

Vergaderdatum	Regioraad (11-12-2018)
Agendapunt	
Onderwerp	Actualisatie Investeringsagenda OV tot 2025
Portefeuillehouder	-

Van de Regioraad wordt gevraagd:

- 1 Akkoord te gaan met de bijstelling van de Investeringsagenda OV met een nieuwe reeks opgaven voor de periode tot 2025;
- 2 Bij positieve besluitvorming zal vervolgens het Dagelijks Bestuur begin 2019 een budget van 2,1 miljoen euro (1,2 miljoen studiekosten en 0,9 miljoen uitvoeringskosten) toekennen om de eerste projecten op te starten.

Samenvatting

Deze voordracht, in combinatie met bijbehorende stukken, bevat het voorstel voor de programmering van de nog op te starten projecten en de bijbehorende indicatieve kosten. Van de Regioraad wordt gevraagd:

- Akkoord te gaan met de bijstelling van de Investeringsagenda OV met een nieuwe reeks opgaven voor de periode tot 2025;
- Bij positieve besluitvorming zal vervolgens het Dagelijks Bestuur begin 2019 een budget van 2,1 miljoen euro (1,2 miljoen studiekosten en 0,9 miljoen uitvoeringskosten) toekennen om de eerste projecten op te starten.

Deze voordracht komt voort uit een besluit van de Regioraad van 12 december 2017. De Regioraad heeft destijds ingestemd met het vertalen van de nieuwe ov-opgaven naar initiatieven dan wel concrete projecten, met als doel om eind 2018 het programma Investeringsagenda OV financieel bij te stellen voor de periode tot 2025. Het gaat om opgaven die aanvullend zijn op het al bestaande programma, zoals die in juli 2018 met de 'Monitor en Bijstelling Investeringsagenda's' aan de Regioraad is gepresenteerd.

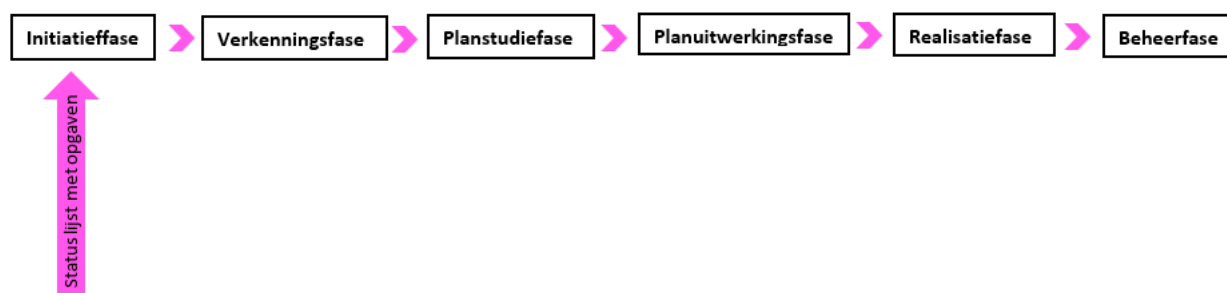
De lijst met nieuwe opgaven die in december 2017 is gepresenteerd bestond uit in totaal 82 opgaven: 19 opgaven voor de tweede tranche IA OV stad, 33 opgaven voor de Investeringsagenda metro en 30 opgaven voor de tweede tranche van de Investeringsagenda Regionaal OV. Aan de totale lijst van nieuwe opgaven is een kostenschatting gehangen van in 650 miljoen euro. De schattingen betreffen de *totale* investeringskosten. Hoewel er een aantal mutaties hebben plaatsgevonden ten opzichte van vorig jaar, blijft deze schatting staan. De verdeling van de kosten tussen de Vervoerregio en andere belanghebbende partijen wordt per project bepaald aan de hand van de Spelregels van de Vervoerregio.

Inmiddels is ook een schatting gemaakt van de benodigde studiekosten voor de nieuwe reeks van projecten. In totaal gaat het om 15 miljoen euro aan studiekosten, waarvan naar schatting 5,5 miljoen euro voor de rekening van de Vervoerregio komt.

Al de hierboven genoemde kosten worden verdeeld over de jaren tot 2025. Waarbij in het in de eerste jaren voornamelijk om studiekosten zal gaan en in de laatste jaren vooral om de investeringskosten. Inzicht in de beheer en onderhoud kosten volgt uit de projecten en zijn op dit moment niet opgenomen in het kostenplaatje.

