Gemeente Amsterdam

Raadsinformatiebrief

Aan:	De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum	15 oktober 2024
Portefeuille(s)	Verkeer, Vervoer & Luchtkwaliteit
Portefeuillehouder(s):	Melanie van der Horst
Behandeld door	Verkeer & Openbare ruimte, bestuurszaken.vor@amsterdam.nl
Onderwerp	Voortgangsrapportage 1 VSAL

Geachte leden van de gemeenteraad,

Voor u ligt de eerste Voortgangsrapportage van project Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan (VSAL) in het kader van de Regeling Grote Projecten (RGP), met als financiële standlijn 1 september 2024. Deze eerste Voortgangsrapportage is tevens het basisdocument in het kader van de RGP, die als referentie geldt voor de eerstvolgende rapportage.

Inleiding
Station Amsterdam Lelylaan is belangrijk voor stadsdeel Nieuw-West en (westelijk) Amsterdam, in lijn met de Omgevingsvisie 2050 (meerkernige ontwikkeling) en het Coalitieakkoord (ongelijk investeren in gelijke kansen). Het huidige station is 40 jaar oud en voldoet niet meer aan de huidige gebruiks- en comforteisen. Daarom wordt de OV-knoop, onder de noemer Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan, vernieuwd.

Aan de zuidzijde van de Cornelis Lelylaan wordt een nieuw en groter *stationsgebouw* gerealiseerd met een *inpandige fietsenstalling*. Zichtlijnen van en naar de perrons, veel glas en goede bewegwijzering in het hele stationsgebied, maken dat reizigers zich straks beter kunnen oriënteren.

De *traminfrastructuur* aan de Cornelis Lelylaan en de *overstapcapaciteit van de tram naar trein en metro*, zijn in de huidige situatie al ontoereikend. Veel trams komen bovendien vol aan en vertrekken met circa de helft van de reizigers of andersom waardoor de dienstregeling niet optimaal is. Een nieuwe tramkeerlus en meer ruimte voor de reiziger door bredere perrons en betere overstaproutes, zijn nodig om de groeiende stroom reizigers in de toekomst te kunnen (blijven) verwerken.

Ten noorden van de C. Lelylaan verdwijnt de huidige P+R functie en wordt de *fietsenstalling op maaiveld* vernieuwd en uitgebreid. Een nieuwe invulling van het terrein (naast fietsparkeren) en betere aansluiting op het Spoorpark wordt onderzocht.

Station Amsterdam Lelylaan staat al jaren in de top 10 van de minst veilige grote treinstations in Nederland en kent een lage verblijfskwaliteit. De geplande vernieuwing biedt de mogelijkheid om dat te verbeteren. Blinde muren en donkere hoeken verdwijnen en het hele stationsgebied wordt

opnieuw ingericht met dezelfde materialen, met ook aandacht voor verlichting. Op het middeneiland tussen de tramsporen komt meer groen en komen extra bomen. Station Amsterdam Lelylaan wordt zo een hoogwaardig openbaar vervoersknooppunt en prettig gebied voor iedereen.

De kwaliteitsimpuls voor de leefbaarheid en sociale veiligheid van het stationsgebied is bovendien aanjager voor de gebiedsontwikkeling en daarmee de sociaaleconomische ontwikkeling van dit deel van Amsterdam Nieuw-West. Het project Vernieuwing Station Amsterdam Lelylaan kan daarmee het in het coalitieakkoord genoemde Nationaal Programma Samen Nieuw-West versterken. Tot slot is het project ook een voorbeeld van de in het coalitieakkoord benoemde extra aandacht voor het OV in de gebieden buiten de ring A10.

Het project bevindt zich momenteel in PBI-fase Definitie en Ontwerp (fase 3/4). In die fase wordt samen met een aannemer en architect in een bouwteam het ontwerp uitgewerkt. Het projectteam bereidt nu de aanbesteding voor dat bouwteam voor.

