

<i>agendapunt</i>	:	
<i>vergaderdatum</i>	:	16 december 2008
<i>onderwerp</i>	:	Resultaten Verkenning Ombouw Amstelveenlijn
<i>aangemeld door</i>	:	Portefeuillehouder Openbaar Vervoer
<i>behandelend ambtenaar</i>	:	Karin Sweering
<i>paraaf afdelingshoofd</i>	:	

Gevraagde beslissing

Kennis te nemen van:

- De resultaten van de Verkenning Ombouw Amstelveenlijn: de probleemanalyse, inpassingsstudie met kostenraming en haalbaarheidsstudie;
- De promotie van het project 'Ombouw Amstelveenlijn' van verkenning- naar planstudiefase met een reservering van een indicatieve bijdrage van maximaal € 225 miljoen van de Stadsregio Amsterdam in de periode 2014-2018;
- De vervolgaanpak: onderzoek naar van de verschillende mogelijkheden om het project, met een totaal investering van maximaal € 393 miljoen, gefinancierd en gerealiseerd te krijgen.

Korte toelichting

Het voornemen om de Noord/Zuidlijn te verlengen naar Amstelveen is niet nieuw en heeft dan ook steeds deel uitgemaakt van eerdere studies. Inmiddels maakt dat ook onderdeel uit van de Regionale OV-visie. In de Regionale OV-visie is de ambitie uitgesproken dat de bereikbaarheid van de Metropoolregio Amsterdam van cruciaal belang is in de concurrentieslag met andere Europese metropolen, en dat het openbaar vervoer daar een grotere rol in kan en moet spelen. Kwalitatief openbaar vervoer dat betrouwbaar, comfortabel en snel is, waarbij de trein en metro de belangrijkste dragers voor de regionale bereikbaarheid zijn. Voor de zuidflank van de regio is geconstateerd dat het openbaar vervoer niet voldoet aan de beoogde hoogwaardigheid.

Bestuurlijk bestaat er dan ook overeenstemming dat de Noord/Zuidlijn het verdient doorgetrokken te worden naar Amstelveen. Het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam heeft hierover eerder op 18 januari 2007 een principestandpunt ingenomen.

De vraag of het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen nodig en (technisch, ruimtelijk) mogelijk is en wat dat zoal gaat kosten en opbrengen, is onderzocht. Eerst in de Probleemanalyse (februari 2007) en daarna in de Haalbaarheidsstudie (gezamenlijk de Verkenningenfase).

In de probleemanalyse Amstelveenlijn is geconcludeerd dat lijn 51 onvoldoende capaciteit heeft om de groeiende vervoervraag aan te kunnen. Vanwege de ligging op maaiveld en het onderhoudsgevoelige sneltrammaterieel kent lijn 51 veel verstoringen. Bovendien eindigt de Noord/Zuidlijn, vanwege het programma Zuidas, in het nieuwe ondergrondse station Buitenveldert. Op maaiveld is dan nog wel ruimte voor een tram maar niet voor het eindpunt van een sneltram. Daarmee verdwijnt in 2022 de verbinding van lijn 51 met het station Zuid en de rest van het metronet. Lijn 5 kan de vervoervraag niet overnemen. Kortom lijn 51 is geen toekomstvaste lijn.

VOORFLAP REGIORAAD

In 1998 is de subsidie voor de Noord/Zuidlijn aangevraagd op basis van exploitatie van Buikslotermeerplein tot Westwijk. Door het rijden met sneltrams zou met betrekkelijk eenvoudige middelen en tegen lage kosten gebruik gemaakt kunnen worden van de Amstelveenlijn. Mede op basis van die resultaten heeft het Rijk de beschikking afgegeven.

In de jaren daarna zijn plannen ontwikkeld voor de Zuidas en Amsterdam-Noord met aanzienlijk meer arbeidsplaatsen + 50.000 en inwoners + 40.000 dan bij de subsidieaanvraag was voorzien. Vervolgens is in 2006 bepaald dat er, vanwege de aantallen reizigers en hogere veiligheidseisen, grotere (metro) voertuigen moeten worden ingezet. Nadeel is nu dat metro voertuigen niet zo maar kunnen doorrijden over de Amstelveenlijn. Er zijn technische aanpassingen nodig om de Amstelveenlijn daar geschikt voor te maken.

In diverse scenario's is gekeken hoe de Amstelveenlijn is om te bouwen. Gekeken is naar de inpassing, planning, investeringen, vervoerwaarde, ruimtelijke ontwikkelingen, kwaliteit en exploitatiekosten bij dezelfde ontwerputgangspunten als voor de Noord/Zuidlijn. Naast 'Niets Doen' zijn drie mogelijkheden onderzocht: verlengen tot Buitenveldert, tot Amstelveen Centrum en tot Westwijk.