De afgelopen maanden zijn er, op ambtelijk niveau, met onze regiogemeentes afspraken gemaakt over de vast te stellen opgaven. Deze afspraken zijn nog niet formeel gemeld bij de gemeenten. De lijst met opgaven die nu voor ligt bevinden zich in de initiatieffase. Dat houdt in dat de projecten nog gestart moeten worden. Afhankelijk van de opgave gaan deze van start in de verkenningsfase, planstudiefase of planuitwerkingsfase. Zie voor de fasering figuur 1.

Figuur 1. Fasering projecten Vervoerregio



Indien de Regioraad in december akkoord gaat met de beslispunten, worden de projecten opgestart. De projecten gaan (individueel of geclusterd) naar het Dagelijks Bestuur om de verdere uitwerking van het project en de bijbehorende raming voor te leggen.

Er wordt ondertussen met de partners hard gewerkt aan de lopende projecten in 1^e tranche. De projecten in Amsterdam bevinden zich grotendeels aan het eind van de planstudiefase. Op basis van een maatschappelijke kosten en batenanalyse is geconstateerd dat een tramoplossing voor Lijn 15 niet kosteneffectief is. Daarom wordt voorgesteld om de scope van dit project te wijzigen naar het optimaliseren van de bestaande buslijn 15. Projecten in de regio zijn deels in uitvoering, deels in voorbereiding, waaronder projecten uit het AROV-programma van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Geïnvesteed wordt in met name de R-net corridors.

Meegezonden stukken

- 1 Overzicht projecten tweede tranche Investeringsagenda OV Stad
- 2 Overzicht projecten Investeringsagenda Metro

3 Overzicht projecten tweede tranche Investeringsagenda Regionaal OV

Inleiding

Voorgeschiedenis

Op 10 december 2013 heeft de Regioraad de 'Investeringsagenda OV, investeren in een bereikbare regio' vastgesteld voor de periode tot 2025. De optimalisatie van het bus- en tramnetwerk werd als belangrijkste opgave gezien voor de Investeringsagenda OV. Het bus- en tramnetwerk was in die periode uitermate traag en onbetrouwbaar. Logischerwijs werd de Investeringsagenda OV (IA OV) onderverdeeld in de twee sub-programma's: IA OV Stad en IA Regionaal OV (voorheen 'streek'). De IA OV Stad is opgestart rond een samenwerkingsovereenkomst die de Vervoerregio samen met gemeente Amsterdam en GVB heeft gesloten voor de uitvoering van ov-projecten op het Amsterdamse grondgebied. De IA Regionaal OV bestaat uit projecten op de R-net corridors, waaronder projecten uit het AROV-programma van het ministerie van Infrastructuur en Milieu uit 2009. Aan een groot deel van de in 2013 vastgestelde projecten wordt nog steeds gewerkt. De opgaven en doelen zijn nog niet behaald en vergen komende jaren de volle aandacht.

Het programmeren en vaststellen van een reeks opgaven in een investeringsagenda geeft focus op een zeker aantal projecten die bijdragen aan de doelstellingen van de Vervoerregio. De agenda helpt om het overzicht te houden en geeft inzicht in hetgeen de partijen de komende jaren samen aan willen werken. Dit draagt bij in het nastreven van de juiste doelen. De mogelijkheid om tussentijds opgaven aan de vastgestelde agenda toe te voegen, wordt opgehouden met de invoering van 'het deurbeleid'. Dit middel biedt de mogelijkheid te kunnen inspelen op actuele ontwikkelingen of het benutten van kansen om werk met werk te maken.

Wat is er aan de hand?

In de metropoolregio Amsterdam wordt gewerkt aan opgaven als het beheersen van de druk op stedelijke centra, het versnellen van woningbouwprogramma's, het verduurzamen van mobiliteit en het slimmer aansluiten van verschillende modaliteiten op elkaar. Deze nieuwe ontwikkelingen en opgaven hebben allen hun uitwerking op de bereikbaarheid in de regio. Hiertoe is het Beleidskader Mobiliteit (2017) opgesteld. Deze ontwikkelingen en het nieuwe beleidskader zijn het uitgangspunt voor alle nieuwe opgaven die nu voor liggen.

