn 51 bij doortrekken van de Noord/Zuidlijn tot Amstelveen Centrum
- Marktconsultatie omtrent DFBM ombouw Amstelveenlijn

Projectmanagement

Het projectbureau dient de eigen organisatie en die van het project te organiseren en te continueren. De verschillende beheersaspecten (zoals tijd, geld, kwaliteit, risico's) van het project dienen in kaart gebracht en bewaakt te worden.

Gebiedsontwikkeling / Markt

- Het Projectbureau zal in nauwe samenwerking met de gemeenten via markt-consultatie tijdig onderzoeken of gezamenlijke gebiedsontwikkelingen mogelijk zijn langs of nabij de omgebouwde Amstelveenlijn. De gebiedsontwikkeling zelf blijft uiteraard de verantwoordelijkheid van de betreffende gemeenten.
- Prijsvraag (eventueel)
- Aanbestedingsstrategie opstellen