Het scenario 'Niets Doen' geldt maar kort omdat, vanwege de Zuidas, de Noord/Zuidlijn rond 2022 eindigt op het nieuwe ondergrondse station Buitenveldert. Dat is maar goed ook want het 'tijdelijke' eindpunt van de Noord/Zuidlijn op station Amsterdam Zuid heeft te weinig capaciteit om de reizigersstromen in de periode daarna betrouwbaar, snel en veilig af te wikkelen. Wanneer de Noord/Zuidlijn doorrijdt naar station Buitenveldert kan lijn 51 niet meer aansluiten op het metronet en daarmee is de Amstelveenlijn dus geknipt. Dit is tevens de referentievariant waarmee de onderzochte scenario's zijn vergeleken.

Arcadis heeft de technische inpasbaarheid onderzocht en geconcludeerd dat een metrotracé - deels in een tunnel, deels op maaiveld en deels op een viaduct - bij alle varianten in te passen is. Voor het tracé naar Westwijk moet een keuze gemaakt worden tussen het volgen van het bestaande tracé door Middenhoven of het aanleggen van een nieuw tracé via de Beneluxbaan. Het eerste tracé vergt forse ingrepen, het tweede is eenvoudig en goedkoper. De Amstelveenlijn kan, met uitzondering van het deel in Westwijk, worden omgebouwd terwijl lijn 51 in bedrijf blijft. De ombouw vergt vier jaar. Rekening houdend met scenario's voor bestuurlijke, planologische, technische en financiële procedures kan de ombouw in 2018 klaar zijn.

De ombouw van de Amstelveenlijn vergt, afhankelijk van tunnel of viaduct, een investering van € 180 tot 210 miljoen (tot Amstelveen Centrum) of € 316 tot 393 miljoen euro (tot Westwijk). Ook verlengen tot Buitenveldert (de referentievariant) kost op termijn 20 tot 30 miljoen euro, voor het onderhoud van de baan en vernieuwing van de voertuigen. Deze bedragen zijn inclusief VAT-kosten en exclusief BTW.

De ombouw levert bij een volledige verlenging tot Westwijk 9% meer reizigers op.

In de drie scenario's valt de exploitatie, tussen de 9,5 en 14,1 miljoen euro per jaar, goedkoper uit. Dat is logisch omdat sneltram 51 niet langer van Buitenveldert naar Amsterdam CS rijdt en een metro sneller is. De exploitatiekosten zijn berekend zonder die van beheer en onderhoud, omdat die kosten er nu namelijk ook zijn. Met een eventueel verschil in beheer- en onderhoudskosten van de infrastructuur op maaiveld en tunnel/viaduct is in deze fase nog geen rekening gehouden.

VOORFLAP REGIORAAD

Over de investeringen, de meeropbrengsten, lagere exploitatiekosten en overige maatschappelijke baten voor de verlenging Buitenveldert – Westwijk is voor de scenario's een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) uitgevoerd. Een MKBA is van groot belang voor toetsing en besluitvorming bij het min. V&W in de afronding van de verkenningsfase. In de MKBA worden aspecten als veiligheid, milieu reistijdwinst, betrouwbaarheid, etc kwalitatief of kwantitatief beoordeeld.

Het resultaat laat zien dat het doortrekken tot Amstelveen-Westwijk in de varianten over de Beneluxbaan zowel kwantitatief als kwalitatief het beste maatschappelijk resultaat oplevert. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn is daarmee een maatschappelijk verantwoorde investering.

De betrokken gemeenten Amstelveen, Amsterdam en aansluitend Aalsmeer en Uithoorn zijn grote voorstanders van het ombouwen, overeenkomstig hun gezamenlijk uitgebrachte OV-visie.

De ombouw leidt bovendien tot één efficiënte en kostenbesparende materieel bestelling met als resultaat een grote uitwisselbaarheid vanwege de eenheid in materieel. De bestelling voor het nieuwe metromaterieel start in 2011 en biedt mogelijkheid tot een optie op een groter aantal voertuigen. Om daarin een voordeel te kunnen realiseren zal die optie in de periode 2011-2016 verzilverd moeten worden. Dat vergt een snelle besluitvorming over het doortrekken.

Kortom, het doortrekken van de Noord/Zuidlijn is:

- nodig, vanwege de groeiende vervoervraag, de onbetrouwbaarheid van de huidige dienstuitvoering, de technische gevoeligheid van het huidige systeem, de verkeersonveiligheid en de beperkte toekomstvastheid en slechtere OV-bereikbaarheid als gevolg van beëindiging op station Buitenveldert na oplevering van de Zuidas Dok (tussen 2020 en 2025),
- wenselijk, vanwege de behoefte aan een regionaal robuust en hoogwaardig openbaar vervoersysteem, optimale benutting van de kwaliteit en capaciteit van het Amsterdamse metronetwerk, de Noord/Zuidlijn als regionale drager van het OV-netwerk, verbeteringen in reistijd, kwaliteit en comfort voor reizigers van/naar Amstelveen en het ontbreken van een treinstation in de zuidflank van de regio en
- mogelijk, qua ontwerp, ruimtelijke inpassing, planning en fasering.