Waar de eerste reeks van maatregelen uitsluitend in een context van bezuinigingen tot stand kwamen, is er nu ook sprake van sterke ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Dit verschil in context heeft tot gevolg dat de nieuwe opgaven deels een andere aard hebben. Vanaf 2013 is het adagium 'meer voor minder' als gevolg van de bezuinigingsopgave die een bedreiging vormde voor de kwaliteit van het openbaar vervoer in de vervoerregio. Dit resulteerde in scherpe doelstellingen voor het sneller en betrouwbaarder maken van bus en tram op geselecteerde trajecten als zijnde het 'plusnet' voor bus en/of tram. Naast doorstroming en betrouwbaarheid, speelt bij de tweede tranche ook de ontsluiting van nieuwbouw een belangrijke rol.

Voor de tweede tranche zijn ook de *lessons learned* uit de eerste tranche meegenomen. Een belangrijke constatering uit de evaluatie hiervan is dat projecten pas echt van de grond komen als het een bredere

opgave betreft dan enkel een ov-project, ofwel als de urgentie wordt gevoeld. In de tweede tranche worden de opgaven dan ook nadrukkelijk in samenhang met andere opgaven bekeken.

Nieuw in de Investeringsagenda OV zijn de metro opgaven. Bij het oprichten van de eerste tranche is metro niet meegenomen; de metro is nu eenmaal snel en betrouwbaar. Bovendien lag de prioriteit op de renovatie Oostlijn en de bouw van de Noord/Zuidlijn, waardoor nieuwe projecten voor de metro simpelweg niet aan de orde waren.

Inmiddels rijdt de Noord/Zuidlijn en is de renovatie van de Oostlijn in volle gang. De stad groeit en dit is vooral zichtbaar in het metrosysteem met een grote groei van het aantal reizigers. De metro wordt steeds meer gezien als *backbone* van het ov-netwerk van de vervoerregio waar steeds grotere stromen reizigers mee vervoerd worden. Dit benadrukt de nut en noodzaak van het uitbreiden van de Investeringsagenda OV met metro-opgaven. Het bijstellen van het programma Investeringsagenda OV biedt kans een reeks metro-opgaven op te nemen in de agenda tot 2025. De samenwerkende partijen onder IA OV Stad hebben zich bereid verklaard in het vervolg, naast bus en tram, te zullen inzetten voor opgaven die het bestaande metro-netwerk aangaan.

Essentie

Wat willen we bereiken?

Met het actualiseren van de Investeringsagenda OV wordt gewerkt aan opgaven die passen bij de huidige ontwikkelingen in de regio. Doel is om tot een lijst van opgaven te komen waarin de verschillende partners van de Vervoerregio zich herkennen en zich bereid verklaren om samen met de Vervoerregio deze projecten uit te voeren, om zo het openbaar vervoer voor 2025 te verbeteren. Tevens moeten de opgaven passen bij onze beschikbare middelen.

Argumentatie

1. Nieuwe/Gewijzigde opgaven Investeringsagenda OV Stad tot 2025

Opgaven

Scope wijziging eerste tranche opgave lijn 15

Naast de nieuwe opgaven tot 2025, is er ook een grote scopewijziging in een van de eerste tranche projecten. Wegens de omvang van de wijziging is deze het vermelden waard.

Tijdens de uitwerking van het project Vertrammen lijn 15 is door de toenmalig portefeuillehouder OV gevraagd om bij de besluiten over nieuw aan te leggen OV-infrastructuur, expliciet de afweging tram versus zero-emissiebus te maken. Voor lijn 15 is de herijking van de modaliteitskeuze uitgevoerd middels een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse licht (MKBA-light). Deze wijst uit dat investeren in een tram een dure maatregel is voor een marginale verbetering van het ov voor de reiziger. Daarom is samen met de gemeente Amsterdam en GVB voorgesteld om af te zien van nader onderzoek naar de vertramming van lijn 15 en de scope van het project bij te stellen. Ondanks een eveneens negatieve score voor een HOV-bus op vrije baan, is de verwachting dat bepaalde onderdelen van het busmaatregelenpakket toch positief scoren. Daarom wordt voorgesteld om in de bijgestelde projectscope maatregelen voor optimalisatie voor de bestaande buslijn 15 met de grootste kosteneffectiviteit te bepalen om alsnog de doelstellingen van de Investeringsagenda ov te behalen. De integrale aanpak met raakvlakken uit de omgeving wordt hier ook toegepast. Met het Zuidasproject worden afspraken gemaakt over eventuele consequenties.