Historie project
Project VSAL kent een lange geschiedenis, waarin verschillende plannen werden gemaakt. In 2019 resulteerde dit in een Principebesluit (PBI-1) om OV-knoop Lelylaan te verbeteren. Sinds begin 2020 werkt een integrale projectorganisatie aan het vernieuwen van het station. De projectpartners zijn naast de Gemeente Amsterdam, de Vervoerregio Amsterdam, ProRail, NS en het Ministerie van IenW. In juni 2020 hebben de projectpartners een Samenwerkingsovereenkomst ondertekend. Eind 2020 reageerde het Ministerie van IenW positief op de aanvraag voor een financiële bijdrage van het Rijk aan de vernieuwing van Station Amsterdam Lelylaan, waarna de samenwerkende partijen in 2021 een Bestuursovereenkomst (BOK) ondertekenden met onder andere afspraken over scope en financiële dekking.

Gezamenlijk is een Nota van Uitgangspunten opgesteld. Op 19 juli 2023 heeft uw Raad op basis daarvan een Voorkeursbesluit (PBI-2) genomen. Parallel hieraan is het ontwerp uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp. De bijbehorende investeringskosten zijn geraamd op € 130,6 miljoen (ex. btw, prijspeil juli 2023, P50-waarde). Op 19 juni 2024 hebben de partners in het project in een bestuurlijk overleg bevestigd hun (hogere) bijdrage voor de vernieuwing van het station te leveren. Zoals bij het Voorkeursbesluit al aangekondigd heeft het project vervolgens het college akkoord gevraagd de inschrijvingsfase van de aanbesteding voor een bouwteam te mogen starten. Dit akkoord is op 16 juli jongstleden verleend.

Leeswijzer
Deze rapportage bestaat uit 4 delen.

1. **Dashboard**
   In één oogopslag de voortgang en status van project VSAL, aan de hand van vijf indicatoren (*de vijf zijn de standaardindicatoren voor de Regeling Grote Projecten*).
   Het dashboard toont per indicator de huidige stand van zaken, tevens referentie voor volgende Voortgangsrapportage. *NB. Vanaf VGR 2 toont het Dashbord ook de ontwikkeling ten opzichte van het vorige rapportagemoment en licht deze kort toe direct naast het 'stoplicht'.*

2. **Voortgang**
   De meest essentiële informatie over de voortgang per onderdeel van het project.
3. **Toelichting op indicatoren**
   Uitgebreidere informatie over de ontwikkeling op de indicator aan de hand van de onderdelen die samen de indicator vormen.
4. **Actualiteit en vooruitblik**
   Informatie over relevante ontwikkeling na de peildatum.

1. Dashboard

VGR 1

Scope ■ ☐	De 5 projectpartners hebben op 26 februari het Baselinedocument vastgesteld en daarmee de scope voor de bouwteamfase vastgelegd. De projectpartners buigen zich de komende periode over het advies van Integrale Commissie van de Commissie Omgevingskwaliteit.
Planning ■ ☐	Het team werkt conform de in februari 2024 vastgestelde planning en ligt op schema.
Financiën ■ ☐	De partners hebben het benodigd projectbudget vastgesteld op € 130,6 miljoen (ex. btw, P50, prijspeil juli 2023). In een Bestuurlijk Overleg op 19 juni hebben alle projectpartners hun bijdrage aan het projectbudget bevestigd.
Risico's ■ ☐	De risico's zijn qua aard en omvang passend bij de huidige fase van het project en zijn beheerst.
Kwal.& Org. ■ ☐	Het project heeft een positieve gatereview doorlopen met waardevolle aandachtspunten, waarvan de implementatie ondertussen is gestart. Het projectteam is op sterkte en alle functies zijn ingevuld. Capaciteit en continuïteit van het team blijven aandachtpunten.

Definitie:	■	Buiten vastgestelde kaders, niet beheersbaar door projectteamteam, escalatie naar het bestuur.
	■	Buiten vastgestelde kaders, beheersbaar door projectteam.
	■	Binnen vastgestelde kaders.

2. Voortgang

Na het vaststellen van de baseline (scope, kosten, dekking, planning en risico's) door de projectpartners en de toezegging van ieders aandeel aan het projectbudget ligt de focus van het team nu op de aanbesteding van het bouwteam. Realisatie volgens bouwteam verloopt via twee fases. In de eerste fase werken opdrachtgever en opdrachtnemer de opgave samen (als bouwteam) verder uit tot een Definitief Ontwerp en een contract voor de realisatie. De opdrachtnemer van het bouwteam mag vervolgens ook een aanbieding doen voor de realisatie (fase 2). Na (prijs)overeenstemming wordt de realisatie gegund. Indien geen

(prijs)overeenstemming wordt bereikt wordt het UAV-GC contract alsnog openbaar aanbesteed.

