

aan

-

datum : 1 december 2008
uw kenmerk : -
ons kenmerk : 2008/1217/DS
bijlage(n) : 2
onderwerp : *Aanbieding Verkenning Ombouw Amstelveenlijn*

Geacht College,

De Stadsregio Amsterdam onderzoekt sinds 2006 de problemen en oplossingsmogelijkheden van de Amstelveenlijn (lijn 51). Op 27 november j.l. zijn de resultaten van deze verkenningenfase (bestaande uit 3 rapporten: probleemverkenning, haalbaarheidsstudie en inpassingsstudie met kostenraming) door het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam vastgesteld. Wij hebben geconstateerd dat het ombouwen van de Amstelveenlijn naar metrokwaliteit nodig, wenselijk en mogelijk is. Het project is gepromoveerd naar onze planstudiefase, met een reservering van een indicatieve bijdrage van maximaal € 225 miljoen van de Stadsregio Amsterdam in de periode 2014-2018.

Graag wil ik u hierbij de resultaten van de Verkenning Ombouw Amstelveenlijn aanbieden.

Voor het duurzaam functioneren van de Metropoolregio Amsterdam is een robuust en flexibel verkeer en vervoerssysteem van levensbelang. Het regionaal openbaar vervoer kan en moet daar een grote rol in spelen. De Regionale OV-visie 2010-2030 stelt dat voor betrouwbaar, comfortabel en snel openbaar vervoer de trein en metro de belangrijkste dragers zijn. Eén van de projecten die in belangrijke mate bijdraagt aan deze doelstelling, is de Noord/Zuidlijn. Deze lijn krijgt een voorlopig eindpunt op de Zuidas en zal lopende de ontwikkeling van de Zuidas eindigen in een nieuw ondergronds station Buitenveldert. Op dat moment heeft echter de bovengrondse sneltram uit Amstelveen (lijn 51) geen verbinding meer met het metronet. Er ontstaat een solitaire lijn met beperkte capaciteit, extra overstappen en daarmee een minder aantrekkelijke en zeker niet in de Metropool ambitie passend openbaar vervoerssysteem. De zuidflank van de regio kampt bovendien met een gebrek aan hoogwaardige lijnen. Om die reden is de ombouw van sneltram tot volwaardige metrolijn noodzakelijk, aansluitend op de Noord/Zuidlijn.

Naast de beperkte toekomstwaarde van de Amstelveenlijn, is reeds in een eerdere probleemanalyse uit 2006 een divers aantal problemen geconstateerd. Voorbeelden daarvan zijn de onbetrouwbaarheid en onregelmatigheid, het tekortschieten van de capaciteit van de lijn in de toekomst, de gelijkvloerse kruisingen met ander verkeer en de negatieve invloed op de rest van het metronetwerk onder

andere in relatie tot tunnelveiligheid. Deze uitkomsten hebben reeds in 2007 geleid tot het voorkeursstandpunt van het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam om de infrastructuur op metrokwaliteit te brengen.

De Stadsregio heeft in 2007 en 2008 onderzoek gedaan naar de mogelijkheden en consequenties van de ombouw (de haalbaarheidsstudie). Uit het onderzoek komt naar voren dat een metrotracé deels in een tunnel of viaduct en voor een belangrijk deel op maaiveld is in te passen.

De ombouw vergt vier jaar, en rekening houdend met een voorbereiding voor bestuurlijke, planologische, technische en financiële procedures kan de ombouw in 2018 klaar zijn. In de studie zijn verschillende scenario's onderzocht die een investering vergen van € 200 tot 400 miljoen (doortrekken tot Amstelveen Centrum of tot Westwijk).

Voor deze investeringen, inclusief de meeropbrengsten (meer reizigers en lagere exploitatiekosten) en de maatschappelijke kwantitatieve en kwalitatieve baten (verbeteren reistijd, betrouwbaarheid, veiligheid, milieu en comfort, ruimtelijke ontwikkelingskansen en beheersbaarheid verkeersstromen), is een maatschappelijke kosten baten analyse uitgevoerd. Doortrekken naar Amstelveen Centrum levert de hoogste kwantitatieve baten-kosten verhouding op. Het scenario doortrekken naar Amstelveen-Westwijk levert (via de Beneluxbaan) nog steeds een positief maatschappelijk resultaat op (een baten-kosten verhouding boven de 1). De kwalitatieve aspecten op de scenario's naar Westwijk scoren beter dan naar Amstelveen Centrum. Ook is er bij een doortrekking tot Westwijk sprake van de grootste reizigersgroei.

Een metroverbinding kan daarbovenop nog zo'n 20% meer OV-reizigers trekken door de wervende kracht.

Aan de ombouw zijn aanzienlijke kosten verbonden. De Stadsregio kan die niet in zijn volledigheid subsidiëren. De bijdrage van de Stadsregio aan dit soort grote projecten is gemaximaliseerd tot € 225 miljoen. De studie is onlangs aangeboden aan het Ministerie van Verkeer & Waterstaat met het verzoek voor een aanvullende bijdrage tot het investeringsbedrag dat past bij verlenging tot Westwijk op een sobere en doelmatige wijze.

De Stadsregio zoekt ook naar andere financieringsbronnen en is van mening dat dit project mogelijkheden biedt om meer en andere locaties in ontwikkeling te nemen. Aangezien bewoners en bedrijven in die ontwikkellocaties zullen profiteren van een verbeterde bereikbaarheid, wordt een bereidheid verwacht om vooraf mede te investeren in de openbaar vervoer voorziening.

De vraag in hoeverre die mogelijkheden zich voordoen en tot hoever die zich uitstrekken, wordt onderzocht in een zogenaamde Gebiedsaanpak. De Stadsregio is reeds gestart met een verkennend onderzoek, waarin betrokken partijen worden geconsulteerd, geïnformeerd en gezocht wordt naar inhoudelijk samenhangende dossiers met als doel inzicht te krijgen in de mogelijkheden en kansen.

Aansluitend wordt door de Stadsregio Amsterdam een plan van aanpak opgesteld voor de verdere uitwerking van het project in de Planstudiefase. Dit plan van aanpak zal voorzien zijn van een eerste overzicht van de uit te werken onderdelen en een planning van de beslismomenten. Deze beslismomenten kunnen ook van toepassing zijn op het bestuurlijk proces binnen uw eigen organisatie.

Ik verwacht u hiermee in voldoende mate op de hoogte te hebben gesteld over de ontwikkelingen rond het project doortrekken Noord/Zuidlijn c.q. ombouwen Amstelveenlijn en vertrouw op een constructieve samenwerking op dit dossier.

Ik verwacht u hiermee in voldoende mate op de hoogte te hebben gesteld over de ontwikkelingen rond het project doortrekken Noord/Zuidlijn c.q. ombouwen Amstelveenlijn en vertrouw op een constructieve samenwerking op dit dossier.

Van groot belang is de medewerking van de langs de doorgetrokken Noord/Zuidlijn gelegen gemeenten. Aan de gemeenten Amsterdam, Amstelveen en stadsdeel Zuider-Amstel wordt dan ook specifiek gevraagd om een bestuurlijk standpunt te geven over het wel of niet onderschrijven van het ombouwen tot metrolijn, de keuze die u maakt ten aanzien van de varianten uit de studie en waar uw medewerking uit zal bestaan.

Voor informatie kunt u contact opnemen met de projectsecretaris (Dirk Spannenburg) d.spannenburg@stadsregioamsterdam.nl, of het algemene telefoonnummer van de Stadsregio Amsterdam, 020 527 37 00.

Hoogachtend,
namens het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam,
de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer,

T. Herrema