Nieuwe opgaven

Ten opzichte van de oorspronkelijke lijst van projectideeën die in december 2017 aan de Regioraad is gepresenteerd hebben er een aantal mutaties plaatsgevonden. Een aantal projecten zijn overgedragen aan andere Investeringsagenda's, omdat bij nader inzien de nadruk van die opgaven elders ligt. Het betreft hier de volgende projecten: knooppunt Bijlmer ArenA is overgedragen aan de Investeringsagenda Metro, knooppunt Diemen Zuid aan Investeringsagenda Regio en knooppunt Duivendrecht aan Investeringsagenda Fiets.

Naast het overdragen van een aantal projecten aan de andere (sub)programma's, zijn er ook opgaven geclusterd. Binnen de koers 2025-opgaven zijn de opgaven voor Zeeburgereiland en IJburg samengevoegd tot de HOV Oostflank.

Het gaat om een totaal van 15 opgaven die verder ontwikkeld moeten worden:

- Generieke maatregelen (3);
- Koers 2025-opgaven (3)
- Knelpunten in het bestaande netwerk (8);
- Knooppunten (1).

In bijlage 1 'Rapportage tweede tranche Investeringsagenda OV Stad' is te lezen hoe de tweede tranche Stad tot stand is gekomen met een uitwerking van de bijbehorende opgaven en indicatieve ramingen.

Organisatie

De projecten zijn belegd bij de gemeente Amsterdam. De Generieke Maatregelen worden opgepakt door de dienst Metro en Tram (MET) en de knelpunten in het bestaande netwerk door de dienst Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR).

De categorie 'koers 2025-opgaven' is nieuw. De projecten uit deze categorie zijn onderdeel van brede mobiliteitsstudies om de nieuwbouwgebieden te ontsluiten. De projectorganisaties sluiten dan ook aan bij deze bredere studies. Gezien het brede karakter van de opgaven worden deze getrokken door V&OR. Knooppunt Muiderpoort staat momenteel *on hold*. Zodra de ontwikkelingen vorderen worden er afspraken gemaakt over de projectorganisatie en financiering.

Financiering

In het eindrapport Tweede Tranche (bijlage 1) dat in december 2017 aan de Regioraad is aangeboden is er een schatting gemaakt dat het gaat om *total* bedrag tussen de €350-€470 miljoen. Ondanks de mutaties blijft deze schatting staan. De opgaven die zijn overgedragen zijn namelijk projecten in de marge. De bijbehorende *totale* studiekosten worden geschat op ruim 9 miljoen¹.

In lijn met de spelregels van de Vervoerregio worden er afspraken gemaakt over de cofinanciering van de projecten.

1. *Opgaven Investeringsagenda Metro tot 2025*

Opgaven

Het programmateam van de Investeringsagenda Metro heeft zich het afgelopen half jaar gebogen over de circa 30 potentiële kandidaat metroprojecten. Deze lijst is ingedikt naar een lijst van 27 te starten projecten, die op basis van urgentie en werk-met-werkmogelijkheden in de tijd zijn gezet. In de bijlagen 2a, 2b, en 2c is terug te vinden hoe de Investeringsagenda Metro tot stand is gekomen, met een uitwerking van de bijbehorende opgaven en indicatieve ramingen.

Het gaat om een totaal van 27 projecten die verder ontwikkeld moeten worden:

- Gebiedsprojecten (12)
- Stationsprojecten (7)
- Spoorprojecten (3)
- Generieke onderzoeksprojecten (5)

Organisatie

In de projectlijst zijn verschillende type projecten opgenomen, die bij verschillende partijen zijn belegd. In principe komen alle opgaven bij de gemeente Amsterdam te liggen, op twee onderzoeksprojecten na. Die worden door het GVB opgepakt. Deze onderzoeken zijn gericht op het verbeteren van de exploitatie van het metronetwerk.

Binnen de gemeente Amsterdam zijn er twee diensten die het ambtelijk opdrachtgeverschap op zich nemen: Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR) en Metro en Tram (MET). Het voorstel is om het ambtelijk opdrachtgeverschap bij V&OR neer te leggen indien er een breder mobiliteitsvraagstuk ligt, dan enkel een metrovraagstuk. Bijvoorbeeld als het ook gaat over de bereikbaarheid van een station, of indien er samenhang is met andere modaliteiten.