Dit voorjaar is, met instemming van de partners, de (voor)selectie gepubliceerd. Twee combinaties van partijen hebben zich als gegadigde gemeld en zijn na een positieve beoordeling geselecteerd om te mogen inschrijven. Vervolgens heeft het college ingestemd met het starten van de inschrijvingsfase en legt het projectteam nu de laatste hand aan de contractstukken. In de contractstukken zijn de lessen van eerdere bouwteamprojecten, waaronder de Oranje Loper, verwerkt. Met bovenstaande ligt het team op schema om de inschrijvingsfase voor het bouwteam eind oktober te kunnen starten.

3. Toelichting op indicatoren

- **Scope**
  In februari 2024 hebben de projectpartners de baseline, en daarmee de scope, vastgesteld. In het bestuurlijk overleg op 19 juni is dit bevestigd. Bijzonderheden zijn:

  <u>Stijgpunten</u>
  Na de vernieuwing van het station kunnen reizigers op twee plaatsen naar de trein en metro, namelijk in de stationshal en vanaf het middeneiland waar reizigers ook kunnen overstappen op de tram. In de huidige situatie zijn er meer stijgpunten, die overigens deels al zijn afgesloten vanwege sociale veiligheid. Door minder stijgpunten te maken worden loopstromen meer geconcentreerd, wat de sociale veiligheid vergroot. De projectpartners hebben de afgelopen periode een afweging gemaakt ten aanzien van het toepassen van (rol)trappen en liften. Dat zijn indringende gesprekken geweest. Daarbij zijn motie 455 over de roltrappen, die is aangenomen door de gemeenteraad op 20 juli 2023 (en afgedaan op 26 september 2023), en het ongevraagd advies van de stadsdeelcommissie Nieuw-West nadrukkelijk ambtelijk en bestuurlijk ter tafel gekomen.

  Stationshal
  De liften naar het trein- en metroperron blijven behouden om de toegankelijkheid te borgen. Om energie te besparen vervallen de huidige roltrappen naar de perrons. ProRail geeft aan dat op 40 (van totaal 400) stations roltrappen zijn. Die roltrappen gebruiken 30% van de totale energiebehoefte van alle stations tezamen. In plaats van roltrappen komen in de stationshal bredere vaste trappen. Vaste trappen zijn robuuster en hebben meer capaciteit. GVB en VRA nemen wel een reservering op voor een roltrap naar de metro, voor als daar in de toekomst wel voor wordt gekozen.

  Middeneiland
  Ook op het middeneiland, waar onder meer alle tramreizigers overstappen, komen liften naar de trein en de metro. Die tweede lift naar de trein is er in de huidige situatie niet, dus reizigers moeten daarvoor nu naar de stationshal. Voor mensen die slecht ter been zijn of die reizen

met bagage of een kinderwagen betekent dit een forse verbetering van de toegankelijkheid. Een extra lift is bovendien erg nuttig als één van de liften (stationshal of middeneiland) onverhoopt uitvalt.
Op het middeneiland stappen de meeste reizigers op de trein of metro. Daarom kiest GVB/VRA hier voor een roltrap naar het metroperron, zodat zoveel mogelijk reizigers profiteren van dit extra comfort. ProRail kiest uit duurzaamheidsoverwegingen ook hier voor een gewone trap naar het treinperron.

Nieuwe invulling P+R-terrein
NS heeft ingestemd met het opheffen van de P+R-voorziening ten noorden van de Lelylaan. Dit P+R-terrein heeft een beperkt aantal gebruikers en een negatieve invloed op de sociale veiligheid in het hele stationsgebied door auto-inbraken, drugscriminaliteit en hangjongeren. Deze ruimte is nodig voor de inpassing van de tramkeerlus en extra fietsparkeerplaatsen. Het opheffen van de P+R-voorziening biedt ook ruimte voor een nieuwe invulling. De verkenning van kansen en aandachtspunten van de partners voor die nieuwe invulling is in de afgelopen periode afgerond. Daaruit komt de wens voor meer levendigheid en sociale veiligheid sterk naar voren, en een brede invulling van functies waaronder voorzieningen voor sport en spel. Dit najaar wordt ook de omgeving gevraagd naar hun ideeën en zorgen bij de invulling van het terrein. In de volgende fase wordt de (financiële) haalbaarheid van een nieuwe invulling verder onderzocht, waarna besluitvorming volgt over het al dan niet opnemen van de realisatie in de scope van project VSAL.

