

Bezoekadres
Stadhuis, Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
www.amsterdam.nl



Gemeente Amsterdam

Retouradres: B&W, Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Dagelijks Bestuur Stadsregio Amsterdam
Postbus 626
1000 AP Amsterdam

DIVV
16 SEP 2009

Datum

Ons kenmerk 2009007877
Behandeld door Ivo Frantzen
Telefoonnummer 020-556.5207
Faxnummer 020-5565704
E-mail i.frantzen@ivv.amsterdam.nl

Bijlage

Onderwerp Reactie op "Plan van Aanpak Ombouw Amstelveenlijn"

Geachte leden van het Dagelijks Bestuur,

Eind 2008 heeft U aan het College van Amsterdam gevraagd om een bestuurlijke reactie te geven op het rapport "Haalbaarheidstudie ombouw Amstelveen en doortrekking Noord/Zuidlijn". In verband met het onderzoek van de commissie Veerman en de reactietermijn is besloten om geen bestuurlijke reactie te sturen. U bent hier ambtelijk van op de hoogte gesteld.

Recent is door het dagelijks bestuur van de Stadsregio het plan van aanpak Ombouw Amstelveenlijn vastgesteld. In verband met de op te stellen intentieovereenkomst tussen Amsterdam, Amstelveen en Stadsregio en vanwege de ambitie van de Stadsregio om in september 2009 een projectbureau op te richten, wil het College hierop graag een reactie geven.

Voorop gesteld; het voorstel om de Amstelveenlijn om te bouwen tot metrolijn sluit aan bij de Amsterdamse OV-Visie. Hierin heeft de gemeente Amsterdam de ambitie geformuleerd om het huidige metronet om te bouwen tot een volwaardig metronet. De verbouwing van de Amstelveenlijn is daarbij gekoppeld aan het doortrekken van de Noord/Zuidlijn richting Amstelveen. Doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen heeft verschillende voordelen: reizigers ten zuiden van Amsterdam krijgen een beduidend snellere verbinding met de Amsterdamse binnenstad en de betrouwbaarheid van het totale metronet wordt vergroot.

1. Financiële betrokkenheid

Met betrekking tot de financiële betrokkenheid heeft het College de volgende opmerkingen:

- De ombouwkosten voor een volledige ombouw tot Amstelveen Westwijk zullen circa € 400 miljoen tot €480 miljoen bedragen. Daarbij is een aanzienlijke onzekerheidsmarge van circa 25%, behorende bij deze fase van het project, gehanteerd. Indien de scope van het project wijzigt, zoals verlenging naar Legmeerpolder, zullen de kosten verder stijgen. Tevens zal in de vervolgfase kritisch gekeken moeten worden naar de gehanteerde risico-opslagen.
- In het kader van de intentieovereenkomst en het op te stellen go/no-go besluit zal het College nader afspraken maken over de bijdrage van Amsterdam en de risico-verdeling tussen Amsterdam, Amstelveen en Stadsregio Amsterdam.

2. Regeling risico-volle projecten

De gemeente Amsterdam heeft de regeling risicovolle projecten vastgesteld. Deze regeling is bedoeld voor projecten met grote risico's. Niet het koste wat kost vermijden van risico's staat centraal, maar het vooraf in beeld brengen van oorzaken en gevolgen van risico's en het treffen en naleven van beheersmaatregelen.

Doel van de regeling is optimale sturing vooraf en tijdens het project in plaats van controle achteraf. Daarom worden eisen gesteld aan:

- opzet van het project
- uitvoering van het project, in het bijzonder de aspecten tijd, geld en functionele eisen
- beheersmaatregelen

Het College beveelt de SRA aan om in lijn met deze regeling te rapporteren over de risico's.

3. Expertise

Voor de planstudiefase en het op te richten projectbureau kunt u beroep doen op de expertise binnen de gemeente Amsterdam. Komende zomer zal de gemeente Amsterdam ambtelijk een voorstel doen voor de mogelijk in te zetten capaciteit. De regie van deze actie ligt bij de dienst IVV.

4. Voorwaarden vervolgtraject

Als laatste wijst het College op de voorwaarden bij de uitwerking van de planstudie:

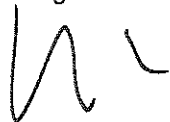
- Een goede inpassing van de metrolijn in stadsdeel Zuideramstel is vereist. Het betreft zowel de locatie van de metrostations als de fysieke inpassing van de lijn.
- Een goede afstemming met het project Zuidas is vereist. Het betreft zowel de inpassing op de plannen voor de Amstelveenboog in het Dok als de inpassing in Kenniskwartier.
- Een goede afstemming met het project Noord/Zuidlijn en AMSYS is vereist. De ambitie om de Amstelveenlijn gelijktijdig met het kerntracé van de Noord/Zuidlijn op te leveren betekent dat gebruik moet worden gemaakt van dezelfde treinen en systemen als de Noord/Zuidlijn. Dit betekent dat AMSYS (die deze treinen en systemen inkoop voor de bestaande metro en NZL) expliciet als partner en toeleverancier moet worden opgenomen in het organisatieschema.

- Een goede analyse van het openbaar vervoersysteem in Buitenveldert en Amstelveen is vereist. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn mag per saldo niet leiden tot een verslechtering van het voorzieningenniveau in Buitenveldert. Dit vereist een up-to-date vervoersprognose, die ook als input dient voor de kosten-batenanalyse (zie volgende punt).
- Het opstellen van een adequate risicoanalyse, en een kosten-batenanalyse conform de daartoe geëigende systematiek (OEI), inclusief de beschrijving van een nul-alternatief en minimaal één projectalternatief ter onderbouwing van het investeringsbesluit is vereist.
- Het doorrekenen van de kostendekkinggraad van de doorgetrokken Noord/Zuidlijn en het OV-netwerk in de zuidlob.
- Daarbij wordt er van uit gegaan dat de bevolking wordt geraadpleegd over de scenario's en het resultaat van de inspraak wordt meegenomen in de verdere besluitvorming.

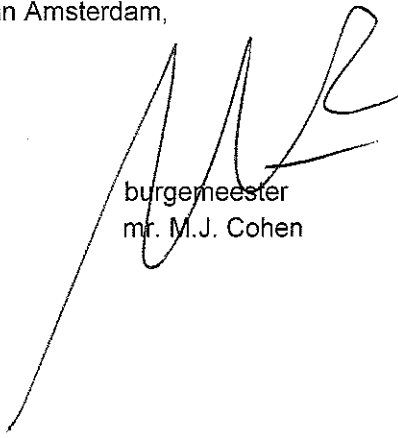
Het College gaat ervan uit dat bovenstaande punten door de SRA worden overgenomen in de uitwerking van de planstudie.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Amsterdam,



secretaris
drs. H. de Jong



burgemeester
mr. M.J. Cohen