MET zal het ambtelijk opdrachtgeverschap op zich nemen van projecten waarvan de scope zich beperkt tot het metrostation. Bijvoorbeeld als het gaat om het toevoegen van een lift of extra toegang tot een station.

¹ Dit is inclusief de studiekosten voor het reeds gestarte project HOV Oostflank. Dit project bevindt zich momenteel in de planstudiefase en is voor 2,3 miljoen euro opgenomen in de meerjarenraming van 2019-2022 (onderdeel van de programmabegroting 2019). De investeringskosten zijn nog niet opgenomen in de begroting. Voor het totaal plaatje van de geschatte kosten van de komende jaren is dit project opgenomen in de hierboven genoemde bedragen.

Dit is tevens inclusief de studiekosten van de Generieke Maatregelen van de tweede tranche. In het DB van 20 september is hiervoor studiebudget aangevraagd van 0,15 miljoen euro. Dit is een mutatie op de programmabegroting van 2019, welke zal worden verwerkt in de eerste Bestuurs Rapportage van 2019.

Beide diensten hebben ook een programmacoördinator beschikbaar gesteld. Deze draagt zorg binnen de eigen organisatie voor de voortgang van het totale programma en coördineert ook het lopende programma.

Financiering

Afgelopen december werden de kosten op €180 miljoen geschat. Dit bedrag wordt nog steeds gehanteerd. Dit komt doordat er twee grote projecten, te weten de herinrichting van de stations Duivendrecht en Strandvliet, zijn bij gekomen.

De *totale* studiekosten voor verkennings- en planstudiefase worden geschat op circa € 5,5 miljoen. De *totale* investeringen worden globaal ingeschat tussen de €130 en 140 miljoen². Hierbij zijn wederom cofinancieringsafspraken voorgesteld. Deze afspraken gelden in eerste instantie voor de investeringskosten. De intentie is uitgesproken om deze leidende principes ook te hanteren voor de studiekosten. Deze intenties dienen nog verder uitgewerkt te worden, met onder andere een nadere definiëring van de term voorbereidingskosten.

Tot slot is het belangrijk om op te merken dat de urgentie van een aantal projecten dusdanig hoog is, dat deze in 2018 nog gestart moeten worden.

2. *Opgaven Investeringsagenda Regionaal OV tot 2025*

Opgaven

Er wordt op dit moment veel gewerkt aan ov-projecten in de regio. De eerste tranche projecten van de Investeringsagenda Regionaal OV (IA ROV) zijn voornamelijk grote projecten – uit het AROV-subsidie programma van het Rijk – op de regionale (R-net) corridors, zoals ZaanIJtangent, HOV Schiphol Oost, Westtangent en HOV A9. Een deel hiervan is gerealiseerd, maar aan een deel wordt nog volop gewerkt. Daarnaast werkt de Vervoerregio met regionale partners aan andersoortige grote ov-opgaven, denk aan de Amsteltram en de studie Multimodale Knoop Schiphol. Investeren in onmisbare regionale corridors en knooppunten zorgt ervoor dat vele forensen, bezoekers en bewoners zich dagelijks snel en comfortabel kunnen verplaatsen in de regio Amsterdam. De jaarlijkse monitor van de Investeringsagenda's laat al zien dat de meeste R-net lijnen in de regio hoog scoren op snelheid en betrouwbaarheid. Het nieuwe lijnennet en de opening van de Noord/Zuidlijn sinds 22 juli 2018 laten deze scores naar verwachting nog verder stijgen.

Eind 2017 is de Regioraad geïnformeerd over 30 nieuwe projectideeën, die samen met de regiogemeentes zijn geïnventariseerd. Sindsdien is gekeken naar de haalbaarheid en de bereidheid om de projecten gezamenlijk uit te voeren voor 2025. Op basis van deze gesprekken is de lijst ingedikt tot 10 uit te voeren 'tweede tranche' opgaven. In bijlage 3 is een overzicht te vinden van de tweede tranche opgaven Investeringsagenda Regionaal OV, met de trekkende partij en de verwachte start projecten.