Commissie Omgevingskwaliteit
Op 25 oktober 2023 heeft de Integrale Commissie (IC) van de Commissie Omgevingskwaliteit kennisgenomen van het project. De IC adviseerde de opgave/het projectgebied te vergroten en in samenhang te beschouwen met de andere ontwikkelingen rond het stationsgebied, waaronder het te ontwikkelen Schijfgebouw ten oosten van het station. Deze aanbeveling wordt niet overgenomen, omdat dit niet past binnen de afspraken in de Bestuursovereenkomst over scope en financiering. Daarnaast heeft de IC aanbevelingen gedaan voor de uitwerking van het ontwerp, die zoveel mogelijk wel worden overgenomen. Deze aanbevelingen zijn toegevoegd aan het Kader Ruimtelijke Kwaliteit dat richting geeft aan de verdere uitwerking in de volgende fase. Het College van B&W heeft in juli ingestemd met de wijze van verwerking van genoemd advies.

Het geactualiseerde Kader Ruimtelijke Kwaliteit is op 28 augustus opnieuw besproken in de IC. In haar advies spreekt de IC haar zorg uit over:

- de samenhang van het stationsgebouw en het toekomstige Schijfgebouw;
- het op een zinvolle en herkenbare manier kunnen combineren van waardevolle elementen van het oude station met een geheel nieuwe opzet van de stationsknoop.

De projectpartners bespreken de komende periode hoe wordt omgegaan met dit tweede advies.

- **Planning**
  Het besluit van het college om de aanbesteding te mogen starten, is conform planning genomen. Het team ligt op schema om eind oktober de aanbestedingsdocumenten te publiceren. Na gunning werkt het bouwteam het ontwerp verder uit. Volgens planning wordt in de loop van 2026 de watergang verlegd. Dan kan de grond zetten voor het verleggen van de C. Lelylaan. Naar verwachting wordt medio 2028 een Uitvoerings- en kredietbesluit voorgelegd aan de gemeenteraad en dan kan de uitvoering verder worden voorbereid. Die zal naar verwachting zo'n 4 jaar duren.

- **Financiën**
  Het projectbudget is vastgesteld op € 130.610.987,-- excl. btw en wordt conform de afspraken in de BOK middels de volgende verdeling gedekt door de projectpartners:
    - Gemeente Amsterdam => € 32,0 miljoen;
    - Vervoerregio Amsterdam => € 48,7 miljoen;
    - Rijk (IenW) => € 24,5 miljoen;
    - ProRail => € 10,3 miljoen, bijdrage uit Programma Fiets;
    - ProRail bijbestelling => € 12,3 miljoen;
    - ProRail => € 1,1 miljoen, bijdrage voor stijgpunten;
    - NS => € 1,7 miljoen, bijdrage voor commercieel casco.

  Vanwege de bijzondere samenwerkingsvorm voor dit project is btw een aandachtspunt. De btw op de fietsenstalling (circa € 6 miljoen) kan mogelijk kostenverhogend blijken. De projectpartners hebben reeds afspraken gemaakt over de dekking hiervan indien dit risico optreedt. Het College van B&W heeft een (voorbereidings)krediet verleend voor de verdere uitwerking in de bouwteamfase en de voorbereidende werkzaamheden buiten.

- **Risico's**

  Top 5 projectrisico's voor de huidige fase:
  1. **Risico:** Integraliteit in het ontwerp ontbreekt door het grote aantal beheerders met elk eigen eisen, voorschriften, werkwijzen, en het grote aantal betrokken stakeholders en nevenopdrachtnemers.
     Beheersing: Uitwerken Definitief Ontwerp in bouwteamverband, waarbij toekomstige beheerders en overige stakeholders intensief worden betrokken. Voldoende tijd reserveren voor review door beheerders.