Daarbij maakt doortrekken de groei van OV-gebruik in de toekomst mogelijk, vergroot de concurrentiepositie van het openbaar vervoer in Amstelveen en Amsterdam en heeft een wervend effect tot ruim 20 procent meer reizigers langs de gehele lijn.

Doortrekken creëert ontwikkelingskansen voor Amstelveen en Buitenveldert, vanwege de impuls voor ruimtelijke verdichting en toenemende economische activiteit, maar ook op het gebied van ketenmobiliteit, OV-knooppunt Amstelveen Centrum en P+R.

Hoe dan ook: er is een aanzienlijke investering nodig waarvoor nog geen dekking is. Om het project gefinancierd te krijgen zijn er verschillende mogelijkheden; de BDU van de Stadsregio, MIRT bijdrage van het Rijk, bijdrage van de provincie Noord-Holland en de gemeenten Amstelveen/ Amsterdam, verhoging reizigersinkomsten en/of bezuinigingen exploitatie in het onderliggende OV-net. Om tot resultaat te komen wordt in overleg met de partners in een gebiedsvisie onderzocht of er mogelijkheden tot medefinanciering bestaan en hoe groot die zijn. Om tot een dergelijke gebiedsvisie te komen zijn goede afspraken nodig over het doel, te bereiken resultaat en de organisatie, zonder dat is een start zinloos. Bovendien zullen de partners zich ook moeten binden aan de uitkomsten.

Voor de start van deze gebiedsaanpak wordt een Plan van Aanpak opgesteld.

VOORFLAP REGIORAAD

Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn heeft een sterke samenhang met de ontwikkeling van de Zuidas. De voortgang daarvan is vertraagd en de kans op versnelling lijkt zich voorlopig niet voor te doen. Daardoor zal de Noord/Zuidlijn langer gebruik moeten maken van het tijdelijke éénsporig eindpunt station Zuid. Dit is niet acceptabel en vergt een vervolg onderzoek naar mogelijkheden en kosten om de lijn door te trekken naar Buitenveldert. Het vooruitlopend op de Zuidas realiseren van een ondergronds station Buitenveldert en het ombouwen van de huidige Amstelveenboog vergt een (voor)investering die leidt tot hogere kosten voor de ombouw.

Meegezonden stukken / ter inzage gelegde stukken

Haalbaarheidsstudie Ombouw Amstelveenlijn.

De Probleemverkenning 2006 en het rapport van Arcadis met de ruimtelijke inpassing en kostenramingen liggen ter inzage bij de secretaris.

Behandeling in het DB

Op 27 november 2008 besluit het Dagelijks Bestuur naar verwachting op basis van de resultaten van de Verkenning dat het ombouwen van de Amstelveenlijn naar metrokwaliteit nodig, wenselijk en mogelijk is. Het project 'Ombouw Amstelveenlijn' wordt gepromoveerd van verkenning- naar planstudiefase (als herbevestiging van het actieprogramma uit de Regionale OV-visie), met een reservering van een indicatieve bijdrage van maximaal € 225 miljoen van de Stadsregio Amsterdam in de periode 2014-2018. Verder stelt het Dagelijks Bestuur vast dat het ombouwen van de Amstelveenlijn naar metrokwaliteit een investering vergt van € 200 tot 400 miljoen (afhankelijk van de te kiezen variant), waarvoor deels nog geen financiële dekking is. De verschillende mogelijkheden om het project gefinancierd en gerealiseerd te krijgen worden de komende periode onderzocht. Tevens wordt een vervolgonderzoek gestart 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.

Behandeling in portefeuillehoudersoverleg

Op respectievelijk 13 november 2008 hebben de portefeuillehouders Verkeer en Vervoer een positief advies gegeven over de gevraagde beslissing van het DB. Op 20 november 2008 hebben de portefeuillehouders Fysieke Omgeving kennis genomen van de resultaten van de probleem- en haalbaarheidsstudie en de daaruit volgende voorgenomen besluit van het DB.

Wijze van voorbereiding / intern en extern overleg

Er heeft overleg plaatsgevonden met alle belanghebbenden, zijnde de gemeenten Amsterdam, Amstelveen, Uithoorn en Aalsmeer, stadsdeel Zuider-Amstel, het GVB en Rijkswaterstaat Noord-Holland, verdeeld in een projectgroep en een begeleidingsgroep.

Vervolgacties

Opstellen gebiedsaanpak ter financiering van de ombouwkosten.

Vervolgstudie vanwege vertraging realisatie Zuidas, aansluiting tussen Zuid en Buitenveldert.

Financiële paragraaf

Kosten geraamd op € 200 - 400 miljoen afhankelijk van de tracékeuze.

Bijdrage uit de BDU van maximaal € 225 miljoen.

Vervolgstudie 2009 uit beschikbaar studiebudget BDU.

Communicatie

Via Plan van Aanpak Gebiedsaanpak Amstelveenlijn.