We weten nu al dat het niet blijft bij slechts 10 op te pakken ov-opgaven voor 2025. Er spelen namelijk meerdere ontwikkelingen, waar we de uitwerking in concrete maatregelen nog niet van kennen. Zo gaat de concessie Zaanstreek-Waterland worden aanbesteed (en eind 2021 rijden). Een nieuwe concessie leidt mogelijk ook tot inframaatregelen. In deze concessie zal bovendien de transitie naar elektrische bussen

² Dit is exclusief het reeds gestarte project Sixhaven. Het project Sixhaven bevindt zich momenteel in de planuitwerkingsfase en de uitvoeringskosten zijn opgenomen in de meerjarenraming van 2019-2022 (onderdeel van de programmabegroting 2019).

voortgezet worden. Verder komt de Omgevingswet er aan en werken onze gemeenten aan Omgevingsvisies. Daarnaast wordt er binnen de verschillende programmalijnen van het MRA-programma 'Samen Bouwen aan Bereikbaarheid' gewerkt aan verschillende opgaven binnen de MRA. Voor een deel van deze opgaven zal vanaf 2019 een claim worden gedaan op de Investeringsagenda Regionaal OV. Om meer zicht te krijgen op de mogelijke maatregelen tot 2025, organiseert het programmateam de komende weken werksessies.

Organisatie

Het succes van de ov-projecten op het Amsterdamse grondgebied is voornamelijk toe te schrijven aan de stevige samenwerking tussen de gemeente Amsterdam, het GVB en de Vervoerregio en het daaruit voortvloeiende afsprakenkader dat de partijen samen hebben opgesteld. Voor de regio geldt dat het gebied 14 verschillende gemeenten omvat met verschillende gemeentelijke werkwijzen, verschillende gebiedstypen en verschillende mobiliteitsopgaven. Het blijkt dat op een bilaterale wijze goede afspraken maken en het oppakken en oplossen van situaties wanneer dit actueel is de beste en meest gedragen resultaten oplevert. Wanneer een opgave wordt aangedragen, wordt deze getoetst aan de doelstellingen van de Vervoerregio. De Vervoerregio en de wegbeheerders leggen vervolgens de afspraken vast in een vorm die past bij de omvang van de opgaven.

De meeste opgaven worden opgepakt door de wegbeheerder. Van de opgaven waar dit nog niet voor is bepaald, wordt dit de komende periode vastgelegd in afstemming met de betreffende wegbeheerders. Het programmateam neemt hiervoor het initiatief. De uitkomst van deze afspraken wordt opgenomen in de definitieve actualisatie van de Investeringsagenda OV.

Financiering

De geschatte kosten van de opgaven tot 2025 – voor zover deze nu bekend zijn – bedragen in *totaal* 3,7 miljoen euro. Dit bestaat uit 0,26 miljoen euro aan studiekosten en 2,8 miljoen aan uitvoeringskosten. Deze kosten worden samen met de partners en over de jaren verspreid uitgegeven. De cofinancieringsafspraken worden per project en volgens de spelregels van de Vervoerregio gemaakt. De opgaven kennen verschillende startfasen (van verkenning tot planuitwerking), waardoor ook de hardheid van de kosten per project anders.

Een totaaloverzicht van de verwachte kosten wordt opgenomen in de definitieve voordracht van de Investeringsagenda OV.

Hoe gaan we dit doen?

Om de projecten te kunnen starten is er studiebudget nodig. In de definitieve voordracht wordt het DB gevraagd hiervoor een bedrag te reserveren. De Regioraad wordt in de definitieve voordracht gevraagd in te stemmen met het bijstellen van de Investeringsagenda OV op basis van de voorgelegde opgaven. Indien het DB en de Regioraad akkoord gaan met de beslispunten uit de definitieve voordracht, worden de projecten opgestart. Projecten gaan vervolgens – individueel of geclusterd – naar het DB om de verdere uitwerking van het project en de bijbehorende raming voor te leggen. In de uitwerking van de projecten zal nadrukkelijk aandacht worden besteed aan de consequenties voor exploitatie en beheer & onderhoud. Er wordt actief op zoek gegaan naar meer mogelijkheden voor cofinanciering.

Uitvoering

Hoe past dit binnen beleid en regelgeving?

De doelstellingen uit de Investeringsagenda OV komen overeen met het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio De Investeringsagenda OV wordt via deze voordracht geactualiseerd om in de pas te blijven lopen met het Beleidskader Mobiliteit.