  2. **Risico:** Er ontstaat bij de opstelling van het Definitief Ontwerp spanning tussen de beeldkwaliteit enerzijds en duurzaamheid en/of kosten anderzijds.
     Beheersing: Dilemma's vroegtijdig bestuurlijk agenderen.

  3. **Risico:** Het Uitvoerings- en kredietbesluit kan niet conform planning voorgelegd worden aan de Raad omdat projectpartners meer tijd nodig hebben om het Definitief Ontwerp en het bijbehorende kostenniveau vast te stellen. Hierdoor start de realisatie later en kunnen verleende buitendienststellingen van trein, metro en/of tram mogelijk niet gehaald worden.

Beheersing: Beheerders betrekken bij de uitwerking van het Definitief Ontwerp, projectpartners meenemen in de kostenontwikkeling, vroegtijdig in gesprek gaan over de timing van buitendienststellingen.

4. **Risico**: Realisatieovereenkomst kan niet tijdig worden vastgesteld omdat de projectpartners het niet eens worden over de inhoud van de Realisatieovereenkomst en/of onderliggende (juridische) afspraken t.a.v. grondposities, beheerconvenant en btw.
   Beheersing: Vroegtijdig overleg starten over Realisatieovereenkomst, grondposities, beheerconvenant en btw. Discussiepunten snel escaleren naar de ambtelijke stuurgroep met de projectpartners.

5. **Risico:** Continuïteit team komt onder druk te staan door groot aantal wisselingen in het projectteam. Kennis van inhoud en historie verdwijnt.
   Beheersing: Periodiek bespreken met lijnmanagement om hierop te kunnen sturen en invullen van deel van het team door duo's.

Genoemde risico's kunnen allen tot vertraging van de planvorming en hogere (proces)kosten leiden.

- **Kwaliteit en organisatie**

Bemensing
Het team is op sterkte. Capaciteit van en continuïteit in het team blijven aandachtpunten, o.a. vanwege het begin 2025 aflopen van het contract van twee ingehuurde projectteamleden.

Samenwerking met strategische partners
De dagelijkse aansturing van het project is in handen van projectteam waarin naast Amsterdam ook ProRail en NS participeren. De vijf projectpartners sturen samen het project in de vorm van een Stuurgroep. Na een periode waarin de Stuurgroep frequent bijeenkwam, zal de frequentie vanaf najaar 2024 worden teruggebracht naar circa drie keer per jaar. Voor relevante vraagstukken organiseert het project een Bestuurlijk Overleg. Het volgend Bestuurlijk overleg is voorzien medio 2025.

Stakeholders en communicatie
Met belangrijke stakeholders vindt geregeld afstemming plaats. Een aantal belangrijke gesprekken en issues wordt hieronder genoemd:
- De Reizigersadviesraad (RAR) is geïnformeerd over het ontwerp en in het bijzonder de invulling van de stijgpunten. Afgesproken is om bij het opstellen van het Definitief Ontwerp opnieuw afstemming te zoeken.
- Met GVB en VRA is bijna overeenstemming over de inpassing van de fietsoversteek over de Lelylaan ter hoogte van de Willem Frogerstraat.
- Met het team van het Schijfgebouw (G&O) wordt overlegd om de raakvlakken duidelijk te krijgen en daar proces- en planningsafspraken over te maken.

De projectpartners hebben dit voorjaar ingestemd met het Communicatieplan voor de PBI-fase 3 en 4. Als eerste activiteit na het positief verlopen Bestuurlijk Overleg is voor de zomer

van 2024 een gezamenlijk persbericht uitgegaan dat door de media goed is opgepikt. Bewoners zijn begin september per brief geïnformeerd over de bodemonderzoeken die in de loop van die maand worden uitgevoerd.

Het Participatieplan is, conform de nieuwe participatieverordening, begin oktober vastgesteld. Voor eind oktober wordt een informatiebijeenkomst voorbereid als onderdeel van een breder communicatietraject waarbij ook andere middelen worden ingezet om het publiek te informeren, en te vragen om inbreng over met name het gebied ten noorden van de Lelylaan.