Welke (mogelijke) gevolgen zijn er?

Financiële gevolgen

Financiële gevolgen

In de 'Monitor en Bijstelling Investeringsagenda's' die in juli 2018 aan de Regioraad is gepresenteerd wordt voor de eerste tranche van de Investeringsagenda OV een totaal bedrag van 466,7 miljoen euro genoemd, wat wordt uitgegeven in de jaren 2018-2025. Voor 2019 zitten de eerste tranche projecten in totaal voor 120,9 miljoen euro in de programmabegroting. Daarbovenop komen nu de nieuwe opgaven voor de Investeringsagenda OV.

De schatting van de *totale* kosten van de nieuwe opgaven tot 2025 bedragen in *totaal* 650 miljoen euro. Daarvan is ongeveer 15 miljoen euro bedoeld voor studiekosten. Deze kosten worden samen met de partners en verspreid over de jaren betaald. Daarnaast moet worden opgemerkt dat opgaven verschillende startfasen kennen (van verkenning tot planuitwerking), waardoor ook de hardheid van de geschatte kosten per project varieert.

De eerstkomende jaren gaat het voornamelijk om studiekosten. Afhankelijk van de doorlooptijd van de studies volgen vervolgens de investeringskosten. Het kan echter zijn dat projecten de studiefase overslaan, met name bij de wat kleinere projecten is dat het geval. Zo zijn er enkele regionale projecten die in 2019 meteen met de uitvoering starten, te weten: Bus-doorsteek Badhoevedorp – Oost, Kruising Landsmeer, Bushalte Wormer (zie bijlage 3). De bijdrage van de Vervoerregio aan de uitvoeringskosten van deze projecten worden in 2019 geschat op 0,9 miljoen euro.

De bijdrage van de Vervoerregio aan de studiekosten varieert tussen de 33% en 50%. Het geschatte kasritme van de studiekosten, van de projecten die nog geen studiebudget bij het dagelijks bestuur hebben aangevraagd, is te zien in tabel 1.

Tabel 1: Geschat kasritme studiekosten³

Jaartal	Geschat kasritme studie
2019	€ 1,2
2020	€ 1,3
2021	€ 1,5
2022	€ 0,9
Totaal	€ 4,9

* In miljoenen

Voor 2019 gaat het dus om een totaal te reserveren bedrag van 2,1 miljoen euro (1,2 miljoen euro studiekosten en 0,9 miljoen euro uitvoeringskosten).

³ Dit kasritme is exclusief de HOV Oostflank en de Generieke Maatregelen 2^e tranche. Zoals eerder is aangegeven zijn deze projecten reeds gestart en hebben eerder bij het DB om studiebudget gevraagd.

Dit bedrag is nog niet opgenomen in de programmabegroting van 2019. Momenteel wordt gewerkt aan de dekking van deze kosten, bijvoorbeeld dankzij kasritme verschuivingen van vertraagde projecten of projecten die niet doorgaan. Bij de eerste bijstelling van de begroting van 2019 worden de opgaven en bijbehorende kosten opgenomen in de programmabegroting van 2019.

Juridische gevolgen

– nvt

Maatschappelijke gevolgen

– nvt

Wie en wat hebben we hiervoor nodig?

De Vervoerregio, de wegbeheerders binnen de Vervoerregio, GVB en mogelijke andere partners (te denken valt aan Rijkswaterstaat, ProRail, Schiphol) afhankelijk van de opgave(n).

Hoe gaan we communiceren?

Tekst

Besluitvormingsproces

De input van de Regioraad van 16 oktober, van de Werkgroep V&V van 30 oktober en van het Portefeuillehouders-overleg V&V van 8 november zijn meegenomen in de definitieve voordacht. De definitieve voordracht is vervolgens ter besluitvorming voorgelegd aan het Dagelijks Bestuur en de Regioraad. Bij akkoord kunnen de eerste projecten opgestart worden.

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 [invoer nummer] van [invoer datum];

Gelet op het advies van de Commissie Werkwijze van [invoer datum]:

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

besluit:

Tekst

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de regioraad van de Vervoerregio Amsterdam op [invoer datum].

de secretaris,

de voorzitter,

drs. A. Joustra

Sharon A.M. Dijkma