Juridische zaken
In lijn met de afspraken in de Bestuursovereenkomst werkt het team aan afspraken tussen de projectpartners over grondposities, een Realisatieovereenkomst (ROK), het fiscaalregime en een Beheerconvenant. Het betreffen complexe dossiers met onderling raakvlakken, die vanwege de (soms moeizame) afstemming ook langdurige processen zijn. Het team heeft deze dossiers daarom bijtijds opgepakt.

<u>Grondposities</u>
Het plangebied betreft veel verschillende percelen die in eigendom zijn bij drie van de projectpartners. Eind 2024 wordt de projectpartners gevraagd in te stemmen met het voorstel om over en weer opstalrechten te verlenen, passend bij de nieuwe situatie. In 2025 worden de financiële gevolgen van deze afspraken uitgewerkt. Het vastleggen bij de notaris dient aan te sluiten bij de projectplanning.

<u>ROK en btw</u>
Met name deze twee dossiers hebben onderling samenhang. Voor beide dossiers is een eerste opzet gemaakt. Belangrijkste vraagstuk is in welke positie de Gemeente Amsterdam, ProRail en NS vertegenwoordigt richting de markt. De komende periode moet hierover een besluit genomen worden, waarna de ROK en het fiscaal regime verder uitgewerkt kunnen worden.

<u>Beheerconvenant</u>
Hiervoor wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de aanpak voor OVT Amsterdam Zuid (onderdeel van Zuidasdok). Op 17 september is een eerste gesprek gevoerd met de eigenaren voor het stationsgebied over een Plan van Aanpak.

Tegenspraak
In april 2024 is een externe Gatereview uitgevoerd met als doel om vast te stellen of het project voldoende beheerst is en het projectteam gesteld staat voor de volgende fase in de planvorming. Het reviewteam heeft in haar rapportage geconcludeerd dat:

- De huidige scope voldoende stabiel is om de bouwteamfase in te gaan.
- Er op het moment van rapporteren nog geen formele bevestiging was van het projectbudget. *Deze bevestiging is er sinds het Bestuurlijk Overleg van 19 juni wel*.
- Er in het team voldoende kennis en ervaring is op het gebied van ontwerpen/contracten onder UAV-gc. Het projectteam heeft geïnvesteerd in het vergroten van hun kennis van bouwteams, maar ervaring met het werken in een

bouwteam ontbreekt nog. Daarom wordt geadviseerd iemand met ervaring aan het team te verbinden.
Naar aanleiding van deze aanbeveling is een klankbordgroep ingesteld, bestaande uit een ervaringsdeskundige van ProRail, een advocaat van de Gemeente Amsterdam en een senior adviseur Markt&Inkoop van de Gemeemte Amsterdam. In juli heeft de eerste afstemming plaatsgevonden tussen de klankbordgroep en het team.

- De verschillende aspecten van projectbeheersing zijn naar de mening van het reviewteam nog te veel losse onderdelen die te beperkte integraliteit kennen. *De nieuwe managers projectbeheersing gaan hiermee aan de slag*.

Bij de afronding van de huidige ontwerpfase en voor de overgang naar de daadwerkelijke realisatie zal wederom een Gatereview uitgevoerd worden.

4. Actualiteit en vooruitblik

Nu het financieel commitment van alle projectpartners er is en het college akkoord heeft gegeven op het starten van de aanbesteding, ligt de focus op de (voorbereiding van de) aanbesteding voor het bouwteam en de juridische dossiers. De gunningsfase zal naar verwachting op korte termijn starten.

Parallel hieraan organiseert het projectteam op 24 oktober een publieksbijeenkomst als onderdeel van een breder communicatietraject. Het publiek wordt over de plannen, de planning en het proces geïnformeerd. Over de nadere invulling van het P+R-terrein en het verleggen van de watergang ten noorden van de Lelylaan kunnen zij meedenken.

Ik ben voornemens uw Raad ten minste eenmaal per jaar te informeren over de voortgang van dit project. Bij relevante ontwikkelingen wordt de frequentie van rapporteren zo nodig verhoogd. Bij het uitvoerings- en kredietbesluit zal de frequentie opnieuw worden bekeken.

Met vriendelijke groet,
Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,



Melanie van der Horst
Wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit