



Amstelveenlijn

Bereikbaarheid voor de regio

Plan van Aanpak

Stadsregio Amsterdam

28 mei 2009
Definitieve versie



Voorwoord

Met de resultaten van de probleemanalyse en haalbaarheidsstudie is aangetoond dat de ombouw van de Amstelveenlijn/verlenging van de Noord/Zuidlijn nodig, wenselijk en haalbaar is. Daarmee ontstaan er niet alleen kansen voor de regio, Amstelveen en Amsterdam om het openbaar vervoer sterk te verbeteren, maar ook voor de stedelijke structuur van Amstelveen. Bij het niet benutten van de kansen zal de bereikbaarheid van Amstelveen en de zuidflank van de Metropool Amsterdam zelfs verslechteren. Met de ombouw van de Amstelveenlijn tot metrolijn is een aanzienlijke investering gemoeid en de ombouw zal niet ongemerkt voorbij gaan. Hoewel tijdelijk, zal de bereikbaarheid onder druk komen te staan.

De Stadsregio is de belangrijkste partij als het gaat om regionale en gemeentelijke mobiliteit. Binnen de Stadsregio Amsterdam is de ambitieuze OV-visie 2010 - 2030 vastgesteld. Het openbaar vervoer moet beter aansluiten bij de wensen van de gebruiker en er moet een betere afstemming tussen (OV) mobiliteit, ruimtelijke ordening en economische ontwikkeling tot stand komen. De ombouw van de Amstelveenlijn is één van de onderdelen uit de OV-visie.

Nu er is aangetoond dat de huidige Amstelveenlijn niet toekomstvast is en dat het ombouwen naar een volwaardige metrolijn als verlengde van de Noord/Zuidlijn haalbaar is¹, moet deze vervolgens nog wel gefinancierd en gerealiseerd worden. Daartoe is dit plan van aanpak opgesteld.

Dit plan van aanpak heeft niet alleen betrekking op de planstudiefase, de fase waarin de keuze uit aanlegvarianten moet worden gemaakt en de financiering moet worden geregeld, maar kijkt ook al naar de activiteiten uit de realisatiefase. Het laat zien welke mogelijkheden voor de ombouw van de Amstelveenlijn de laatste jaren de revue passeerden, welke oplossingen meest gewenst zijn en hoe een volgende stap op weg naar financiering, realisatie, uitvoering en organisatie er uit moet zien overeenkomstig het advies van de commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten, commissie Elverding.

Bovendien is er haast. De ombouw van de Amstelveenlijn zou eigenlijk gelijktijdig met de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn gereed moeten zijn. Dat gaat alleen lukken als de Amstelveenlijn versneld aangelegd gaat worden en beschikt over een flexibele planning, dit gezien de onzekere planning van de Noord/Zuidlijn. Om die reden wordt in dit plan van aanpak voorgesteld een aantal voorbereidende werkzaamheden eerder op te pakken dan volgens de gangbare procedures. Dat betekent een aanpak met ondernemersgeest maar ook met risico. Om draagvlak te hebben om in relatief korte tijd de planstudiefase te doorlopen, is in het kader van dit plan van aanpak uitvoerig gesproken met de belangrijkste partijen. De weerslag van die gesprekken is in dit plan van aanpak en in de bijlagen verwerkt.

¹ Stadsregio Amsterdam, Haalbaarheidsstudie Ombouw Amstelveenlijn, 2008; Gemeente Amsterdam Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Probleemverkenning Amstelveenlijn, 2006

INHOUD

PLAN VAN AANPAK OMBOUW AMSTELVEENLIJN	4
Organisatiestructuur en takenpakket van het projectbureau	13
BIJLAGE 1 TEMPO MAKEN	24
BIJLAGE 2 EINDSTATION: 3 VARIANTEN	26
2.1 Variant 1: Noord/Zuidlijn tot Buitenveldert (oplevering Zuidas Dok)	26
2.2 Variant 2: Noord/Zuidlijn tot en met Amstelveen Centrum	27
2.3 Variant 3 Noord/Zuidlijn tot Westwijk: bestaand tracé of Beneluxbaan	29
BIJLAGE 3 STATUS QUO EN BESTAANDE PLANNEN: INFRASTRUCTUUR	32
3.1 Buitenveldert en Amstelveen bereikbaar	32
3.2 Infrastructuur: plannen en projecten	33
BIJLAGE 4 STATUS QUO EN BESTAANDE PLANNEN: OMGEVING	36
4.1 Couleur Locale	36
4.2 Ruimtelijke plannen en projecten	39
BIJLAGE 5 AMSTELVEENLIJN EN SCHIPHOLLIJN (CASH)	44
BIJLAGE 6 ORGANISATIE: MACHINISTEN & CONDUCTEURS	46
<i>Shareholders</i>	46
<i>Stakeholders</i>	49
Belanghebbenden	50
BIJLAGE 7 LIFE CYCLE BENADERING	52
GESPREKSPARTNERS	54
DOCUMENTEN	57
COLOFON	61

Plan van Aanpak ombouw Amstelveenlijn

Introductie

Vooraf goede afspraken maken over hoe het project wordt aangepakt, helderheid verschaffen in wat we - als Stadsregio Amsterdam - willen, beslispunten bespreken, aangeven wat we weten, waar onzekerheden liggen en deze ook proberen te beschrijven. Dit betekent concreet zijn waar mogelijk, onderzoeksvoorstellen doen waar keuzen gemaakt moeten worden en afspraken maken met betrokkenen als het om beslissingen gaat. Dit document geeft tevens aan waarlangs het pad van realisatie moet lopen om de bereikbaarheid van Amstelveen en regio te waarborgen, maar ook die van een stedelijke verdichting rond de nieuwe hoogwaardige OV knooppunten. Het vormt de opmaat voor een planstudie-plus fase. Dit alles is wat Stadsregio Amsterdam beoogt met dit document.

De OV Visie 2010 – 2030 van de Stadsregio geeft aan dat doortrekking van de Noord/Zuidlijn op de Amstelveenlijn nodig en goed mogelijk is. Om die reden is in het UVP-RVVP (Uitvoeringsprogramma van het Regionaal Verkeer en Vervoer Plan) de doortrekking van de Amstelveenlijn opgenomen in de projectenlijst.

De Metropoolregio Amsterdam heeft grootse plannen. In de periode tot 2030 moeten er minimaal 150.000 woningen worden toegevoegd in de Noordvleugel. De zakelijke-financiële dienstverlening, creatieve industrie en de multimediasector zijn sterke sectoren in dit gebied en deze zullen een belangrijker rol in de werkgelegenheid spelen. De kennisintensieve bedrijvigheid neemt toe. De Zuidas ontwikkelt zich tot een internationale toplocatie voor kantoren, wonen en voorzieningen². De omgeving van de Amstelveenlijn biedt interessante kansen voor gebiedsontwikkeling.

Nu tramlijn 5 en sneltramlijn 51

Er is nu sprake van twee Amstelveenlijnen, te weten: tramlijn 5 (Amstelveen Stadshart) en de sneltramlijn 51 (Amstelveen Westwijk). In de toekomst is de capaciteit onvoldoende waardoor de bereikbaarheid onder druk komt te staan. Door de Amstelveenlijn om te bouwen tot metrolijn en deze (naadloos) aan te laten sluiten op de toekomstige Noord/Zuidlijn wordt de bereikbaarheid fors verbeterd.

Het plan van aanpak.

De vraag die voor ligt is hoe de Amstelveenlijn omgebouwd kan worden tot metrolijn en of er gelijktijdig verstedelijkingsmogelijkheden zijn die elkaar versterken. Dit plan van aanpak biedt inzicht in de keuzemogelijkheden en is de basis voor afspraken tussen partijen. Het moet een – door alle partijen gedragen – manier zijn waarop de fase van de planstudie wordt doorlopen en moet leiden tot een definitief *go/no go*. Het is tot stand gekomen op basis van documenten, gesprekken met bestuurlijke, ambtelijke en private sleutelfiguren en externe *share-* en *stakeholders*. Het plan van aanpak geeft:

² Noordvleugel 2040, Metropoolregio Amsterdam, 7^{de} Noordvleugelconferentie, dec 2007

- inhoudelijk richting wat betreft de scope en de ambitie voor de ombouw van de Amstelveenlijn en de relatie met het gebied er omheen,
- antwoord op de vraag op welke wijze het proces en de organisatie voor de volgende fase ingericht moet worden.

De voorgeschiedenis.

In de aanvraag voor de rijkssubsidiebeschikking voor de bekostiging van de Noord/Zuidlijn is er vanuit gegaan dat de lijn tot aan Amstelveen Westwijk geëxploiteerd zou worden. De lijn zou dan met sneltram materieel gereden worden. In de subsidiebeschikking is alleen budget ter beschikking gesteld voor de noodzakelijke nieuwe infrastructuur tussen Amsterdam Noord en het station Zuid. Ontwikkelingen naderhand, tunnelveiligheid, groeiende inwoneraantallen en arbeidsplaatsen, hebben geleid tot een keuze voor metromaterieel. Met dat materieel kan niet door gereden worden tot aan Amstelveen Westwijk zonder ombouwen van de bestaande Amstelveenlijn.

In de haalbaarheidstudie van de Stadsregio Amsterdam³ is geconcludeerd dat (de verschillende varianten van) de Amstelveenlijn een positieve MKBA⁴-uitkomst heeft. Gezien de hoge kosten van ondergrondse aanleg (de totaalkosten van de Amstelveenlijn worden dan minimaal 1 miljard), is zoveel mogelijk uitgegaan van een bovengrondse, maar wel kruisingsvrije, ligging. Op basis hiervan heeft het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam besloten (27-11-'08) dat de Amstelveenlijn omgebouwd moet worden tot metrokwaliteit, in principe tot en met Westwijk zou moeten lopen en moet aansluiten op de Noord/Zuidlijn.

De kosten zijn geraamd op €346 miljoen, exclusief BTW en met een marge van 25% (variant t/m Westwijk met tunnel in Buitenveldert, via de Beneluxbaan). Bij investeringen hoger dan €225 miljoen kan de Stadsregio een aanvraag indienen bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor een bijdrage uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), onder de vanaf 1 januari 2009 gelden gewijzigde spelregels

De haalbaarheidstudie is tevens de (voorlopige) basis waarop de subsidieaanvraag bij het Rijk door de Stadsregio Amsterdam is ingediend.

De gemeente Amstelveen heeft in het programma-akkoord opgenomen dat de Amstelveenlijn moet aansluiten op de Noord/Zuidlijn en de gemeente Amsterdam heeft in verschillende beleidsdocumenten vastgelegd dat de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen Westwijk doorgetrokken moet worden⁵. In de gemeenteraad van 1 april 2009 zijn de Amstelveense ambities en randvoorwaarden door de raad vastgesteld (zie bijlage). De gemeenten Uithoorn en Aalsmeer en het Stadsdeel Amsterdam Zuideramstel zijn voorstander van het ombouwen van de Amstelveenlijn tot metrokwaliteit.

Nog geen besluiten zijn genomen over de ambitie en scope, de inhoud en de randvoorwaarden (wat), de planning (wanneer), de organisatie (wie) en de kosten c.q. de bijdragen van partijen (hoeveel).

³ Begin 2008.

⁴ Maatschappelijke kosten-batenanalyse.

⁵ Onder andere in diverse begrotingen en bij het besluit over het metromaterieel.

Ambitie en scope

De Amstelveenlijn wordt omgebouwd tot metrokwaliteit. Dat wil zeggen: een kruisingsvrije en conflictvrije eigen baan voor zowel robuust als hoogwaardig vervoer. Robuust staat voor betrouwbaar, flexibel en storingsarm. Hoogwaardig staat voor grote aantallen reizigers, hoge snelheid en grote regelmaat en door de kruisingsvrije uitvoering ook veilig.

Dat betekent dat de stations op gemiddeld 1000 meter afstand van elkaar komen te liggen, waardoor verschillende huidige haltes komen te vervallen en enkele nieuwe moeten worden gebouwd. Er ontstaan op de lijn verschillende grote en kleine OV-knoppen (Oost-West) en daarmee connecties voor andere modaliteiten (auto, taxi en fiets) die leiden tot aantrekkelijke vestigingsplekken en tot kansen voor interessante stedelijke ontwikkelingen. Het is de ambitie om de omgebouwde Amstelveenlijn als één lijn tegelijkertijd in gebruik te nemen met de Noord/Zuidlijn.

Het eerste deel, vanaf het station Zuid, de nieuwe Amstelveenboog vanuit het Dokmodel van de Zuidas en het ondergronds station Buitenveldert, vallen in principe onder de scope van de Zuidas. De ontwikkeling van de Zuidas staat op dit moment echter ter discussie. Dit is dus een onzekere factor; zie daarvoor verderop in het plan van aanpak.

De lijn volgt het bestaande tracé. In Amsterdam Buitenveldert zal de lijn ondergronds liggen en in zuidelijke richting stijgen om ergens bij de grens met Amstelveen bovengronds te komen (waar precies zal nog onderzocht moeten worden).

In Amstelveen zal de lijn eveneens het bestaande tracé volgen, mogelijk met uitzondering van het deel Gondel-Poortwachter, omdat daar te weinig (bocht)ruimte is voor de metro. In plaats daarvan kan de lijn via de Beneluxbaan geleid worden, waar de Gemeenteraad van Amstelveen zich reeds voor uitgesproken heeft.

De infrastructuurscope (breedte van de infrastructuur, plus een veiligheidszone) loopt van station Buitenveldert/VU naar Westwijk en mogelijk naar Legmeerpolder voor een opsteleemplacement en een (groot) P+R terrein. Daarnaast vallen alle stations in ruime zin onder de scope (inclusief entrees en voorzieningen voor openbaar vervoer, fiets, taxi en parkeren).

De realisatie is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de beide gemeenten (Amstelveen en Amsterdam) die ook de verantwoordelijkheid hebben om zorg te dragen voor een BLVC⁶-pakket.

Waarom Gebiedsgericht

De ruimtelijke en economische ontwikkelingen beïnvloeden de behoefte aan mobiliteit en dus aan infrastructuur. Omgekeerd kan de aanleg van nieuwe infrastructuur de mobiliteit beïnvloeden en ruimtelijke en economische ontwikkeling mogelijk maken. Voor de Amstelveenlijn is bekeken wat voor invloed er is op deze lijn en wat het effect van de Amstelveenlijn op de omgeving is of zou moeten zijn.

Amstelveen heeft een centrale plaats in de Metropool Amsterdam. In de hele Metropool zijn er vele ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen. Uit alle windrichtingen

⁶ Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie. Bijvoorbeeld tijdelijk alternatief openbaar vervoer, het bedenken van routes voor het bouwverkeer etc.

en op een schaal van Metropool tot Buurt zijn er ruimtelijke, economische en mobiliteitseffecten te verwachten, die in Amstelveen merkbaar zijn. Denk aan de ontwikkeling van de Zuidas, woningbouw in o.a. de Haarlemmermeer, Almere en Amsterdam, de omlegging van de N201, de aanleg van de tweede Coentunnel en de verbreding van de A2 en A1/A6 en op lokale schaal door bijvoorbeeld de ondertunneling van de A9 bij Amstelveen, de ontwikkeling van de kantorenlocatie langs de A9 en woningbouw.

Amstelveen is daarmee, na Amsterdam, het meest belaste deel van de regio als het gaat om Noord-Zuid/Oost-West mobiliteit. De Amstelveenlijn heeft als functie Noord-Zuidmobiliteit te accommoderen, maar speelt ook een belangrijke rol in de Oost-Westmobiliteit omdat er vele grote en kleine kruisingen zijn. Een wet die al sinds de oudheid geldt, is dat er rondom kruisingen of knopen ontwikkelingen komen. De Amstelveenlijn biedt wat dat betreft veel mogelijkheden, zowel bij de kruisingen als langs de lijn zelf, zoals ter weerszijden van de Beneluxbaan. Vanwege het brede profiel is daar ruimte voor plaatselijke verstedelijking, waardoor deze stadsas een impuls kan krijgen. Dat kan ook de vervoerswaarde van de stations vergroten en mogelijk bijdragen aan de financiering van de ombouw.

Gebleken is dat rondom alle stations van de Amstelveenlijn ontwikkelingen mogelijk zijn, maar er zijn vier gebieden die er in het bijzonder uitspringen:

1. **Buitenveldert/VU.**

Dicht tegen de Zuidas en naast de VU (en VU medisch centrum) is dit een gebied met te verwachten nieuwe ontwikkelingen. In en rondom het ondergrondse station Buitenveldert zijn kansen te benutten en problemen op te lossen door de Amstelveenlijn.

2. **Uilenstede en omgeving**, waar de gemeente Amstelveen investerings- en bebouwingsplannen voor heeft.

3. **Stadshart Amstelveen/A9.**

In de A9 zone zullen, na de ondertunneling van de A9, nieuwe ontwikkelingen komen. Het is een belangrijke kruising voor het openbaar vervoer en het wegverkeer. De Gemeente Amstelveen neemt de gebiedsontwikkeling van de A9 zelf ter hand.

4. **De Legmeerpolder.**

Indien de Amstelveenlijn doorgetrokken wordt tot Westwijk, dan ontstaat er een kans voor een interessante nieuwe knoop tussen Westwijk en de omgelegde N201. In deze omgeving zijn al meer economische ontwikkelingen rondom de bloemensector en de luchtvaart te verwachten. Ook moet nog plaats gevonden worden voor een emplacement voor de metrotreinen⁷. De Legmeerpolder heeft in potentie de mogelijkheid tot gebiedsontwikkeling, met bijvoorbeeld een station, een OV-knoop, P+R en een bedrijventerrein.

De Amstelveenlijn (als metro) zal een belangrijke plaats in de regio innemen en dat zal niet alleen een positief effect hebben op de bereikbaarheid voor de inwoners van Amstelveen en de regio, maar zal ook nieuwe gebiedsontwikkeling mogelijk maken.

Onzekere omgeving

Grote projecten kennen per definitie een relatief grote mate van onzekerheid door de omvang, doordat ze meestal grensoverschrijdend zijn en door de lange looptijd. De Amstelveenlijn is omgeven door een aantal onzekerheden die deels te beïnvloeden

⁷ Ten behoeve van nachtopstelling, schoonmaak en onderhoud.

zijn, maar grotendeels niet. Niet uitputtend zijn er de volgende onzekere omgevingsfactoren:

- De Zuidas. Het is op dit moment niet duidelijk of, wanneer en hoe het Dokmodel wordt gerealiseerd. Het adviesteam Oosterwijk adviseert een Dok-verhoogd maaiveld uit te werken. Het ziet ernaar uit dat dit grote consequenties kan hebben voor de Amstelveenboog en het station VU / Buitenveldert, met name ten aanzien van de bouwfaserings. Beide blijven voor de Stadsregio wel uitgangspunt voor een tijdsgebonden ingebruikname van de Noord/Zuidlijn – Amstelveenlijn als één lijn in 2017/2018. Hier zal dus in het vervolg van de Zuidas-studies expliciet aandacht voor moeten zijn.
- De A9 zone. De ondertunneling van de A9 en de ruimtelijke ontwikkeling zijn op dit moment alleen op hoofdlijnen bekend. Speciale aandacht vraagt de kruising van de Amstelveenlijn met de Zuidtangent ter hoogte van de A9-tunnel (HOV-knoop).
- De Noord/Zuidlijn. Er is geen harde datum van ingebruikname door de onzekerheden bij de bouw en de testfase.
- De Rijksbijdrage en de hoogte zijn op dit moment nog onbekend.
- Het effect op de Amstelveen/Noord/Zuidlijn van het eventueel doortrekken naar Schiphol (CASH⁸).
- Toekomstige veiligheidseisen.
- Kleine en grote bouwprojecten in de omgeving
- Toekomstige concessies van het openbaarvervoer
- Het grote aantal betrokken publieke en private partijen.
- Het effect van de recessie op de woningbouw, ontwikkeling van bedrijventerreinen, de arbeidsmarkt en in het verlengde daarvan de mobiliteit.
- Het effect van rekeningrijden.
- Bestuurlijke continuïteit.

Amstelveenlijn en Noord/Zuidlijn als 1 lijn: versnellen, duidelijkheid, ruimte om te anticiperen, betrekken.

De Noord/Zuidlijn gaat rijden in 2017/2018. De Amstelveenlijn dient dan ook klaar te zijn om, samen met de rest van de Noord/Zuidlijn, als één metrolijn te kunnen gaan rijden. Het voordeel is dat de reiziger vanaf dag 1 een volwaardige hoogwaardige verbinding heeft. Dit is niet alleen goed voor de beeldvorming, maar zal spoedig leiden tot een stijging van het aantal reizigers. Een tweede voordeel is het testrijden. Het testrijden op twee afzonderlijke lijnen kan leiden tot allerlei veiligheidsdiscussies. Er zou geen risico genomen moeten worden met een gedeelde test, terwijl er in de praktijk sprake is van één lijn⁹.

In de Haalbaarheidstudie is een indicatieve planning opgenomen.¹⁰ De omgebouwde Amstelveenlijn zou eind 2017 gereed kunnen zijn. Het testrijden is niet opgenomen in de genoemde indicatieve planning en vergt een half tot een jaar extra. De Amstelveenlijn zou volgens deze planning, inclusief de testperiode, in bedrijf kunnen zijn eind 2018.

⁸ Corridor Amsterdam Schiphol Haarlemmermeer; zie hiervoor de bijlage 'Amstelveenlijn of Schiphollijn (CASH)

⁹ De uiterste consequentie is dat de Noord/Zuidlijn en de Amstelveenlijn afzonderlijk getest moeten worden en daarna wederom de gehele lijn. Dat brengt hoge extra kosten en tijdverlies met zich mee.

¹⁰ Stadsregio Amsterdam, Haalbaarheidsstudie Ombouw Amstelveenlijn, 2008; De planning is opgesteld door d|VV van de gemeente Amsterdam

De oorspronkelijke planning uit de Haalbaarheidsstudie is krap en het project ligt daar inmiddels al op achter. Het zou erg onverstandig zijn om uit te gaan van *wishful thinking* zoals het versnellen van de traditionele planning of hopen op nog meer vertraging bij de Noord/Zuidlijn, zodat deze tegelijk met de Amstelveenlijn in gebruik genomen zou kunnen worden.

De kans dat de planning van de Noord/Zuidlijn en de Amstelveenlijn precies op elkaar aansluiten is klein. Niet alleen zijn de juridische vertragingsrisico's groot, maar ook de voortgang in de aanleg¹¹. Ook bij het testen van de lijn kunnen er tegenslagen optreden, zowel bij het testen zelf als bij de ingebruikname¹².

Daarnaast zijn er andere projecten die de planning kunnen beïnvloeden, zoals de Zuidas, de ondertunneling van de A9 en vele andere grote en kleine projecten.

Het zal in alle gevallen wenselijk zijn om in de laatste fase van de ombouw over alternatief busvervoer voor de tramlijn 5 en de sneltramlijn 51 te beschikken. Dit is enerzijds onvermijdelijk om de grotere infrastructurele ingrepen zonder vertraging mogelijk te maken en anderzijds om een flexibel alternatief te hebben tijdens de testfase. Verloopt het testen voorspoedig, dan kan de lijn eerder in gebruik worden genomen. Is er sprake van een uitloop in de oplevering, de testfase en zelfs de ingebruikname, dan is het alternatief van busvervoer meteen voorhanden.

Versnellen¹³ van het proces is nodig wil de ombouw van de Amstelveenlijn gereed zijn en aansluiten bij de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn.

Versnellen kan door het parallel schakelen van processen. Dit is anders dan de traditionele processen/planningen. Normaliter volgt na de planstudiefase de realisatiefase. Binnen deze fasen zijn de werkzaamheden grotendeels volgtijdelijk (serieel). Door de planstudiefase (2009-2011) en het eerste deel van de realisatiefase gelijktijdig op te pakken en zoveel mogelijk werkzaamheden parallel te schakelen kan proceduretijd gewonnen worden. Alsof er al een besluit tot aanleg is, start het voorwerk al op, zoals de procedures behorende bij bijvoorbeeld een MER en het bestemmingsplan. Eventuele aanpassingen of een revisie zijn in een vervolgfase minder tijdrovend. Door vroegtijdige betrokkenheid van de bewoners en de politiek wordt ook aan draagvlak gewonnen. Dit vergroot niet alleen het maatschappelijk draagvlak, maar verkleint ook de kans op juridische tegenslagen. Onderdeel van de parallelschakeling van processen is tevens het beperken van vele kleine beslismomenten die tijdrovend zijn en risico's met zich meebrengen. In plaats daarvan komt er één belangrijk beslismoment: het besluit om wel of niet tot realisatie over te gaan aan de hand van het Voorlopig Ontwerp (VO).

Daarnaast kan tijd gewonnen of vertraging voorkomen worden door de aannemer/het consortium van aannemers eerder in het proces in te schakelen, bij het maken van het Definitief Ontwerp (DO). Door een grotere rol bij het opstellen van het DO kan de bouwer de planning en de kosten beter beheersen door bij het ontwerpen al rekening te houden met de bouwwijze, de volgorde, de materiaalkeuze, de logistiek en de omgeving. Meer uitleg omtrent 'versnellen' is te vinden in Bijlage 'Tempo maken'.

¹¹ Zie bijvoorbeeld het voorval bij de Vijzelgracht.

¹² Bij de ingebruikname van de IJtram in Amsterdam waren er seinstoreningen waardoor de trams stil stonden voor de Piet Heintunnel en bij Randstadrail (Rotterdam/Den Haag) was er zelfs letselschade door een ontsporing.

¹³ Meer uitleg omtrent 'versnellen' is te vinden in de bijlage 'Tempo maken'

Duidelijkheid over de verantwoordelijkheden en dus over de financiële risico-verdeling van partijen moet er zijn op het moment van besluitvorming. Bij alle grote projecten ontstaan er 'gaande de rit' vele onduidelijkheden, risico's en expliciete en impliciete beslismomenten. Naast het feit dat dit grote irritatie en/of wantrouwen van de politiek en bevolking geeft, is het ook een bron van financiële overschrijdingen en vertragingen. Wij stellen voor om bij het *go/nogo*-moment zoveel mogelijk duidelijkheid te hebben om de politiek een integrale afweging te kunnen laten maken en ter voorkoming van 'addertjes onder het gras' of erger. Het gaat dan over duidelijkheid omtrent het (voorlopig) ontwerp, de planning, de kosten, de dekking van de kosten, mobiliteitseffecten, de procedures, de vergunningen et cetera. Gezien het grote aantal omgevingsprojecten en betrokken partijen is het onvermijdelijk dat projecten elkaar verstoren. De uiterst onzekere planningen van projecten rondom de Amstelveenlijn zorgen per definitie voor 'het elkaar in de weg zitten' en/of 'op elkaar wachten'.

Bij het creëren van ruimte om te anticiperen gaat het uitdrukkelijk niet om een mogelijke koerswijziging (scopewijzigingen zijn rampzalig), maar wel om te vertragen, versnellen of het veranderen van de volgorde om aan te sluiten bij de rest van de wereld. Het tempo van de Amstelveenlijn ligt hoog, onder het adagium 'wat klaar is, is klaar'. Dit geeft ruimte om de onvermijdelijke tegenvallers op te vangen en de flexibiliteit te hebben om zich aan te passen aan de snelheid (lees traagheid) van de omgevingsprojecten.

Betrokkenen als shareholders en stakeholders worden vaak in één adem genoemd, maar hun rol in een project is wel degelijk verschillend. Shareholders hebben een formele bevoegdheid in het proces, zijn soms initiatiefnemer en zijn essentieel voor de daadwerkelijke totstandkoming van een project. Shareholders in dit proces zijn de Stadsregio Amsterdam, Gemeente Amstelveen en Gemeente Amsterdam. Mogelijke shareholders zijn het ministerie van Verkeer & Waterstaat en de provincie Noord-Holland. In onderstaande zijn deze actoren en hun betrokkenheid met de Amstelveenlijn kort beschreven. Stakeholders hebben invloed op of worden beïnvloed door het project. Zonder steun van (sommige) stakeholders kan het moeilijk of onmogelijk zijn het project af te ronden (zie beschrijving in de bijlage)

Niet alle belanghebbenden zullen in iedere fase van het project een even sterke inbreng leveren. Voor het slagen van het project gaat het om het betrekken van de juiste partijen in de juiste fase. En, geleerd in het verleden, ook interne actoren moeten goed betrokken zijn.

De Amstelveenlijn is in het belang van vele partijen, van het Rijk tot de Metropool tot Amstelveen zelf. Gezien de betrokkenheid van vele partijen is er tevens een behoefte aan een 'integrator', een partij die het speelveld overziet en die stuurt op het uiteindelijke resultaat namelijk een metrolijn die minimaal dertig jaar perfect functioneert.

In theorie zouden vele partijen trekker kunnen zijn van de Amstelveenlijn, maar, mede gezien de beschikbaarheid van middelen en de dienstbare opstelling, is op dit moment de Stadsregio Amsterdam het aangewezen orgaan om trekker te zijn van de volgende fase (planstudiefase, 2009-2011) in de ombouw van de Amstelveenlijn

tot metro. Amstelveen en Amsterdam fungeren als *shareholder* (direct betrokkenen), de gemeenten Uithoorn, Aalsmeer, het stadsdeel ZuiderAmstel, de provincie Noord-Holland en het rijk als *stakeholder* (indirect betrokkenen) en overige partijen zoals de bevolking, de RAR en MKB als belanghebbenden. Over mogelijke (externe) partners bij gebiedsontwikkeling kan nu nog geen uitspraak gedaan worden.

Gezien de noodzaak tempo te maken en de ombouw van de Amstelveenlijn op tijd gereed te hebben om samen met de Noord/Zuidlijn de testfase in te kunnen, stellen wij voor om onder leiding van de Stadsregio Amsterdam vanaf 'dag 1' een projectbureau samen te stellen om in twee jaar tijd de Amstelveenlijn inhoudelijk, procedureel, financieel en politiek/bestuurlijk gereed te maken voor een bestuurlijk *go/nogo*-besluit. **Zie voor een uitvoerige beschrijving van organisatiestructuur en takenpakket van het projectbureau hierna.**

Deze manier van werken impliceert op korte termijn (2 jaar) een risico voor de Stadsregio van maximaal € 3,5 miljoen per jaar, maar voorkomt de komende tientallen jaren kosten en risico's van tientallen miljoenen ten gevolge van vertragingen, meerwerkkosten/claims, fouten door gebrekkige afstemming, problemen bij de exploitatie en juridische claims over en weer tussen publieke en private partijen.

Opgave 2009-2011

Zoals hiervoor is aangegeven zal de Stadsregio Amsterdam de bestuurlijke trekker zijn met ondersteuning en medewerking van de *shareholders*. Een kwartiermaker heeft als taak om het best denkbare team (projectbureau) samen te stellen dat in gezamenlijkheid en deskundigheid het werk in twee jaar kan doen. Het projectbureau heeft de taak om binnen de gestelde twee jaar de Amstelveenlijn concreet te maken en de benodigde vergunningen 'op zak' te hebben.

Het kiezen voor een hoog tempo is noodzakelijk, maar niet onverantwoord. Met andere woorden: er wordt vol gas van start gegaan in de wetenschap dat gas terug nemen of remmen later mogelijk is. Verloren tijd inlopen is immers moeilijker dan gewonnen tijd teruggeven.

Het projectbureau zal binnen de hiervoor geschetste ambitie en scope werken. Veel van deze werkzaamheden hebben ook een zogenaamd *no regret*-karakter, wat wil zeggen dat deze werkzaamheden ook voor andere varianten en zelfs bij de terugvalopties gedaan zullen moeten worden. Het gedane werk is dus grotendeels nimmer weggegooid geld.

Resultaat 2011

In 2011 moet een compleet bestuurlijk dossier beschikbaar zijn om een *go/nogo*-besluit te kunnen nemen. Het betreft een voorlopig ontwerp, (juridische en planologische) procedures doorlopen, inzicht in de kosten en bijdrage van partijen, een *up to date* inzicht in omgevingsfactoren en risico's. Ook is er dan helderheid over het voorstel over de aanleg, het beheer en onderhoud en de exploitatie inclusief BLVC. Bestuurlijk moet helder zijn waar men ja (of nee) tegen zegt inclusief de kosten, randvoorwaarden en risico's.

Kosten en risico's

In de Haalbaarheidsstudie zijn de kosten indicatief geraamd¹⁴ op €346 miljoen, exclusief BTW en met een marge van 25% (variant t/m Westwijk met tunnel in Buitenveldert, via de Beneluxbaan). In deze raming is er vanuit gegaan dat de kosten voor de Amstelveenlijn tot en met VU/Buitenveldert uit het Zuidasproject worden betaald, zoals dat in de scope van de Zuidas is opgenomen

Onder andere de volgende onderdelen zijn nog niet opgenomen in deze indicatieve raming:

- Bijstelling in verband met de tijd (2007 naar 2012¹⁵).
- Het ontmantelen van het oude tracé (Gondel-Poortwachter) en deze te vervangen door bijvoorbeeld een vrijliggende busbaan.
- Het eventueel verlengen van de lijn naar de Legmeerpolder (grondverwerving, rails, emplacement, station en P+R-terrein).
- Maatregelen vanwege moeilijke inpassingen en kwaliteitsverbeterende maatregelen.
- BLVC-maatregelen zoals aanvullend openbaar vervoer, maatregelen voor de routes van het bouwverkeer, verkeersomleidingen, tijdelijke maatregelen (bijvoorbeeld een tijdelijke brug voor fietsers), de bewegwijzering moet worden aangepast, veiligheidsmaatregelen et cetera.

Besparingen en opbrengsten

De hoogte van de volgende mogelijke besparingen en opbrengsten zijn nog niet in beeld. Wij zien de volgende mogelijkheden:

- Indien besloten zou worden om de CASH te laten vervallen kunnen kosten bespaard worden (zie bijlage). Dit gaat om een minder diepe Amstelveenboog die daardoor ook minder duur wordt. Ook dit is afhankelijk van de wijze van aanleg van Zuidas Dok en de fasering.
- Werk met werk maken door het combineren met de ondertunneling van de A9.
- Gebiedsontwikkeling in bijvoorbeeld de Legmeerpolder
- Korting bij een grotere orderplaatsing van de metrostellen voor de Noord/Zuidlijn: dit is ten bate van het exploitatiebudget.
- Toepassing van een life cycle benadering / DBFM aanbesteding (zie voor uitleg de bijlage 'Life cycle benadering').
- Besparing door versobering: op kwaliteit, inpassing, BLVC, aantal stations etc.

Er zal zo spoedig mogelijk door het op te richten projectbureau inzicht verschaft moeten worden in de mogelijke extra kosten én extra besparingen en de gevolgen daarvan voor de totale kosten van de ombouw van de Amstelveenlijn.

Bijdragen

Van het Rijk, de Stadsregio Amsterdam, de gemeenten Amstelveen en Amsterdam en de provincie Noord-Holland mogen bijdragen verwacht worden. De hoogte van deze bijdragen is vooralsnog onbekend.

De Stadsregio Amsterdam heeft het project Ombouw Amstelveenlijn in het uitvoeringsprogramma van het RVVP opgenomen, dit geldt tevens voor de regionale

¹⁴ Bureau Arcadis, 2008.

¹⁵ 2012 is het jaar van de gunning. Daarna geldt de gebruikelijke inflatiecorrectie conform het IBOI.

HOV Knoop Amstelveen Centrum. De Stadsregio gaat uit van een regionale bijdrage van € 225 miljoen heeft het Rijk (ministerie van V&W) benaderd voor extra financiering boven de BDU bijdrage.

Normaliter wordt bij een door de Stadsregio Amsterdam gesubsidieerd OV project uitgegaan van 5% eigen bijdrage door de gemeente (5% ten opzichte van de investering van de Stadsregio). Wanneer gemeenten extra voorzieningen wensen ten opzichte van het sobere en doelmatige ombouw-scenario van de studie OV-Amstelveenlijn (met name maaiveldligging), dan zal naar extra financiering gezocht moeten worden.

Private partijen

Private partijen¹⁶ kunnen op verschillende manieren betrokken worden, namelijk tijdens het ontwerp, de aanleg en bij uitvoering, beheer en onderhoud. Tijd kan gewonnen worden c.q. vertraging voorkomen worden door private partijen (de aannemer/ het consortium van aannemers) eerder in het proces in te schakelen, bij het maken van het Definitief Ontwerp (DO). Door een grotere rol bij het opstellen van het DO kan de bouwer de planning en de kosten beter in bedwang houden door bij het ontwerpen al rekening te houden met de bouwwijze, de volgorde, de materiaalkeuze, de logistiek en de omgeving.

Bij de uitvraag voor private partijen is het van belang om een splitsing in onderbouw (alle bouwlagen tot en met het niveau waarop de rails e.d. moeten worden aangelegd) en bovenbouw (rail, de energievoorziening, de beveiliging et cetera) te maken. Naast de onder- en bovenbouw is er de operator die de treinen laat rijden en deze meestal ook koopt, huurt of leased. Bij grotere projecten - zoals de ombouw van de Amstelveen - is een scheiding in onder- en bovenbouw gewenst, omdat dit vaak leidt tot een betere prijsvorming. Gedurende de planstudiefase zullen goede afspraken gemaakt moeten worden over onder- en bovenbouw (inclusief beheer, exploitatie, et cetera). Dat voorkomt risico's bij de overdracht.

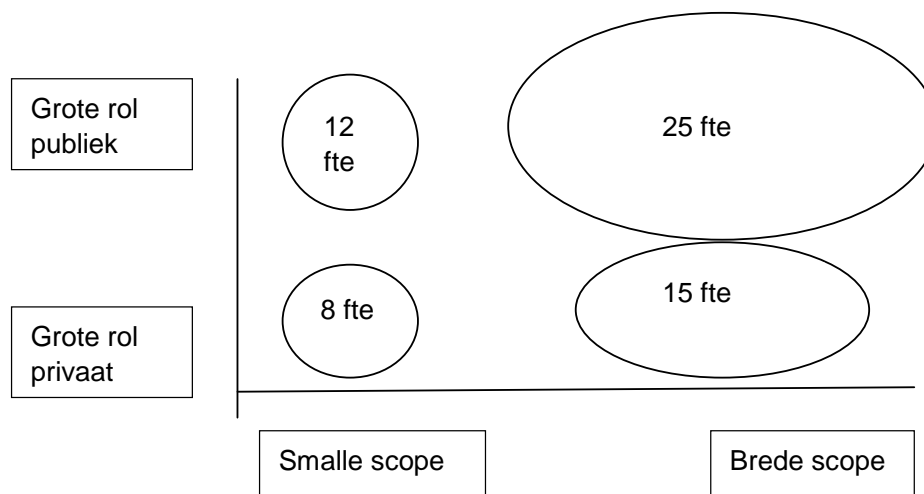
Organisatiestructuur en takenpakket van het projectbureau

De organisatie is een afgeleide van de opgave en de snelheid waarmee het project gerealiseerd dient te worden. Ook de scope van de Amstelveenlijn, de rol van private partijen en de politiek-bestuurlijke omgeving zijn bepalend voor de inrichting van de organisatie. De oprichting van een projectbureau is voor de ombouw van de Amstelveenlijn het meest voor de hand liggend. Het projectbureau is een tijdelijke organisatie die bestaat zolang het project loopt.

Het projectbureau is klein als de rol van de overheid beperkt is (en er een grotere rol is voor marktpartijen) en er weinig gebiedsontwikkeling is. Omgekeerd is de functie van het projectbureau groter wanneer er een grote rol voor de publieke opdrachtgever is en er mogelijk sprake is van een brede scope.

¹⁶ Commissie Private Financiering van Infrastructuur (Commissie Ruding), op de goede weg en het juiste spoor, mei 2008

Modelmatig ziet dat er globaal zo uit (cijfers indicatief);



Een projectbureau ondersteunt de projectdirecteur met het voorbereiden en schrijven van projectplannen, het organiseren van projectbijeenkomsten, het operationaliseren van beheerscriteria voor het project, zorgen voor professionele projectcommunicatie, uitvoeren van een omgevingsanalyse en het inrichten van risicomanagement. Dit alles met het doel om eind 2011 een – bestuurlijk – GO/No GO besluit te kunnen nemen.

Bij het opzetten van een projectbureau gaat het om het bemensen, de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de verschillende medewerkers, verzorgen van faciliteiten en het inbrengen en overdragen van ervaringen.

De volgende uitgangspunten liggen ten grondslag aan het Projectbureau.

1. Iedereen aan boord

Van meet af aan met het juiste team en mensen voor langere tijd contracteren is essentieel voor een goed verloop van het proces. Alle essentiële kennis is meteen voor handen, niet alleen voor deze fase, maar ook voor opvolgende fases. Het lijkt duur, maar is het niet omdat het resulteert in minder interfases, dus minder fouten en een minder lange doorlooptijd.

2. Inloophuis

Ook een inloophuis voor bewoners en bedrijven. Voor de transparantie van het hele proces is het instellen van een inloophuis voor bewoners en bedrijven van belang. Hier kan informatie worden ingewonnen, kunnen vragen worden gesteld en bezwaren geuit. Korte lijnen en directe acties waar mogelijk, daar gaat het hier om.

3. Platte organisatie

Een platte, relatief kleine organisatie. Alle kennis wordt onderling gedeeld. De organisatie moet kunnen doen waarvoor het bedoeld is, niet meer en niet minder. Dit betekent een platte organisatie met korte lijnen en vele voelsprietten waardoor belangrijke signalen kunnen worden opgepakt. De projectorganisatie is

zelfstandig, maar valt onder de verantwoordelijkheid van de Stadsregio Amsterdam en komt tot stand in nauw overleg met Amstelveen en Amsterdam. Een stuurgroep, waarin in ieder geval Stadsregio, Amstelveen, Amsterdam en ZuiderAmstel, zal zorg dragen voor de bestuurlijke aanhechting van het projectbureau. De stuurgroep komt regelmatig bijeen.

Projectbureau - bemensing

Wij stellen de volgende bemensing voor

• Directeur	1
• Projectsecretaris	1
• Administratie en ondersteuning	1
• Communicatie	1,5
• Planning&Control	1,5
• Vergunningen	1,5
• Financieel	1,5
• Aanbesteding	1
• Civiel	1,5
• Ontwerp	1,5
• BLVC	1
Totaal	14

Dit komt – in de maximale variant - neer op maximaal 14 FTE, waarvan 7 medewerkers in een hoog tarief zullen vallen en de overige 7 in een lager. Vanaf de vaststelling van de Plan van Aanpak kan via een kwartiermaker gewerkt worden aan de invulling van het projectbureau. Dit bureau zal al naar gelang de taken stapsgewijs z'n beslag krijgen. Tevens is nog niet bekend hoeveel capaciteit de betrokken gemeenten kunnen inzetten en hoeveel er extern moet worden ingehuurd. Het betekent dat het projectbureau niet vanaf dag 1 op volle sterkte zal draaien, maar dat – gezien noodzaak van tempo maken en de complexiteit van het project – uiteindelijk wel rekening gehouden moet worden met een projectbureau van deze (14 FTE) omvang.

Relatie tussen opdrachtgever en opdrachtnemer

In dit organisatiemodel is de Stadsregio opdrachtgever en zijn de gemeenten Amstelveen en Amsterdam co-opdrachtgever. Deze partijen sturen het projectbureau aan.

In een opdrachtgeveroverleg met de directeur van het projectbureau worden de hoofdlijnen van de te volgen koers uitgewisseld.

De opdrachtgever informeert partijen in deze bestuurlijke overleggen over de uitvoering.

De opdrachtgever is tevens verantwoordelijk voor het maatschappelijk overleg. Verstandig is om dit te mandateren aan het projectbureau.

Begroting (per jaar) van het projectbureau (indicatief)

De kosten van de projectgroep schatten wij in op:
 7 x 200.000 euro = 1.400.000

	7 x 100.000 euro =	700.000
totaal personeel		2.1 mio euro.
Voor onderzoeken en specialisten ramen wij een bedrag van		1 mio euro.
Huisvesting zal een kostenpost opleveren van circa		200.000 euro.
Communicatie en maatschappelijk draagvlak naar schatting		200.000 euro.

Dit leidt tot een geschat totaal van maximaal 3,5 miljoen per jaar.

Stappen en werkzaamheden van het projectbureau

Voor de Amstelveenlijn kan de bestuurlijke drukte beperkt worden door –zoals aangegeven- twee bestuurlijke momenten in te bouwen. Dit levert twee bestuurlijke mijlpalen op (Raadsbesluiten), namelijk het intentiebesluit en het go/no go besluit:

1. **Het intentiebesluit** als bestuurlijke afronding van het plan van aanpak en opstap tot de planstudiefase om tot go/no go besluit te komen. De Stadsregio heeft in de voorbereidingen van het intentiebesluit een Haalbaarheidsstudie uitgevoerd¹⁷ en voorliggend Plan van Aanpak opgesteld. Na deze initiërende fase zullen de *shareholders* Stadsregio Amsterdam en de gemeenten Amstelveen en Amsterdam, maar ook Stadsdeel Zuider-Amstel, de gemeente Uithoorn, de gemeente Aalsmeer en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de handen in een moeten slaan. Zij moeten datgene overeenkomen dat in de volgende fase moet worden uitgevoerd. De Stadsregio Amsterdam is trekker van het project en de gemeente Amstelveen en Amsterdam zullen actief medewerking verlenen. Mochten de doelstellingen wijzigen tijdens het proces dan zullen zij opnieuw moeten worden vastgelegd. Vanaf 'dag 1' van het intentiebesluit zal onder leiding van de Stadsregio Amsterdam een projectbureau samengesteld worden om in twee jaar tijd de Amstelveenlijn inhoudelijk, procedureel, financieel en politiek/bestuurlijk gereed te maken voor de volgende bestuurlijke mijlpaal: het *go/ no go* besluit om de lijn aan te leggen.
2. **Het go/no go besluit.** Dit besluit wordt genomen aan de hand van het Voorlopig Ontwerp (VO). Twee jaar na het intentiebesluit wordt definitief gekozen voor het wel of niet ombouwen naar metrowaliteit van de Amstelveenlijn. Het projectbureau heeft alles inzichtelijk gemaakt om een besluit te kunnen nemen en ook wat de mogelijkheden zijn als de Amstelveenlijn niet of gedeeltelijk wordt omgebouwd. Ook de financiering is op dat moment geregeld.

Voor de uitvoering, de inpassing in de gemeenten Amsterdam en Amstelveen zijn vooral deze beide partijen aan zet. Zij coördineren en begeleiden de uitvoering en communiceren hierover met andere betrokkenen.

Het project kent voor het projectbureau de volgende mijlpalen:

1. *Plan van Aanpak*
2. *Intentiebesluit: hoofdlijnen (2009)*
3. *Go/ no go na parallelgeschakelde processen t/m VO (2011)*
Al naar gelang de besluitvorming volgen
4. *Aanbesteding (2012)*
5. *Oplevering (2016)*

¹⁷ Stadsregio Amsterdam, Haalbaarheidsstudie Ombouw Amstelveenlijn, 2008

6. Afronden testen (2017)
7. In gebruikname (2017/2018)

Onderstaande geeft een uitgewerkte beschrijving van de activiteiten waarbij één van de eerste is om een actuele werk- en activiteitenplanning te maken, met inachtneming van bovenstaande uitgangspunten (de versnellingsmaatregelen). Bij investeringen door het ministerie van Verkeer en Waterstaat vanuit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, dienen de hiervoor geldende beslismomenten in acht te worden genomen.

Fase 1 Voorbereiding

Mijlpaal: Plan van Aanpak

November 2008 – april 2009

In deze fase wordt voorliggend plan van aanpak geschreven en afgerond. Het plan van aanpak wordt voor besluitvorming voorgelegd aan het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam. Ook wordt het plan van aanpak besproken in een Bestuurlijk Overleg met de gemeenten Amstelveen en Amsterdam en Zuider-Amstel.

Fase 2 Intentiebesluit

Mijlpaal: Intentiebesluit (2009)

Mei/juni 2009 Opstellen intentiebesluit

Juli 2009 Bestuurlijke besluitvorming intentiebesluit

Deze fase wordt afgesloten met een 'intentiebesluit'. Na besluitvorming rond voorliggend plan van aanpak in het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam, wordt parallel gewerkt aan:

- 1. Het opstellen van het intentiebesluit waarin de Stadsregio Amsterdam, de gemeenten Amsterdam en Amstelveen afspraken vastleggen over de werkzaamheden, risico's, verantwoordelijkheden en capaciteitsinzet voor de planstudiefase.*
- 2. Het opstarten van werkzaamheden en onderzoeken (ten behoeve van de Amstelveenlijn) die al opgestart en uitgevoerd kunnen worden door de Stadsregio Amsterdam.*

Fase 3 Projectbureau

Mijlpaal: go/ no go beslissing (2011)

3a) Juni – september 2009

Oprichten projectorganisatie

3b) September 2009 – juni 2011

I variant keuze en scope, II voorbereiding III ontwerp

3c) Maart – mei 2011

Opstellen go/ no go besluit

Juni 2011

Bestuurlijke besluitvorming go/ no go besluit

3a) In deze fase wordt het projectbureau, onder leiding van de Stadsregio Amsterdam, opgericht.

- samenstellen van het projectteam*
- huisvesting, inrichting etc.*
- relaties aangaan met externe experts*
- communicatie en netwerkopbouw*
- inplannen van het opdrachtgeveroverleg en bestuurlijke overleggen*

3b Deze fase betreft:

I afronden voorgelegde variantkeuze, bepalen uiteindelijke scope van het project, markt consultatie;

II voorbereiding: procedures, plannen, begroten, communiceren etc.;
III ontwerp: rekenen, tekenen, BLVC, exploitatie, consultatie: bevolking, politiek etc.

In deze fase dienen in elk geval de volgende werkzaamheden verricht te worden:

- *Planning (detail) maken*
- *Keuze variant en scope*
- *Inventarisatie (detail) activiteiten*
- *Onderzoek naar gevolgen exploitatie*
- *Onderzoek naar gevolgen onderliggend busnet*
- *Onderzoek naar mogelijkheid CASH en Amstelveenlijn samen¹⁸*
- *Onderzoek naar B&O kosten*
- *Onderzoek naar 0-variant (tram / terugval optie)*
- *Risico analyse*
- *Onderzoek 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*
- *Onderzoek naar consequenties voor sneltramlijn 51 bij doortrekken van de Noord/Zuidlijn tot Amstelveen Centrum*
- *Marktconsultatie omtrent DFBM ombouw Amstelveenlijn*

Projectmanagement

Het projectbureau dient de eigen organisatie en die van het project te organiseren en te continueren. De verschillende beheersaspecten (zoals tijd, geld, kwaliteit, risico's) van het project dienen in kaart gebracht en bewaakt te worden.

Gebiedsontwikkeling / Markt

- *Het Projectbureau zal in nauwe samenwerking met de gemeenten via marktconsultatie tijdig onderzoeken of gezamenlijke gebiedsontwikkelingen mogelijk zijn langs of nabij de omgebouwde Amstelveenlijn. De gebiedsontwikkeling zelf blijft uiteraard de verantwoordelijkheid van de betreffende gemeenten.*
- *Prijsvraag (eventueel)*
- *Aanbestedingsstrategie opstellen*

De activiteiten op de verschillende gebieden kunnen gelijkgeschakeld worden:

Juridisch

- *Vooronderzoeken zoals flora/fauna, archeologie, waterlopen, externe veiligheid.*
- *Milieueffectenrapportage (indien nodig)*
- *Aanpassen bestemmingsplannen*
- *Nakomen wet geluidshinder (akoestisch onderzoek e.d.)*
- *Voorbereiden van zoveel mogelijk vergunningaanvragen/ontheffingen.*
- *Opstellen routekaart vergunningen/ontheffingen*
- *Grondverwerving*
- *Planschade vergoedingen*
- *Overige activiteiten*

Technisch/ ontwerp

- *Programma van Eisen (inclusief behandeling en inspraak)*
- *Definitief Integraal Programma van Eisen*
- *Schetsontwerp*
- *Concept-VO (inclusief behandeling, toetsing en overleg)*
- *Kabels en leidingen verlengen / verleggen in samenwerking met de gemeenten*

¹⁸ Zie hiervoor ook de bijlage 'Amstelveenlijn of Schiphollijn (CASH)

- Overige activiteiten

Bestuurlijk

- Betrekken relevante publieke en private partijen
- Meewerking t.a.v. juridische procedures
- MIRT besluitvorming
- BDU besluitvorming
- Overige activiteiten

Financieel

- Inzicht (detail) in financiële dekking
- Private partijen
- Directieraming (en 2nd opinion)
- Exploitatiebegroting
- Investeringsbegroting
- Cash flow begroting
- Risicobeheersingmodel
- Overige activiteiten

BLVC

- Bereikbaarheid:* Opstellen bereikbaarheidsplan voor alle modaliteiten.
Leefbaarheid: Gevoelighedskaart opstellen Leefbaarheid. Voorbereiden maatregelen en alternatieven.
Veiligheid: Veiligheidsrisicos in kaart brengen. Opstellen maatregelen en alternatieven.
Communicatie Communicatieplan opstellen voor de periode na 2011.
Organiseren van het inloophuis.
Overige activiteiten

Exploitatie

- Operationeel Concept Metro (OCM) uitbreiden met deel Noord/Zuidlijn in Amstelveen
- Bepalen hoeveelheid extra metrovoertuigen
- Inzicht beheer en onderhoud baan en stations

3c) Bestuurlijke besluiten voorbereiden voor go/no go van ombouw Amstelveenlijn en opstellen en vastleggen samenwerkingsovereenkomst voor de uitvoering

Afhankelijk van besluitvorming kunnen de volgende fasen van het project worden opgepakt.

Fase 4 Aanbesteding

Mijlpaal: Gunning (2012) afhankelijk van de gekozen aanbestedingsstrategie en bestuurlijke besluiten van go-besluit)

- Europese aanbesteding
- Beoordeling biedingen en gunning
- Maken bestek en tekeningen (Definitief Ontwerp inclusief goedkeuring)

BDU besluitvorming

MIRT besluitvorming

Fase 5 Uitvoering

Mijlpaal: Oplevering (2016)

Werkzaamheden:

- Bouwen basisinfrastructuur
- Bouwen en inrichten AMSYS infrastructuur

- BLVC'en
- OCM afsluiten

Fase 6 Test

Mijlpaal: Afronden testen (2017/2018)

Werkzaamheden:

- Testen Amstelveenlijn en Noord/Zuidlijn (afhankelijk van de planning van de NZL!)
- BLVC'en (communicatie!)
- Opstellen overdrachtsdocumenten

Fase 7 Exploitatie

Mijlpaal: Ingebruikname Amstelveenlijn (2017/2018)

Werkzaamheden:

- Overdragen
- Voorbereiden feestelijke opening door de Koning.
- Afronden, administreren en opruimen.

Te maken keuzen

Het op te richten projectbureau zal een aantal mogelijkheden en kansen verder moeten uitdiepen.

- Amstelveenlijn doortrekken tot Westwijk. De stadsregio ziet bij voorkeur het doortrekken van de Amstelveenlijn tot in de meest zuidelijke wijken van Amstelveen. In deze variant worden zoveel mogelijk Amstelveeners bediend en levert het hoogste aantal passagiers op. Op 1 januari 2008 telde Amstelveen bijna 80.000 inwoners, waarbij het belangrijk is te weten dat juist Middenhoven, Westwijk-oost, Groenelaan en Waardhuizen de meeste inwoners hebben. Ongeveer eenderde van de inwoners van Amstelveen woont in een van deze wijken. Het aantal inwoners in Amstelveen zal nog toenemen, in 2019 wordt de bevolkingsspiek bereikt met 84.949 inwoners. Amstelveen – de grootste stad zonder NS-station – heeft behoefte aan een hoogwaardige verbinding met Amsterdam voor zoveel mogelijk Amstelveeners. Kortom, juist in het zuiden van Amstelveen woont een groot deel van de bevolking en dat verhoogt de vervoerswaarde van de Amstelveenlijn. Bovendien komt dit hoogwaardig OV dan ook in het bereik van Aalsmeer, Uithoorn en Mijdrecht. Deze variant is duurder dan de beide andere varianten. Voor de begrote kosten is nog geen dekking gevonden. Dit kan een belemmering vormen voor het doortrekken naar Westwijk. Een financieel tekort kan ertoe leiden dat de Amstelveenlijn niet verder dan Amstelveen Centrum zal gaan. De Stadsregio ziet dit als ongewenst, vanwege de bewoners in de zuidelijke wijken, maar ook vanwege een verdere ontwikkeling in de Legmeerpolder (zie hieronder).
- Doortrekken naar de Legmeerpolder. Het verder doortrekken van de Amstelveenlijn tot in de Legmeerpolder, nabij de verlegde N201 heeft meerdere voordelen. Automobilisten die via de N201 komen kunnen verleid worden hier over te stappen op het openbaar vervoer. Een P en R voorziening was toch al nodig en door dat op deze locatie te situeren kunnen meerdere doelen gediend worden. Het bedrijventerrein Amstelveen zuid krijgt hoogwaardig openbaar vervoer. Om de vervoerswaarde van de Amstelveenlijn te verhogen is het mogelijk hier – bij het eindpunt van de lijn – meer functies te concentreren. Hiervoor zijn diverse mogelijkheden denkbaar, maar deze zijn uiteraard afhankelijk van ondernemers en behoeften in de regio. Greenpark Aalsmeer is nabij, agribusiness, maar ook high tech luchtvaart industrie, grote sportieve of

culturele trekpleisters, een groot theater, een hotelaccommodatie voor de vele toeristen in de regio (Amstelveen heeft 4 hotels, waarvan 3 kleine. In totaal zijn er 143 kamers beschikbaar. Dat is vergeleken met het Nederlandse gemiddelde weinig), leisure, grote trekpleisters voor toeristen, attractieve functies gerelateerd aan Schiphol of de veiling in Aalsmeer zijn hier denkbaar.

- Emplacement Legmeerpolder. Als opstelreinen voor de korte termijn zijn Isolatorweg en Amstel – beide in aangepaste vorm – in beeld¹⁹. Totdat het Zuidas Dok wordt gerealiseerd is optimaliseren emplacement Zuid een optie. In Zuidas Dok is een emplacement opgenomen (raming kosten 30 miljoen). Voor de lange termijn zijn er nog 2 opties: Amsterdam Noord of de Legmeerpolder. Een keuze uit deze beide mogelijkheden is niet gemaakt. Een opstelrein in de Legmeerpolder biedt voordelen voor een tot Westwijk doorgetrokken Amstelveenlijn. De optie van het kruisen van de A10 bij Noord is circa €75 miljoen duurder dan de verlenging naar Westwijk.
- Via de Beneluxbaan. Een volgende vraag is hoe de Amstelveenlijn door de zuidelijke wijken gaat. Hiervoor zijn de opties over het bestaande tracé van de tramlijn of via de reservering over de Beneluxbaan. De noordelijke optie via de Beneluxbaan heeft enkele voordelen. Dit tracé voldoet aan de technische eisen die de metrostellen vereisen dat wil zeggen dat de boogstralen voldoende zijn, waardoor geluidoverlast of tijdverlies geminimaliseerd worden. Voor het tracé door Middenhoven zijn goede (H)OV alternatieven denkbaar²⁰. Als een HOV busbaan wordt gerealiseerd op het voormalige tracé door Middenhoven, dan is voor de bewoners van Waardhuizen en Middenhoven een goed alternatief voorhanden. Hiermee blijft de gedane investering in de waterkering Bovenkerkerweg overeind. De vervoerwaarde van deze variant is iets gunstiger dan die via het huidige tracé. De ongelijkvloerse kruisingen van het metrotracé met Poortwachter/Van der Hooplaan en met de Bovenkerkerweg zijn mogelijk maar zullen wel zorgen voor hinder voor het verkeer tijdens de aanleg²¹
- Waar mogelijk een ligging op maaiveldniveau. De Amstelveenlijn vertrekt vanaf Zuid in een ondergrondse ligging. Station Buitenveldert zal ook ondergronds liggen. Door Buitenveldert is er een duidelijke voorkeur voor het continueren van de Amstelveenlijn op -1, vanwege de vele kruisingen en dichte bewoning langs de lijn. Daarna kan de lijn in de bestaande betonnen bak van de Amstelveenlijn doorgaan op maaiveldniveau. De HOV knoop bij Amstelveen Centrum vraagt een afweging van een ligging op -2, maaiveld of +1. De A9 ligt hier op -1. Stadsweg en Amstelveenlijn zullen hier – ongelijkvloers - moeten kruisen. Na deze kruising gaat de Amstelveenlijn op maaiveldniveau door naar Westwijk en mogelijk uiteindelijk naar de Legmeerpolder.
- Stations met allure van metrokwaliteit. Nader onderzoek moet uitwijzen wat de meest gunstige locatie is gezien de bestaande en gewenste stedelijke structuur en gezien de gewenste strategische vervoerswaarde van de Amstelveenlijn.

Voorlopig gaan wij uit van de volgende stations (indicatief):

- Buitenveldert

¹⁹ AMSYS, Emplacementenstudie, december 2008

²⁰ Gemeente Amstelveen, Visie Beneluxbaan-zone (dummy), 2008

²¹ Gemeente Amstelveen, notitie commissievergadering, januari 2009

- Boshuizenstraat
- Station Kronenburg: Station Kronenburg en Uilenstede kunnen mogelijk worden samengevoegd (de locatie is dan van belang)
- Station Onderuit: dit zou een samenvoeging van de haltes Zonnestein en Onderuit kunnen zijn
- Station Amstelveen Centrum als HOV knoop: Dit station komt mogelijk in de plaats van de haltes Oranjebaan en Amstelveen Centrum
- Station Ouderkerkerlaan
- Station Sportlaan
- Station Meent: Dit station kan in de plaats komen van de haltes Marne, Gondel en Meent.
- Station Brink
- Station Poortwachter: dit station kan een combinatie zijn van de huidige haltes Poortwachter en Spinnerij
- Station Sacharovlaan
- Station Westwijk
- Station Legmeer: dit kan een combinatie zijn van een emplacement, P+R, station en gebiedsontwikkeling

Samenvattend

De Amstelveenlijn wordt omgebouwd tot metrokwaliteit. Dat wil zeggen: een kruisingsvrije en conflictvrije eigen baan voor zowel robuust als hoogwaardig vervoer. Robuust staat voor betrouwbaar, flexibel en storingsarm. Hoogwaardig staat voor grote aantallen reizigers, hoge snelheid en grote regelmaat en door de kruisingsvrije uitvoering ook veilig.

Dit plan van aanpak is bedoeld om de volgende fase – de planstudiefase – in te gaan. Wij stellen een moderne aanpak met versnelling voor (planstudiefase en eerste deel realisatiefase parallel), waarbij waar mogelijk procedures parallel geschakeld zijn. Daartoe wordt in opdracht van de Stadsregio een projectbureau in het leven geroepen.

Het is de ambitie om de Amstelveenlijn tegelijkertijd in gebruik te nemen met de Noord/Zuidlijn. Deze ambitie en scope zijn uitgangspunt voor de opdracht aan het projectbureau.

Het projectbureau heeft twee jaar de tijd om zoveel mogelijk het project tot uitvoer te kunnen brengen. In 2011 valt het *go/nogo*-besluit. Daarna de aanbesteding, de aanleg en de testfase. Flexibiliteit van planning en het projectbureau is noodzakelijk gezien de (planning)risico's in de omgeving.

Dat gebeurt onder trekkerschap van de Stadregio Amsterdam, vanwege de snelheid en de coördinatie tussen de vele partijen. Voor de noodzakelijke projectorganisatie is de eerste twee jaar een budget noodzakelijk van maximaal € 3,5 miljoen per jaar.

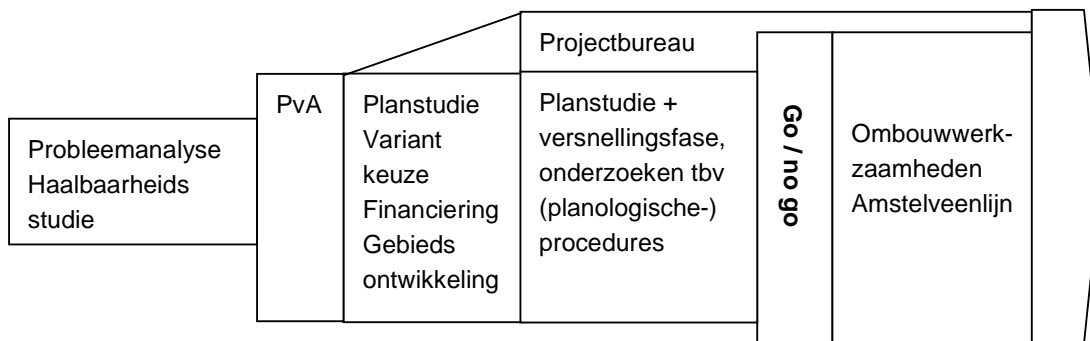
De dekking voor de ombouw is nog maar deels beschikbaar. Bovenop de regionale bijdrage zullen het ministerie van V&W en andere stakeholders bijdragen moeten leveren.

De ombouw leidt onmiskenbaar tot hinder en overlast voor de omgeving tijdens de bouw. De Stadsregio tracht deze nadelige effecten te beperken.

Verkenningfase

Planstudiefase

Realisatiefase



Bijlage 1 Tempo maken

Versnellen van het proces is nodig wil de ombouw van de Amstelveenlijn gereed zijn en aansluiten bij de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn. De Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten (commissie Elverding)²² heeft een aantal aanbevelingen gedaan om de periode waarin kosten worden gemaakt²³ te verkorten. Deze commissie concludeert dat de duur van het besluitvormingsproces van grote infrastructuurprojecten met (in elk geval) de helft ingekort kan worden. Bijvoorbeeld de maximale termijn voor de verkenningfase zal maximaal 2 jaar duren (dit was 5 jaar). De aanbevelingen om te komen tot een korter besluitvormingsproces zijn door het kabinet over genomen en verwerkt in onder andere de MIRT-procedure. De aanbevelingen van de Commissie Elverding luiden als volgt:

- Minder bestuurlijke drukte en meer bestuurlijke consistentie
- Verbetering ambtelijke voorbereiding
- Voldoende budgettaire ruimte (al vanaf de verkenningfase in de kostenraming rekening houden met het draagvlak voor de mogelijke technische inpassing)
- Verbetering van het besluitvormingsproces met een richting gevende verkenningfase, een compacte en pragmatische planuitwerkingsfase en minder vergunningen in de uitvoeringsfase.
- Verbeteringen in de wetgeving en specifieke wetgeving voor urgente infrastructuurprojecten.

Traagheid zit vooral in het begin van het proces. Tijd is er te winnen door politici minder lang met elkaar te laten debatteren. Dit is alleen mogelijk als van meet af aan helder is wie de leider is en dus verantwoordelijk is. Laat het bestuur zichtbaar en krachtig zijn zorg voor professionaliteit, samenwerkingsgericht, wees goed voorbereid en ... ben op tijd klaar. Maak daarom concrete afspraken met alle betrokken over haalbare resultaten²⁴.

De voorbereidingen nemen meer tijd in beslag dan de bouwfase. Tijdens de voorbereiding dienen zich verschillende risico's aan, zoals juridische, maatschappelijke en politiek-bestuurlijke. Tijdswinst is te behalen door verschillende deeldossiers niet serieel (achter elkaar), maar parallel te schakelen (gelijktijdig). Dit impliceert dat zo veel mogelijk 'aan de voorkant' geregeld dient te worden en dat het aantal bestuurlijke momenten helder en beperkt dient te zijn.

Twee bestuurlijke momenten zijn nu van belang: het moment van instemming met dit plan van aanpak met de uitvoering daarvan en het go/no go besluit aan het einde van de planstudiefase. Tussen deze twee besluiten moeten zo veel mogelijk procedures en processen zijn afgerond. Parallelschakeling geeft 'lucht' in de planning en maakt een halvering van de planning van vier naar twee jaar mogelijk. Daarnaast zal er voldoende ruimte in de bouwplanning en testfase ingebouwd moeten worden om de feitelijke exploitatie datum te garanderen.

²² Advies Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten, Sneller en Beter, april 2008

²³ Zie voor meer uitleg de Bijlagen: Life cycle benadering

²⁴ BMC, Stilstaan bij Urgentie; hoe kan infrastructuur versneld aangelegd worden?, september 2007; Gemengde Commissie Bestuurlijke coördinatie, Je gaat er over of niet, 30 mei 2005

Voor allen moet ook duidelijk zijn welke tijdsplanning gehaald moet worden. Duidelijke mijlpalen moeten gemarkeerd worden en “*points of no return*” moeten voor alle partijen zichtbaar zijn en zij moeten ernaar handelen. Projectcontracten moeten glashelder zijn, zij moeten in heldere taal verwoorden wat het probleem is wat de oplossingsrichting en het resultaat moet zijn.

Juridisch procedures kunnen niet korter dan de wet toestaat, wel kan hier tijdswinst worden behaald door ze slim te doorlopen. Zij kunnen parallel aan elkaar lopen en gewoonweg eerder starten – en het risico dat er alsnog veranderingen volgen nemen – geeft meer lucht en vermindert de kans op fouten.

Bijlage 2 Eindstation: 3 varianten

Een van de belangrijkste te maken keuzen is waar het eindstation van de Amstelveenlijn komt: is dit Amstelveen Centrum of Amstelveen Westwijk+. De Stadsregio heeft in de regionale OV-visie geen voorkeur uitgesproken voor een van deze twee mogelijkheden. De definitieve keuze hiervoor is het resultaat van de planstudiefase en afhankelijk van de financiële dekkingsmogelijkheden. De Stadsregio streeft om uiteenlopende redenen naar de volledige doortrekking naar Westwijk/Legmeerpolder. De argumenten hiervoor zijn: een gunstiger MKBA-score, een gunstigere exploitatie, de mogelijkheid tot gebiedsontwikkeling, het vergroten van de modal shift naar OV en dus minder druk op het autowegennet, het realiseren van een emplacement en het realiseren van een OV-knoop.

De Amsterdamse OV-visie en de gezamenlijke OV-visie van Aalsmeer, Uithoorn en Amstelveen gaan beide uit van doortrekking tot Westwijk. Variant 1, zoals hieronder beschreven is dan geen optie meer, maar hier toch opgenomen omdat deze net zoals de andere varianten voortkomt uit de Haalbaarheidsstudie.

De varianten tot Amstelveen Centrum of Amstelveen Westwijk hebben ook verschillende investeringskosten²⁵.

Deze varianten geven de bandbreedte waarbinnen het projectbureau aan de slag kan.

2.1 Variant 1: Noord/Zuidlijn tot Buitenveldert (oplevering Zuidas Dok)

De ingreep

Buitenveldert Noord: het doortrekken van de Noord/Zuidlijn uit het Dok van de Zuidas tot station Buitenveldert²⁶ door middel van een tunnel

Wat is nodig

Aanpassen station Zuid en station Buitenveldert inclusief keerpunt Noord/Zuidlijn

Bouwen tunnel / Amstelveenboog in Buitenveldert

Aanpassen Amstelveenlijn met keerpunt De Boelelaan en opstel- en onderhoudsvoorzieningen voor sneltramlijn 51

Wegwerkzaamheden

In de scope van het project Zuidas Dok zit een nieuwe ondergrondse boog van station Zuid naar een nieuw station aan De Boelelaan. Vanaf het Dok loopt de lijn verdiept naar station Buitenveldert. Dit stuk maakt deel uit van het project Zuidas. Het (ondergrondse) station op De Boelelaan komt zuidelijker te liggen dan het huidige station.

Voor- en nadelen

²⁵ Arcadis/projectbureau Zuidas, Doortrekking Noord-Zuidlijn naar Amstelveen, 12 september 2007

²⁶ het gaat hier om een combinatie van de haltes De Boelenlaan en A.J. Ernststraat

Bij deze variant rijdt de Noord/Zuidlijn (van Amsterdam Noord) tot Buitenveldert en sneltramlijn 51 van Westwijk tot Buitenveldert (tramlijn 5 blijft op het bestaande tracé rijden). Een knip ontstaat hierdoor, want sneltramlijn 51 heeft geen verbinding meer met de rest van het metronet. Door de verhoogde verkeersintensiteiten kan sneltramlijn 51 in de toekomst ook geen voorrang meer krijgen op het overige verkeer. Het levert zelfs onbeheersbare kruisingen op. Ook het aantal overstapmomenten neemt toe. De gemiddelde reistijd zal dus toenemen. Dit tezamen zorgt voor een verminderde aantrekkingskracht van de Amstelveenlijn en een afname van de concurrentiekracht van het openbaar vervoer in zijn geheel. Hierdoor zullen minder reizigers gebruik maken van de Amstelveenlijn: een afname van 3,5 miljoen reizigers op jaarbasis op de Amstelveenlijn is het gevolg. In tegenstelling tot sneltramlijn 51 blijft tramlijn 5 wel een directe verbinding naar Amsterdam Centrum en in deze situatie zal tramlijn 5 meer reizigers krijgen. De frequentie van tramlijn 5 moet dan wel omhoog en de vraag is of dit wel kan.

Bij een goede en directe ontsluiting van Amstelveen en Buitenveldert in de richting van station Zuid en Amsterdam, nemen de mogelijkheden voor ontwikkeling van het gebied langs de Amstelveenlijn toe. In deze situatie is dit niet het geval, er is zelfs sprake van een verminderde aantrekkingskracht van de Amstelveenlijn. Hierdoor worden kansen voor ruimtelijke ontwikkeling en voor stedelijke intensivering gemist.

Dit is wel de goedkoopste infravariant. De opbrengsten zijn hier mogelijk geringer dan die van de andere varianten. De Amstelveenlijn wordt immers niet omgebouwd tot metro. Dit zorgt voor lagere éénmalige investeringskosten. Dit betekent niet dat er helemaal geen investeringskosten zijn. Het materieel van de Amstelveenlijn is al voor 2020 aan vervanging toe. Daarnaast wordt sneltramlijn 51 door de knip in Buitenveldert een solitaire lijn. De aanleg van aparte keer-, onderhoud- en opstelvoorzieningen is noodzakelijk (a €20 tot €30miljoen). Ook resulteert deze variant in hogere jaarlijkse exploitatiekosten dan een metro, terwijl er minder passagiers vervoerd worden.

2.2 Variant 2: Noord/Zuidlijn tot en met Amstelveen Centrum

De Ingreep

Buitenveldert Noord: het doortrekken van de Noord/Zuidlijn uit het Dok van de Zuidas tot station Buitenveldert door middel van een tunnel

Buitenveldert Zuid: Noord/Zuidlijn op viaduct of in tunnel

Amstelveen: Noord/Zuidlijn op maaiveld (hergebruik bestaande Amstelveenlijn maar een autonome baan)

Westwijk: bedienen met pendeltram of HOV bus. Sportlaan als overstapstation

Wat is nodig

Aanpassen stations

Aanpassen Amstelveenlijn

Bouwen tunnel viaduct / tunnel in Buitenveldert

Aanpassen sneltramlijn 51 met keerpunt in Amstelveen centrum en opstel- en onderhoudsvoorzieningen voor sneltramlijn 51

Keerpunt Noord/Zuidlijn op de Sportlaan

Wegwerkzaamheden

Het deel in Buitenveldert Noord is gelijk aan de hierboven beschreven variant. Hierna gaat de Noord/Zuidlijn naar de waterweg die Buitenveldert Noord van Zuid scheidt. Hier zal of de tunnel verlengd worden of er komt een toerit. In Buitenveldert Zuid lijkt een ligging van de Amstelveenlijn op maaiveld vanwege het grote aantal kruisingen met wegen niet wenselijk. Het stadsdeel heeft een voorkeur voor een ondergrondse ligging. Een verhoogde ligging is mogelijk en is de goedkoopste oplossing²⁷.

In deze variant loopt de Amstelveenlijn door tot Amstelveen Centrum of tot de Sportlaan, omdat hier meer ruimte is voor de inpassing van een nieuw station en opstelsporen. Hierbij is het uitgangspunt dat er een pendelbus/-tram rijdt tussen Sportlaan en Westwijk. Hiervoor is een Cross platform overstap van de Noord/Zuidlijn op de pendelverbinding gewenst. Tramlijn 5 eindigt bij station Amsterdam Zuid, omdat alleen de metro gebruik mag maken van de infrastructuur. Een globale schatting van de kosten leidt tot € 205 tot 235 miljoen voor de Amstelveenlijn tot Sportlaan en € 181 tot 211 miljoen tot Amstelveen Centrum. De realisatie van de lijn tot Sportlaan duurt ook 4 in plaats van 3 jaar²⁸.

De bestaande sneltramlijn 51 heeft in Amstelveen veel ongelijkvloerse kruisingen met het wegennet. Voor de Rembrandweg, Zonnesteijn en Handelsweg moeten nog keuzen worden gemaakt. Bij de Rembrandweg en Zonnesteijn zijn zowel verhoging als verlaging van de kruisende wegen mogelijk. Bij Handelsweg is dat onder meer vanwege de nabije ligging van de kruising met de A9 ingewikkeld. Mogelijk is opheffing van de kruising de best haalbare oplossing. Een ligging van de Amstelveenlijn op maaiveldniveau is hier realistisch²⁹.

Voor- en nadelen

In dit scenario wordt de Noord/Zuidlijn doorgetrokken naar het centrum van Amstelveen. Tramlijn 5 rijdt niet meer naar Amstelveen en de sneltramlijn 51 of een bus pendelt tussen het centrum van Amstelveen en Westwijk. In dit scenario heeft 60% van de reizigers een dusdanige reistijdwinst dat de gemiddelde tijds winst over alle reizigers 2 minuten is. Zonder de wervende kracht van een metro op het aantal reizigers meegerekend (oplopend tot +20%) zorgt dit scenario voor ongeveer 3,7 miljoen extra reizigers op jaarbasis (t.o.v. variant 1).

De mogelijkheden voor ontwikkeling van de gebieden in Amstelveen Centrum, Amstelveen noord en Buitenveldert nemen toe door een goede ontsluiting met het openbaar vervoer. Of, zoals staat in het rapport 'Metropoolregio Amsterdam duurzaam bereikbaar': *"De kans van slagen van gebiedsontwikkelingen moet omhoog door ze goed af te stemmen met aanwezige bereikbaarheidspotenties."*

Het doortrekken tot Amstelveen centrum laat verder de optie open om op een later tijdstip de Noord/Zuidlijn alsnog door te trekken naar Westwijk. Als dat niet gebeurt dan ontstaat in deze variant een ongewenste knip in –de oude - sneltramlijn 51: deze zal gaan pendelen tussen Amstelveen Centrum en Westwijk. Dit kan ook worden gedaan door de inzet van bussen.

²⁷ Arcadis/projectbureau Zuidas, Doortrekking Noord-Zuidlijn naar Amstelveen, 12 september 2007

²⁸ Arcadis/projectbureau Zuidas, Doortrekking Noord-Zuidlijn naar Amstelveen, 12 september 2007

²⁹ Arcadis/projectbureau Zuidas, Doortrekking Noord-Zuidlijn naar Amstelveen, 12 september 2007

2.3 Variant 3 Noord/Zuidlijn tot en met Westwijk: bestaand tracé of Beneluxbaan

Ingreep:

Buitenveldert Noord: het doortrekken van de Noord/Zuidlijn uit het Dok van de Zuidas tot station Buitenveldert via een tunnel

Buitenveldert Zuid: Noord/Zuidlijn op viaduct of in tunnel

Amstelveen: Noord/Zuidlijn op maaiveld (hergebruik bestaande Amstelveenlijn of van de Beneluxbaan)

Wat is nodig:

Aanpassen stations

Aanpassen Amstelveenlijn

Bouwen tunnel viaduct / tunnel in Buitenveldert

Eventueel aanleggen nieuw tracédeel Beneluxbaan

Wegwerkzaamheden

Het deel in Buitenveldert-Noord en Amstelveen-Noord is gelijk aan de hierboven beschreven varianten.

Voor het zuidelijk deel van de Amstelveenlijn zijn 2 opties. De eerste volgt de bestaande sneltramlijn 51 en gaat langs de zuidzijde van een bedrijfsvestiging van Canon. De tweede mogelijkheid is een noordelijker variant, waarbij de Amstelveenlijn via de middenberm van de Beneluxbaan ten noorden van de wijk Middenhoven en ten noorden en westen van Canon gaat.

De bestaande lijn heeft als nadeel dat de bestaande boogstralen verruimd moeten worden om de metro op snelheid te kunnen laten passeren. Grotere boogstralen vragen ook aanpassing van het onderliggend wegennet. In de kleinschalige woonwijk zal de metro een grotere impact op de omgeving hebben dan de bestaande sneltramlijn. Door de grotere boogstralen komt de Amstelveenlijn ook dichterbij de woningen te liggen. Om dit nadeel te ondervangen kan gekozen worden voor een minder ruime boogstraal. Het voordeel is een betere inpassing in de huidige configuratie, het nadeel is de lagere snelheid van de metro (welke meerdere seconden aan reistijdverlies oplevert) en geluidsoverlast.

Omdat van dezelfde rails gebruik gemaakt wordt, zal ombouw leiden tot grote hinder voor de bestaande lijn. De vervoerwaarde ligt ten opzichte van het Beneluxbaan-variant iets lager. Deze variant is volgens de studie Ombouw Amstelveenlijn wel duurder dan de variant Beneluxbaan (totale investering is €363 tot 393 miljoen).

De optie ten noorden van Canon, kan over de middenberm van de Beneluxbaan. Bij de aanleg van de Beneluxbaan is hier ook al rekening mee gehouden. Een boog om Canon heen om het tracé langs de Hammarskjöldsingel te bereiken loopt over het terrein van Canon en vrij dicht langs het pand. De investering voor deze variant bedraagt €316 tot 346 miljoen, heeft meer vervoerwaarde en gaat sneller en zonder hinder voor de bestaande sneltramlijn 51.

Het bestaande tracé voor sneltramlijn 51 dat door Middenhoven gaat zal bij deze optie verdwijnen. Voor de ruimtelijke kwaliteit in de wijk is dit een verbetering, omdat de vormgeving van de lijn wel erg grootschalig is.

De ruimte op het bestaande tracé dat hierdoor vrij komt heeft een breedte van circa 9 meter. Voor nieuwbouw van woningen is dit te smal. De gemeente Amstelveen oppert om hier de hoogwaardig openbaar (bus)vervoer in de relatie Uithoorn/Aalsmeer – Amstelveen (toekomstige regionale HOV Knoop) door te laten

rijden. De aanleg van een vrijliggende busbaan levert een verbetering van het busvervoer op en kan tegen relatief lage kosten gerealiseerd worden.

Voor- en nadelen

Voor de vervoerswaarde is doorrijden naar Westwijk gunstig. Dit levert op jaarbasis 5,5 miljoen extra instappers op (ten opzichte van variant 1). Berekeningen tonen aan dat indien de doorgaande railverbinding tussen Westwijk en Amsterdam Centrum gehandhaafd blijft, er bij eindpunt Westwijk 83.000 reizigers per dag worden vervoerd in 2020 en 77.000 per dag als het eindpunt ligt bij Amstelveen Centrum. Naast deze vervoerswaarde zijn de kosten uiteraard ook van belang. Voor deze 6.000 extra reizigers per dag (ten opzichte van variant 2) is een extra investering van € 200 miljoen nodig (anders zijn er ook kosten voor een extra bus en een keerstation bij Amstelveen Centrum).

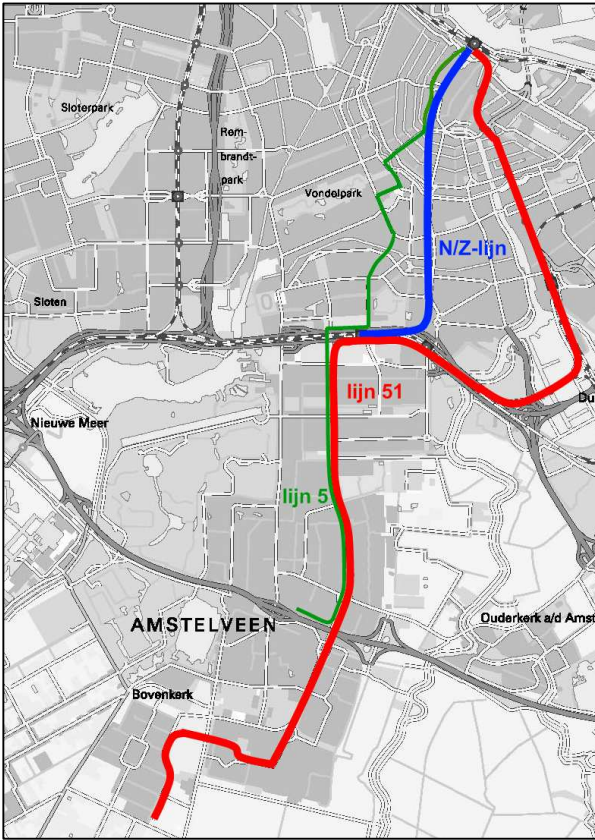
Bij een beëindiging van de Amstelveenlijn in Westwijk is doortrekking in zuidelijker richting mogelijk en wenselijk. Met een P en R faciliteit in Legmeerpolder kunnen reizigers via N201 overstappen op het openbaar vervoer. Tevens biedt het de mogelijkheid om een opstelcapaciteit voor de hele Noord/Zuidlijn hier te realiseren en een OV-knoop (metro/busstation). De komende 10 á 15 jaar ontstaat een tekort aan opstelreinen³⁰. Dit komt door meer (nieuwe), langer en ander materieel. Het materieel van de Noord/Zuidlijn is hierin niet meegenomen. Iedere ontvlochten lijn moet zijn eigen full-service opstelreinen hebben. Het GVB is op dit moment aan het onderzoeken of de overige metrolijnen ook ontvlochten dienen te worden. Het huidige opstelreinen voor de Noord/Zuidlijn op de Zuidas (aan de westkant van station Zuid bij de RAI) zal onvoldoende zijn. Daarom zijn nieuwe locaties nodig. Twee mogelijke locaties zijn genoemd:

- Amsterdam noord (aan de buitenkant van de A10);
- De Amstelveense Legmeerpolder

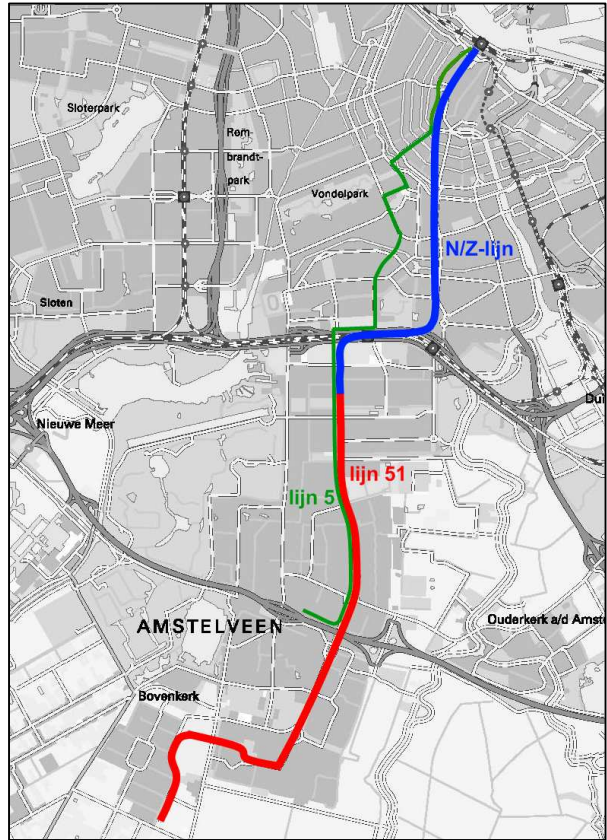
Bij doortrekking in een keer vanaf Buitenveldert tot Westwijk kan het opstelemplacement bij Amstelveen Centrum uitgespaard worden, kunnen tijdelijke voorzieningen achterwege blijven en kunnen ook die onderdelen van het busstation Amstelveen Centrum bij de P en R faciliteit komen die niet voor de passagiers en hun overstap relevant zijn (bufferplaats, eetruimte, toiletten en dergelijke). Halteren moet natuurlijk wel in het centrum, maar de andere activiteiten kunnen aan de rand van de stad. P en R-achtige voorzieningen in de Legmeerpolder, voorkomen bovendien ongewenst langparkeren in de wijk Westwijk.

³⁰ AMSYS, 'Opstelreinen metro' en het 'Operationeel Concept Metro' (OCM), december 2008

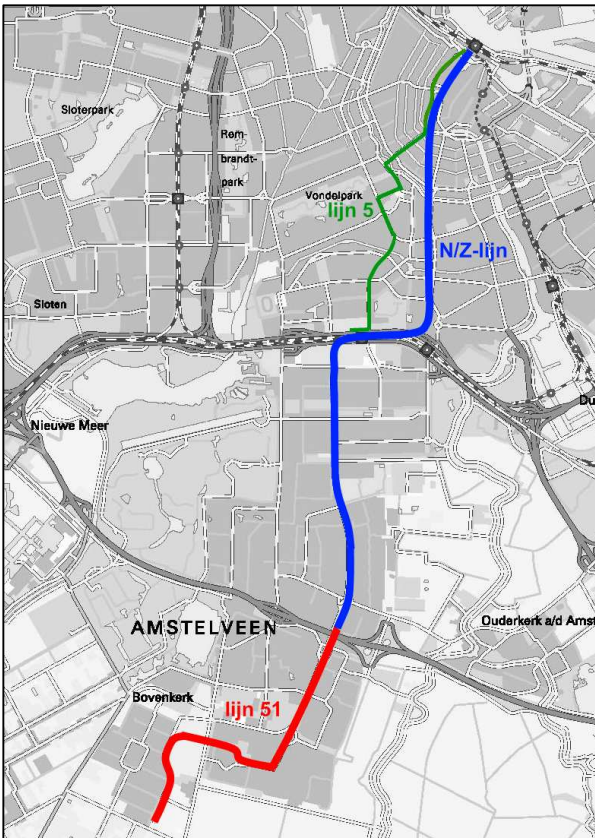
Variant 0 (situatie nu)



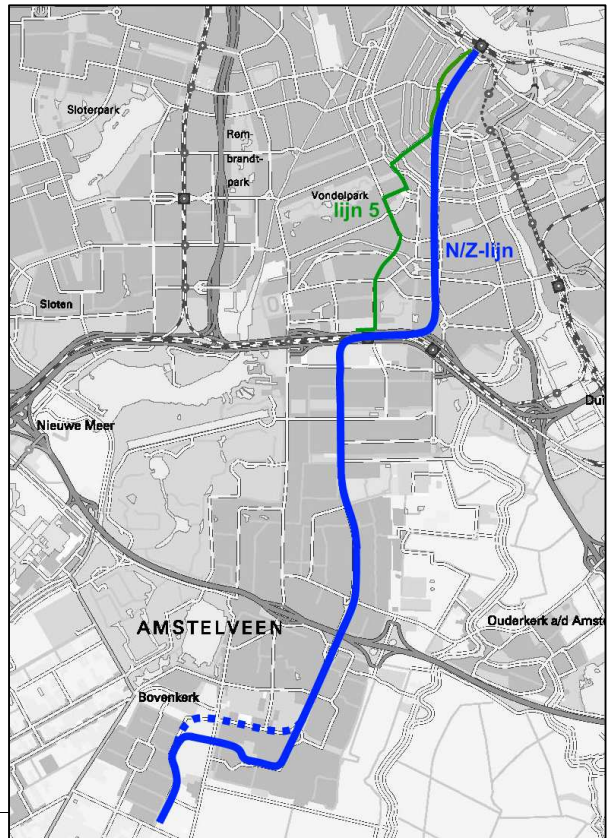
Variant 1



Variant 2



Variant 3



Bijlage 3 Status quo en bestaande plannen: Infrastructuur

Dit hoofdstuk gaat in op de infrastructurele plannen en de consequenties van wijzigingen ervan. Het gaat bijvoorbeeld om de uitbreiding van de openbaar vervoerinfrastructuur van OV SAAL. De effecten van denkbare veranderingen in deze – los van de Amstelveenlijn staande – projecten op het functioneren van de Amstelveenlijn komen hieronder aan bod. Voor precieze informatie over deze projecten verwijzen wij u naar de originele documenten (zie bronnenlijst).

3.1 Buitenveldert en Amstelveen bereikbaar

Buitenveldert is bereikbaar via de A10. De afritten RAI en Amstelveenseweg ontsluiten de buurt in het noorden aan respectievelijk de oost- en de westzijde. Vanaf de stations Amsterdam Zuid en Amsterdam RAI is Buitenveldert sinds 1978/1981 bereikbaar per trein en per (snel)tram met de lijnen 50 en 51. Sinds 1990 rijdt tramlijn 5 samen met sneltramlijn 51 als onderdeel van de Amstelveenlijn over de Buitenveldertselaan tussen Station Zuid en Amstelveen. Sinds 2003 is ook het VU Medisch Centrum per tram bereikbaar, toen werd tramlijn 16 daarheen verlengd. In 2006 is tramlijn 24 er bij gekomen. Connexion-buslijn 199 rijdt door de wijk naar Schiphol.

Voor de gemeente Amstelveen biedt de A9, die van oost naar west door de gemeente loopt, automobilisten toegang tot Amstelveen via de afslagen 4 en 5. Tevens is de A10 een belangrijke verkeersader voor het noordelijke deel van de gemeente. De belangrijkste noord-zuid as is de Beneluxbaan.

Amstelveen is sinds 1990 verbonden met Amsterdam via een sneltram en tramlijn. Sneltramlijn 51 en tramlijn 5 bedienen op dit moment de Amstelveenlijn. De Zuidtangent-bus verbindt Amstelveen sinds 2002 met Amsterdam Zuidoost en met Schiphol, Hoofddorp en Haarlem. Daarnaast zijn er nog 13 andere busverbindingen die geëxploiteerd worden door Connexion. Bijna alle lijnen komen samen op het centrale busstation, wat beter bekend staat als het Busstation Amstelveen.

De gemeente heeft sinds 1950 geen eigen spoorwegstation meer, maar is wel goed bereikbaar vanaf de stations Amsterdam Zuid, Amsterdam Bijlmer ArenA en Schiphol via de genoemde bus-, tram- en metroverbindingen. Amstelveen is de grootste Nederlandse gemeente (78.980 inwoners³¹) zonder een NS-station.

In de Stadspeiling 2005 noemde 17% als positief punt dat de gemeente goed bereikbaar is. In de volgende stadspeiling zal meer specifiek naar de mening over het openbaarvervoersnetwerk worden gevraagd. De uitkomsten worden gebruikt om bij volgende begrotingen nadere doelen en effectindicatoren te stellen. In het Omnibusonderzoek 2002 noemde 51% van de bedrijven en instellingen de

³¹ CBS, 1-1-2008

bereikbaarheid per bus goed. Voor de (snel)tram was dit cijfer 47%. In 2010 dienen beide cijfers tenminste 60% te bedragen, aldus het college van B&W.

3.2 Infrastructuur: plannen en projecten

Doortrekken naar Schiphol exploitatief ongewenst?

De ombouw van de Amstelveenlijn in combinatie met het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol heeft mogelijk negatieve consequenties voor de exploitatie (de splitsing van lijnen). Nader onderzoek moet uitwijzen in hoeverre een combinatie van beide lijnen mogelijk is (zie de bijlage).

Capaciteitsuitbreiding van het spoor (OV SAAL: Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad)

De aanleiding om de spoorproblematiek met voorrang op te pakken ligt in de toenemende druk op de bereikbaarheid van de stedelijke agglomeraties in de Randstad. Voor de mobiliteit in de Noordvleugel van de Randstad is de corridor Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad (SAAL) van essentieel belang, niet in de laatste plaats vanwege de forse groei-doelstelling van Almere en de realisatie van de Hanzelijn. Naast uitbreidingen van de rijkswegen (project A6/A9, verbredingen A1/A10) en van de onderliggende infrastructuur staat de capaciteitsuitbreiding op het spoor op het programma.

Opwaarderen van busverbinding tot HOV Schiphol Oost

Bij de HOV Schiphol Oost gaat het om de busverbinding van Schiphol Zuid, Schiphol Oost/ Rijk en Amstelveen via de Fokkerweg (N201 – A9). De bestaande busverbinding heeft een aantal tekortkoming: de directheid en de betrouwbaarheid zijn onvoldoende. Het aanbod van openbaar vervoer aan de oostkant van Schiphol is - in vergelijking met de westkant – beperkt, er zijn bijvoorbeeld weinig directe lijnen naar Schiphol Oost (Verkenningenstudie HOV Schiphol Oost).

In de Verkenning³² is onderzocht welke oplossingen voor handen zijn. De inzet is een opwaardering van de infrastructuur langs de oostkant van Schiphol. De uitvoering vindt naar verwachting plaats tussen 2011 en 2013.

Doortrekken naar Uithoorn via busverbinding (COVAU: Corridor Openbaar Vervoer Amstelveen-Uithoorn)

De openbaar vervoerverbindingen tussen Uithoorn en Amstelveen zijn al enkele jaren onderwerp van studie. De keuze was een sneltram die door gaat naar Uithoorn of een HOV-bussysteem dat Uithoorn direct met Amstelveen en direct of via een overstap met Amsterdam verbindt.

Het doortrekken van de Amstelveenlijn blijkt geen reële optie, want het levert geen verantwoorde exploitatie op, heeft negatieve gevolgen op de gebouwen in de omgeving en op het onderliggende busnetwerk. Het aansluiten met een HOV-bussysteem op een snelle metroverbinding is niet ongunstiger voor het reizigersaanbod dan bij het doortrekken van de sneltram. Een busverbinding heeft een betere kosten – baten verhouding, voldoende (rest)capaciteit en geeft flexibiliteit in de exploitatie.

³² Stadsregio Amsterdam, Verkenningenstudie HOV Schiphol Oost/ Fokkerweg, 2007/2008

Op dit moment is er een busverbinding over de Zijdelweg tussen Uithoorn en Amstelveen. Deze verbinding staat onder druk, vooral vanwege de filegevoeligheid. Studie moet duidelijk maken welke van de volgende opties te verkiezen is:

- Een aparte busstrook over de Zijdelweg;
- Een aparte busbaan over de dijk van de oude Haarlemmermeerspoorlijn. De dijk loopt grotendeels parallel aan de Zijdelweg en ligt in het verlengde van het tracé van sneltramlijn 51.

Onder het trekkerschap van de Provincie Noord-Holland zal de komende periode een van deze twee opties als voorkeursvariant (in de tracéstudie) gekozen worden.

Zuidtangent breidt uit naar Schiphol, Aalsmeer en Uithoorn

De Zuidtangent is een busverbinding die oost en west in de Stadsregio Amsterdam met elkaar verbindt. Deze hoogwaardige busverbinding rijdt grotendeels over vrije busbanen. Op dit moment zijn er twee Zuidtangentlijnen:

- Lijn 300; van Haarlem naar Amsterdam Zuidoost via Busstation Amstelveen en Oranjebaan. In 2015 zal lijn 300 rijden tot Amsterdam IJburg (afhankelijk van de woningbouw in IJburg – 2^{de} fase).
- Lijn 310; van Nieuw Vennep, via Hoofddorp naar Amsterdam Zuid WTC via De Boelelaan/VU.

De Zuidtangent zal worden uitgebreid richting Uithoorn. Deze lijn zal gaan van Hoofddorp, via een busbrug over de A4, Schiphol Rijk, naar Aalsmeer en Uithoorn. Dit is de zogenaamde 'Oosttak'.

Op de plaats waar de Amstelveenlijn de Zuidtangent kruist wil de gemeente een OV-knooppunt ontwikkelen. Dit zal nabij Amstelveen Centrum liggen en wordt ook bereikbaar vanuit Uithoorn en Aalsmeer. Centrumfuncties en een busstation worden hier geconcentreerd. Deze visie is overgenomen door de Stadsregio en heeft geresulteerd in een reservering van € 50 miljoen voor het jaar 2016 onder de voorwaarde dat hier een sterke verstedelijking plaatsvindt.³³

A9 in een tunnel en het project A9-zone

De rijksweg A9 verbindt knooppunt Diemen en Alkmaar, via Amstelveen. Het stuk A9 bij Amstelveen maakt deel uit van de planstudie Schiphol Amsterdam Almere. Het verkeer loopt hier vast en daarmee is de bereikbaarheid slecht. Oplossingen zijn noodzakelijk.

De Visie A9 en de planstudie Schiphol-Amsterdam-Almere hebben geleid tot de keuze voor een A9 die in een volledig verdiepte tunnel komt. .

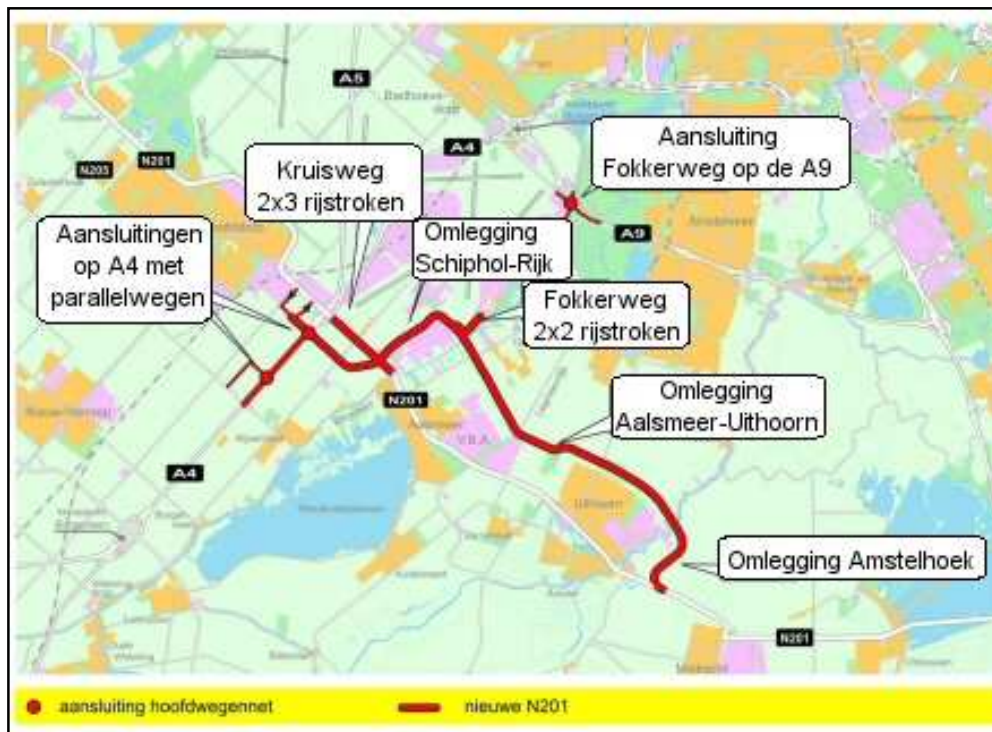
De gemeente Amstelveen is onlangs het project A9-zone gestart. Ook hiervoor wordt een gebiedsaanpak gevolgd. In de A9-zone beoogt de gemeente circa 3.000 woningen en diverse (centrum) functies te realiseren. Deze functies moeten de ruimtelijke kwaliteit van het stadshart versterken en zullen een financiële impuls aan het A9 project moeten geven.

De A9-zone en Beneluxbaan kruisen elkaar. Bovendien zoekt de gemeente bij beide projecten naar verdienmogelijkheden die tevens bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit. De samenhang tussen deze projecten is evident.

N201+

³³ Stadsregio Amsterdam, OV-visie 2010 – 2030, 2008

De N201 wordt de komende jaren omgelegd, beter ontsloten en op bepaalde gedeelten opgewaardeerd. De provinciale weg is te druk geworden om in de huidige vorm te blijven bestaan. Op het drukste moment van de dag rijden er zo'n 80.000 voertuigen.



De omlegging maakt twee nieuwe bedrijventerreinen mogelijk, waarvan één in Aalsmeer en één in Amstelveen. Tussen de Zijdeweg in Uithoorn/ Amstelveen en de A4 zal de weg veranderen van twee naar vier baans. De ontsluiting met de A4 en de A9 zal verbeteren. Ook bij Schiphol zullen veranderingen van de N201 plaatsvinden. In de planning is voorzien dat het laatste nieuwe gedeelte van de N201 gereed is in 2013. Onlangs heeft de provincie Noord-Holland de verwachting uitgesproken dat de (vernieuwde) N201 tegen 2015 / 2020 op (sommige) kruispunten overbelast dreigt te raken en bovendien nog andere capaciteitsproblemen zal kennen (Vervolgstudie N201).

Bijlage 4 Status quo en bestaande plannen: Omgeving

Dit hoofdstuk geeft de ruimtelijke situatie en plannen en de consequenties van wijzigingen ervan. Het gaat bijvoorbeeld om de ontwikkeling van de Zuidas. De effecten van denkbare veranderingen in deze – los van de Amstelveenlijn staande – projecten op het functioneren van de Amstelveenlijn komen hieronder aan bod. Voor precieze informatie over deze projecten verwijzen wij u naar de originele documenten (zie bronnenlijst).

4.1 Couleur Locale

Buitenveldert is gebouwd als een zuidelijke tuinstad buiten Amsterdam. Als onderdeel van het Algemeen Uitbreidingsplan van 1935 was naast de Westelijke Tuinsteden ook een uitbreiding aan de zuidkant geprojecteerd. In 1958 werd de eerste steen gelegd. Buitenveldert is een onderdeel van stadsdeel ZuiderAmstel. De wijk bestaat uit een mengeling van laag, middel, en hoogbouw en was halverwege de jaren zeventig volgebouwd. In de wijk bevindt zich de Vrije Universiteit Amsterdam en het bij de universiteit behorende ziekenhuis (VUmc). Aan de oostkant ligt het Amstelpark aan de Amstel. In 1972 werd hier de Floriade gehouden. Het Gijsbrecht van Aemstelpark ligt door Buitenveldert in een lange strook van het west naar oost. Het vormt een ecologische verbinding tussen Amsterdamse Bos en Amstelpark. Aan de westkant van Buitenveldert ligt het Amsterdamse Bos met de Bosbaan. Een smalle strook van het Amsterdamse Bos, naast De Nieuwe Meer behoort bij Buitenveldert. Doordat een deel van Buitenveldert onder de aanliegroute van de Buitenveldertbaan ligt, zijn de mogelijkheden voor inbreiding en uitbreiding beperkt.

Zuideramstel heeft ruim 47.000 inwoners (1 jan 2008). Het is een stadsdeel met relatief veel werkgelegenheid en weinig werkloosheid (4,7%, terwijl het Amsterdamse gemiddelde 7,4% is). Er zijn veel ouderen (20% 65+ in 2008 en in Amsterdam is dit 11%), vooral veel autochtonen en weinig niet westerse allochtonen. Er zijn veel wat grotere woningen en het aandeel woningen dat verhuurd wordt door particulieren is er hoog. Een ruime tweederde betreft huurwoningen.

Amstelveen is een aantrekkelijke, groene gemeente met een zeer gunstig sociaal-economisch profiel. “Een vitale stad in een groene omgeving” dat is de identiteit die Amstelveen wil uitstralen. Hierin zit ook direct de spanning van enerzijds een verdere economische en anderzijds een groene ontwikkeling. Kracht en bedreiging vallen hier samen.

In 2003 werd Amstelveen verkozen tot de meest aantrekkelijke grote stad van Nederland om in te wonen. Als positieve punten van Amstelveen werden genoemd: goed bereikbaar, veilig, rijk aan cultuur en dicht bij Amsterdam ('Atlas voor gemeenten 2003'). Amstelveners waarderen anno 2008: het prettig wonen, de centrale ligging en het vele groen. Ze klagen over: de woningnood, de overlast van Schiphol en de hoogte van gemeentelijke belastingen en heffingen.

Het Amsterdamse Bos aan de westzijde en de groene Amstel Scheg aan de oostzijde bepalen de groene hoofdstructuur van het landschap grenzend aan Amstelveen. Het groengebied van het Amsterdamse Bos moet – aldus de

Toekomstvisie Amstelveen 2020+ - worden uitgebreid en een sterkere aaneenschakeling krijgen. De groene Amstel Scheg is het open gebied aan weerszijden van de Amstel. Deze beide elementen zien we terug in het bebouwde gebied van Amstelveen. De groene lommerrijke wijken aan de noordwestzijde van de stad en de openheid aan de oostzijde. Verbindingen oost-west georiënteerd tussen deze beide groengebieden kunnen het groene casco van de stad vormgeven. Op regionale schaal beschouwd is Amstelveen een van de stedelijke vingers van Amsterdam en passen de groengebieden in de lobbenstructuur van de hoofdstad. Ook juist op deze regionale schaal zijn sterke verbindingen tussen stad en land noodzakelijk.

Amstelveen ligt in de directe invloedssfeer van Amsterdam en gold voornamelijk als forensenstad voor werknemers die in Amsterdam en op Schiphol werken. In de loop der jaren hebben zich echter kantoren van meerdere (internationale) ondernemingen in de stad gevestigd, waaronder de hoofdkantoren van de KLM, KPMG en Canon. Hierdoor telt de gemeente zelf ook veel arbeidsplaatsen.

Amstelveenlijn als groene stadsas

De gemeente Amstelveen richt zich in haar beleid echter op de ontwikkeling van de groene stadsas aan weerszijden van de beneluxbaan. Amstelveen waardeert deze groene zone en vormen ecologische verbindingen tussen groengebieden in de stad in zowel noord-zuid als tussen oost-west gelegen groene verbindingen.

De belevingswaarde van dit groen is hoog voor de Amstelveners, de gebruikswaarde is gering.

Vanwege het brede profiel is er ruimte voor plaatselijke verstedelijking, waardoor de stadsas een impuls zou kunnen krijgen. Woningen, voorzieningen, bedrijven en kantoren kunnen de identiteit van de as versterken, de vervoerswaarde van de stations vergroten en zijn mogelijk financiële dragers voor de ombouw.

In het beleid van de gemeente Amstelveen zijn diverse ruimtelijke ontwikkelingen die een relatie hebben met de ombouw van de Amstelveenlijn:

- In Elsrijk (oost) komen kleine appartementen voor jongeren in de zone van de Beneluxbaan.
- Plannen voor Bankras zijn gericht op bouw voor senioren waarvan een deel met een laag inkomen. Hiermee beoogt de gemeente doorstroming van senioren te bevorderen. Ook zullen hier woningen voor jongeren worden gebouwd. Deze plannen voor vernieuwing en uitbreiding zijn gerelateerd aan de plannen voor herinrichting van de Beneluxbaan en de hier aanwezige voorzieningen.
- De wijk Keizer Karelpark krijgt naar de Beneluxbaan toe een stedelijker uiterlijk. Meer woningen voor senioren, betaalbaar houden van de woningen voor jongeren en jonge huishoudens en meer kwaliteit in het algemeen (Woonvisie Amstelveen; wonen in een vitale stad, 2005).
- Voorbereidingen worden getroffen voor woningbouw op de reservering voor het A3 tracé. Dit gaat om het gebied tussen de wijken Groenelaan en Waardhuizen Gedacht wordt aan minimaal 240 sociale huurwoningen.
- (Her)ontwikkeling gebied Uilenstede.

Gebied van internationale bedrijven en expats

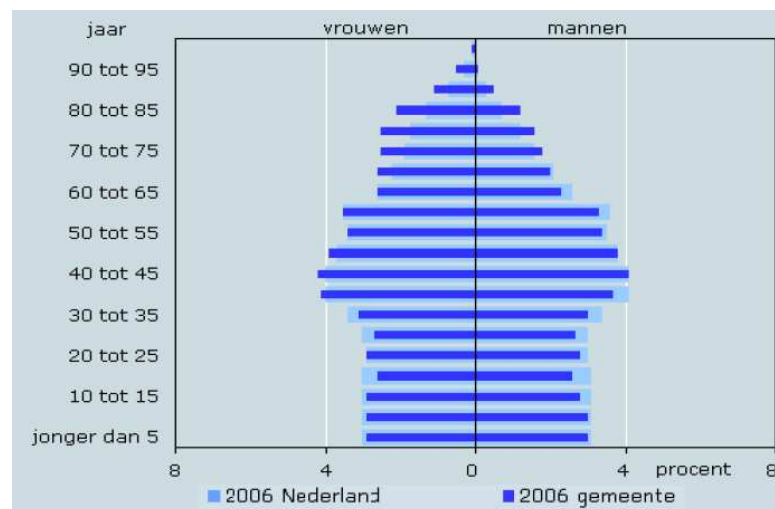
Specifiek voor Buitenveldert, maar nog sterker voor Amstelveen is het grote aantal buitenlanders dat werkt voor de internationale bedrijven of een relatie met Schiphol heeft. Het woonklimaat is dermate aantrekkelijk dat de stroom buitenlanders hier nog steeds toeneemt. 11% van de Amstelveense bevolking is niet-Nederlands.

Japanners vormen al jaren de grootste groep. Samen met Buitenveldert herbergt Amstelveen na Dusseldorf de grootste Japanse zakengemeenschap in Europa. Het aantal Indiërs en Chinezen is in 2007 verdubbeld. Opvallend is verder dat Amstelveen veel inwoners uit Groot Brittannië heeft. Deze groep expats vraagt om specifieke voorzieningen, woningen en leefruimte.

Er lijken ruimtelijke mogelijkheden te zijn die opbrengsten kunnen genereren. Het is uiteraard aan de gemeente Amstelveen om hierin keuzen te maken.

De grote culturele trekker van Amstelveen is het COBRA-museum. Amstelveen beschikt over een breed scala aan sportvoorzieningen en faciliteiten. Het meest in het oog springend zijn het Wagenerstadion in het Amsterdamse Bos - waarin vele nationale en internationale hockeywedstrijden en -toernooien gespeeld worden - en de Bosbaan. In Amstelveen is ook een internationale school gevestigd. Niet zo vreemd gezien het grote aantal buitenlanders (expats; Japanners is grootste groep) die in Amstelveen (tijdelijk) wonen. Amstelveen heeft tevens een populair, nieuw, stadshart met een boven lokale functie.

Amstelveen had op 1-1-2008 78.980 inwoners. Richting 2025 wordt een bevolkingsgroei verwacht van bijna 10%. De bevolkingsopbouw is hieronder weergegeven (CBS, cijfers 2006)



Amstelveen heeft in vergelijking met enkele gemeenten in de regio en met enkele gemeenten met vergelijkbaar inwonertal³⁴³⁵:

- Weinig armoede;
- Weinig laagopgeleiden;
- Weinig jeugdwerkloosheid;

³⁴ CBS, Atlas voor gemeenten, 2008

³⁵ Gemeente Amstelveen, Facts & Figures 2007-2008

- Weinig criminaliteit en vandalisme;
- Veel werkgelegenheid in de eigen gemeente en de omgeving;
- Veel creatieve bedrijfstakken;
- Veel 65-plussers.

4.2 Ruimtelijke plannen en projecten

Rijk, provincie en regio staan kwaliteit van steden en dorpen voor. Dit betekent onder meer bundeling van verstedelijking en economische activiteiten en bundeling van infrastructuur. Verdichtingsmogelijkheden in het bestaand bebouwd gebied moeten worden benut³⁶ en bestaande infrastructuur en knooppunten van infrastructuur moeten eveneens worden benut. Intensiveren, combineren en transformeren zijn de begrippen die de gedachten het beste weergeven. De Metropool Amsterdam streeft naar diversiteit en duurzaamheid bij de forse doorgroeiplannen³⁷. Tot 2030 staan 150.000 woningen en een groei van de werkgelegenheid met 200.000 arbeidsplaatsen in de plannen.

De Stadsregio

Stadsregio telt in totaal circa 1.380.700 inwoners, waarvan er 750.800 in Amsterdam wonen en 78.980 in Amstelveen³⁸. In het Stadsregiogebied Amstelveen/ Aalsmeer/ Uithoorn/ Ouder-Amstel staan tot 2019 ongeveer 14 duizend nieuwe woningen gepland.³⁹

Een groot deel van de te bouwen woningen staat gepland in de gemeente Ouder-Amstel, of meer specifiek: het Duivendrechtse Veld. Een ander substantieel aantal, namelijk 4.300 woningen, komt tot 2014 in Amstelveen. Een groot deel hiervan is al deels gerealiseerd of wordt binnenkort gerealiseerd. De woningbouwlocaties bevinden zich vooral in Amstelveen zuid en west. Met name Westwijk kent twee grote bouwlocaties. In Westwijk Zuidoost is in 2006 begonnen met de bouw van bijna 900 woningen. In Westwijk Zuidwest staan ruim 1000 woningen gepland.

Zuidas en VU

De grootste (toekomstige) bouwlocatie in Zuider Amstel is de Zuidas. De Zuidas moet zich de komende jaren ontwikkelen tot dé Europese-toplocatie in Amsterdam op het gebied van wonen, werken, reizen en recreëren: HET knooppunt van infrastructuur, wonen, studeren, werken en recreëren in zuidelijk Amsterdam.

Het VU-kwartier is een onderdeel van de Zuidas Amsterdam. De hoofdrolspelers van het VU-kwartier hebben grootse plannen⁴⁰. De 3 grote spelers in het VU-kwartier zijn de VU, VUmc en INHOLLAND. Deze partijen gaan gezamenlijk een vernieuwingsopgave aanpakken om een goed kwartier te maken met relaties met

³⁶ Nota Ruimte, 2005 en Streekplan Noord-Holland zuid 2003 en partiele herziening 2008

³⁷ Metropoolregio Amsterdam

³⁸ CBS, Cijfers 2008

³⁹ . Metropoolregio Amsterdam, Capaciteit voor woningbouw in de Metropoolregio 2010 – 2014 (concept); www.plancapaciteit.nl; Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam, Voortgangsoverzicht uit Basisbestand Woningbouwlocaties, 2008

⁴⁰ VU Amsterdam, VU Medisch centrum, Hogeschool Inholland, de ontwikkeling van stad en universiteit in het VU-kwartier

het bedrijfsleven in de Zuidas en uitwisseling van voorzieningen. Daarmee beogen zij het kennisaspect van de Zuidas te versterken en uit te bouwen.

De VU richt zich op de ontwikkeling van een campus model in de stedelijke context. In de sloopstream van de universiteit volgen mogelijkheden voor studentenhuisvesting en openbare functies zoals een bibliotheek, culturele en creatieve voorzieningen, horeca en winkels. Deze functies vergroten de diversiteit van het aanbod op de Zuidas en verlevendigen het VU-kwartier.

Inbreiding Buitenveldert.

In Buitenveldert staan voor enkele plekken inbreiding, vervanging- of functiewijziging- van gebouwen gepland.

Plannen zijn de bouw van circa 75 woningen bij het terrein van de Internationale School Amsterdam, uitbreiding van de woonflats aan De Boelelaan, realisering van vrije sector appartementen aan De Kamp, uitbreiding van het Novotel met congresfuncties, hoogbouw op de locatie Bruynzeel, verplaatsing of uitbreiding van de locatie van de brandweer en politie, uitbreiding van het winkelcentrum op het Gelderlandplein met eventueel toevoeging van woningen, mogelijke intensivering van de voorzieningstrips in Buitenveldert-zuid, omvorming van het Rondeel kantoor tot een hotel en kantoren en woningen op de locatie Doornburg.

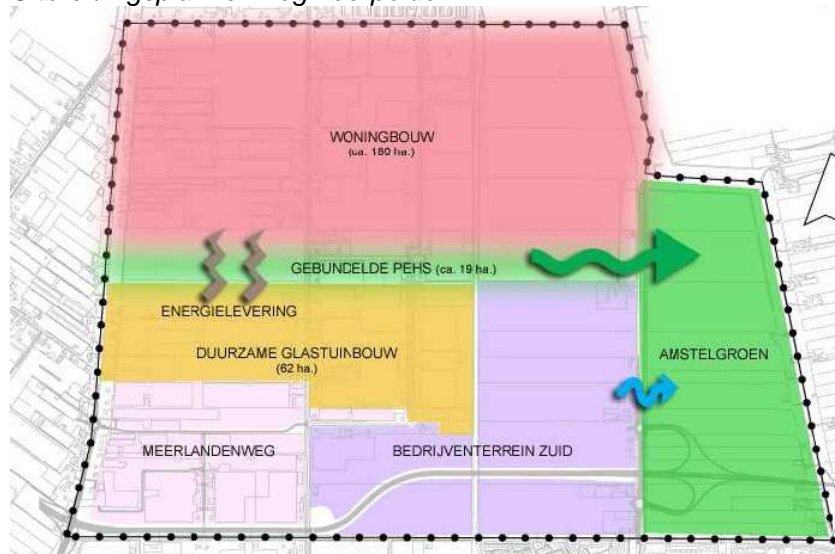
Amstelveen

De Beneluxbaan is een belangrijke verkeersader in Amstelveen. De weg heeft aan kwaliteit ingeboet, omdat het groene imago enigszins vervallen is. Gezocht wordt naar een nieuwe karakteristiek. De gemeente heeft deze gevonden in de Beneluxbaan als groene stadsas met zowel groene als architectonische kwaliteit (Toekomstvisie Amstelveen 2020+). De levendige stad! In samenhang met de Gebiedsontwikkeling Zone A9 zal Amstelveen haar ambities over inbreidingsmogelijkheden duidelijk maken. Hier ligt de kans om ruimtelijke ontwikkeling en goede bereikbaarheid te combineren.

De woonvisie wordt onverkort uitgevoerd, met onderstreping van de aandacht voor jongeren, ouderen en jonge gezinnen.

De gemeente Amstelveen heeft plannen gehad voor forse woninguitbreiding in de Legmeerpolder. Met de komst van de rijksnota Ruimte en het 20 Ke-beleid in 2006 is hier een streep door gezet. Mede in het licht van de zogenaamde Alderstafel over de toekomstige ontwikkeling van Schiphol, is in 2008 een planologische Verkenning op de Noorderlegmeerpolder vastgesteld. Naast plannen voor een provinciale ecologische hoofdstructuur (PEHS) en ruimte voor duurzame glastuinbouw, is ook 180 hectare gereserveerd voor woningbouw (zie onderstaande figuur). Dit biedt ruimte voor ongeveer 5.000 nieuwe woningen in zuidelijk Amstelveen.

Uitbreidingsplannen Legmeerpolder



Bron: 'Planologische Verkenning Legmeerpolder' (juni 2008)

Zoals gezegd wordt door de omlegging van de N201 ruimte gecreëerd voor twee nieuwe bedrijventerreinen waarvan één in Aalsmeer en één in Amstelveen. Het bedrijventerrein in Amstelveen Zuid ligt tegen de gemeentegrens van Uithoorn. Het plangebied is 75 hectare en is bestemd voor regionale en lokale bedrijfsactiviteiten. Het terrein is bedoeld voor logistieke- en agribusiness bedrijven en voor maximaal 10% van de oppervlakte van het terrein voor kleinschalige kantorenbouw. De extensieve bebouwing en het relatief lage aantal arbeidsplaatsen per vierkante meter maken de kans op behoorlijk openbaar vervoer gebruik naar en van het gebied niet groot. Toch is als voorwaarde vanuit de provincie Noord-Holland gesteld dat het terrein moet zijn ontsloten door een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding (HOV). Daarnaast zal de nieuwe N201 zorgdragen voor goede ontsluiting van het terrein.

Het bedrijventerrein in ontwikkeling in Aalsmeer heet Green Park Aalsmeer. Voor de ontwikkeling van dit 180 hectare grote terrein hebben de gemeenten Aalsmeer en Uithoorn samen Green Park Aalsmeer Gebiedsontwikkeling b.v. opgericht. Op het terrein komen kantoren en bedrijven gericht op de bloemen- en plantensector (sierteeltsector). Het terrein zal onder andere plaats bieden aan de uitbreiding van de bloemenveiling Aalsmeer, een expertisecentrum voor de sector (Bloomin'Holland) en ook toeristische attracties.

In het verlengde van Green Park Aalsmeer zal ook de gemeente Uithoorn langs de N201 een nieuw bedrijventerrein creëren. Zo'n 30 hectare kan hier ontwikkeld worden tot bedrijventerrein.

In 2007 hebben de gemeenten die behoren tot de Noordvleugel van de Randstad gezamenlijk besloten om een einde te maken aan het te hoge aanbod van kantoorlocaties. Dit is besloten in het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka). Afgesproken is om 3 miljoen m² geplande kantoorbouw niet door te laten gaan. Zodoende zal de planvoorraad kantoren niet 8,5, maar 5 miljoen m². De impact van bovenstaande afspraak op Amstelveen is niet groot te noemen. In totaal staat voor deze gemeente 150.000 m² kantoorruimte gepland, verspreid over 3 locaties waarvan de eerste al in ontwikkeling is. Dit betreft het Europese hoofdkantoor van KPMG. Het bruto vloeroppervlak van deze locatie (locatie 1: zie kaart hieronder) langs de A9 bedraagt ongeveer 55 duizend vierkante meter.

De (geplande) kantoorlocaties in Amstelveen



De tweede locatie is het Commerce Park Amstelveen. Dit Park, langs de A9 bij de afslag Ouderkerk aan de Amstel, staat een mogelijke uitbreiding te wachten van 53 duizend vierkante meter. De eerste fase is hiervan al verhuurd.

De derde locatie (als nummer 3 aangegeven op de kaart) is kantoorlocatie Kronenburg. Het gaat hier om in totaal zo'n 30 duizend vierkante meter (her)ontwikkeling. De bouwvergunning hiervoor is al door de gemeente

Amstelveen afgegeven.

Voor de Bovenkerkerpolder wordt aan het einde van deze raadsperiode (2010) een integrale discussienota aan de raad aangeboden. Mogelijke ontwikkelingsrichtingen/ scenario's van de Bovenkerkerpolder, waarbij ondermeer de voorgenomen ontwikkeling van de projecten Amstelgroen, het Golfcentrum en de omgelegde N201 integraal zijn meegenomen. Conform de Toekomstvisie Amstelveen vindt grootschalige woningbouw voornamelijk plaats in de Noorderlegmeerpolder.

Ten zuidwesten van de Zuidas ligt het Amsterdamse Bos, grotendeels in Amstelveen en deels in Amsterdam. Hier zijn veel sportfaciliteiten gevestigd. De gemeente Amsterdam wil, samen met de Vrije Universiteit en mede gezien de aspiraties om de Olympische Spelen 2028 binnen te halen, een 'sportas' creëren van het Wagnerstadion in Amstelveen tot het Olympisch Stadion in Amsterdam. Tussen deze stadions bevinden zich onder andere het Frans Ottenstadion (squash en tennis), sporthallen Zuid, sportcomplexen Zuid en de Schinkel, tennis- squash- en fitnesscentrum Amstelpark, de Bosbaan, hockey- en voetbalclubs en het nationaal cricketcentrum.

Bijlage 5 Amstelveenlijn en Schiphollijn (CASH)

Bij het verlengen van de Noord/Zuidlijn aan de zuidzijde zijn er twee mogelijkheden open gehouden.

De eerste is het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen, ofwel de ombouw van de Amstelveenlijn naar metrokwaliteit. De subsidiebeschikking van de Rijksoverheid is uitgegaan van deze verlenging als het gaat over de exploitatie van de Noord/Zuidlijn. Bij de toekenning van de aanlegkosten voor de infrastructuur is bij deze beschikking slechts uitgegaan van het kerntraject op Amsterdams grondgebied.

De tweede mogelijkheid, door zowel de Stadregio als de stad Amsterdam geuit, is om de Noord/Zuidlijn door te trekken naar de luchthaven Schiphol. In diverse zogenaamde CASH-studies is zowel het tracé als de nut en noodzaak aan de orde geweest. Deze mogelijkheid voor de aanleg van een CASH-metrolijn moet in ieder geval opgehouden worden. Wel zou er een probleem kunnen optreden als beide lijnen van dezelfde tunnel gebruik moeten maken.

In algemene zin kan gesteld worden dat een dedicated line de optimale metrolijn is. Dit is een metrolijn zonder vertakkingen en zonder verschillende voertuigen (één rail en één trein). Drie effecten leiden afzonderlijk tot ongewenste situaties, en wellicht onwettelijke, maar vooral in combinatie met elkaar wordt de capaciteit van de lijn in aantallen reizigers vergroot, terwijl de technische capaciteit ervan juist wordt verminderd. Met andere woorden meer mensen in minder treinen, dus dat past niet. Het samenvoegingprobleem (wachten op elkaar) kan voor een deel opgelost worden door volautomatisch te gaan rijden. De computer kan, beter dan de mens, tot op de seconde het voertuig in het gewenste slot sturen. Echter zal ook bij volautomatisch rijden een veiligheidsmarge ingebouwd moeten worden, met als gevolg: capaciteitsverlies.

Het onregelmatigheidprobleem houdt in dat de vertraging van de ene lijn effect heeft op het hele systeem. Door een onverwachte gebeurtenis zoals een verstoring met de deuren (passagiers die klem zitten of de deur open duwen) zal de andere samenvoegende lijn zijn schema moeten aanpassen. Tientallen seconden verstoring – die doorwerken op het hele net - kan leiden tot vertraging en dus capaciteitsverlies.

Het veiligheidsprobleem is grofweg te onderscheiden in twee deelproblemen. Ten eerste zullen de metrotreinen zo moeten rijden dat ze voldoen aan het save haven – principe, dat wil zeggen dat het metrostel naar het volgende station rijdt om de reiziger in veiligheid te brengen. Bij het samenvoegen van twee lijnen zal dus gewacht moeten worden tot het volgende station voor een metrostel bereikbaar is (twee treinen tussen twee stations is dus niet mogelijk) en dat kost tijd, dus capaciteit. Een tweede probleem zijn de nieuwe regels voor ondergronds bouwen. Het is mogelijk niet meer toegestaan om in de toekomst een ondergrondse wissel in te bouwen, gelet op het veiligheidsrisico.

Onafhankelijk van elkaar hebben het GVB en de Zuidas deze problemen onderkend.

Tot 2040 zou OV-SAAL de vraag van en naar Schiphol op regionaal niveau moeten en kunnen opvangen. Dat kan omdat de NS zowel de langere afstanden (Intercity) als de korte afstanden (Metrodienstverlening/Sprinter) wil verbeteren. De capaciteit van de NS zal, in combinatie met regionaal busvervoer, voldoende zijn om de kwalitatieve vraag op te vangen. Voorwaarde is wel dat zowel regio en Rijk als de

NS deze ambitie waar maken. In het kader van OV-SAAL lange termijn wordt de CASH-metro wel bestudeerd.

Tussen de Zuidas en Schiphol is het mogelijk om een hoogwaardig stadsmilieu te ontwikkelen. De oevers van het Nieuwemeer en de Haarlemmermeer-Oost bieden mogelijkheden om de verbinding tussen de luchthaven en de Zuidas te maken. De verbeterde spoorverbinding tussen Amsterdam en Schiphol is dan mogelijk niet meer afdoende. Kosten voor de Zuidas die komen te vervallen als de CASH-modules niet gebouwd worden kunnen aangewend worden voor andere OV-oplossingen. Daarnaast is er een kostenbesparing mogelijk doordat de Amstelveenboog minder diep aangelegd hoeft te worden.

Bijlage 6 Organisatie: Machinisten & Conducteurs

Shareholders

Shareholders in dit proces zijn de Stadsregio Amsterdam, Gemeente Amstelveen en Gemeente Amsterdam. Mogelijke *shareholders* zijn het ministerie van Verkeer & Waterstaat en de provincie Noord-Holland. In onderstaande zijn deze actoren en hun betrokkenheid met de Amstelveenlijn kort beschreven.

Stadsregio Amsterdam

De Stadsregio⁴¹ werkt aan de verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid, de jeugdzorg en de economische ontwikkeling van de regio.

Binnen de Stadsregio Amsterdam zijn 3 politiek bestuurlijke gremia:

- Regioraad. De regioraad is het belangrijkste bestuursorgaan van de Stadsregio en bestaat uit gekozen vertegenwoordigers van de 16 stadsregio gemeenten. Voorzitter van de raad is de burgemeester van Amsterdam. De regioraad kiest het dagelijks bestuur.
- Dagelijks Bestuur. Het Dagelijks Bestuur bestaat uit zeven functies. De voorzitter is de burgemeester van Amsterdam. De gemeente Amstelveen levert op dit moment geen lid van het Dagelijks Bestuur. Besloten is een BDU-budget (Brede Doeluitkering) van €225 miljoen beschikbaar te stellen voor de ombouw van de Amstelveenlijn naar metrokwaliteit.
- Portefeuillehoudersoverleg. In de portefeuillehoudersoverleggen Verkeer en Vervoer, Ruimtelijke Ontwikkeling, Wonen en Economische Zaken zitten de verantwoordelijke vakwethouders van de 16 gemeenten.

Ambtelijk is er een projectteam Gebiedsaanpak Amstelveenlijn dat verantwoordelijk is voor de dagelijkse uitvoering van het project. Het projectteam bestaat uit personen van drie afdelingen van de Stadsregio (Infrastructuur, Openbaar Vervoer en Ruimte & Mobiliteit) en adviseurs. Het hoofd van de afdeling infrastructuur is formeel de ambtelijk opdrachtgever van het projectteam.

De Stadsregio Amsterdam heeft verschillende rollen, te weten:

- De Stadsregio als regionaal samenwerkingsverband of regisseur. De Stadsregio is bij uitstek in staat af te stemmen en coördineren met gemeenten en andere overheidsinstellingen. De Stadsregio treedt veelal op als regisseur. Het ruimtelijk-economisch beleid van de verschillende gemeenten op elkaar afstemmen is zelfs een wettelijk taak van een Wgr+ samenwerkingsverband. Op deze manier is bijvoorbeeld de regionale OV-visie 2010 - 2030 voor de Metropool Amsterdam tot stand gekomen.
- De Stadsregio Amsterdam als subsidieverstrekker of facilitator. Gebaseerd op de Wet BDU Verkeer en Vervoer ontvangt de Stadsregio een BDU van de minister van Verkeer en Waterstaat voor de voorbereiding en uitvoering van het

⁴¹ De Stadsregio Amsterdam (SRA) is een samenwerkingsverband gebaseerd op de uitgebreide Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr+). Dit samenwerkingsverband bestaat uit de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Beemster, Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Wormerland, Zaanstad en Zeevang.

regionale verkeer- en vervoerbeleid. De Stadsregio Amsterdam kan deze uitkering verstrekken aan onder andere gemeenten (gelegen in de regio) voor het uitvoeren van het gemeentelijke verkeer- en vervoerbeleid. Hierdoor faciliteert de Stadsregio de aanpak van kansen of problemen bij gemeenten.

- De Stadsregio Amsterdam als trekker of medespeler. De trekker neemt het voortouw, brengt mensen bijeen en kent de regels van het proces. De trekker moet door de overige betrokken partijen erkend worden, zowel formeel als informeel. De trekker is van het begin tot het eind bij het project betrokken. De rol als trekker heeft de Stadsregio Amsterdam eerder op zich genomen bij de totstandkoming van visies en beleidsplannen.
- De Stadsregio Amsterdam als concessieverlener of opdrachtgever. De Stadsregio is opdrachtgever van het Openbaar Vervoer in de regio. Zo ook van de huidige tramsneltramlijn 51 en tramlijn 5 en de toekomstige, omgebouwde Amstelveenlijn. De portefeuillehouder Openbaar Vervoer en de afdeling Openbaar Vervoer van de Stadsregio zijn hier verantwoordelijk voor. Voor het gehele metronet is de concessie verleend aan het GVB. Per 1 januari 2012 zal een nieuwe concessie worden verleend van 6 jaar. In het voorjaar van 2009 zal hiervoor een concept Programma van Eisen gereed zijn. In de nieuwe concessie dient rekening gehouden te worden met de ombouw van de Amstelveenlijn.

Gemeente Amstelveen

De gemeente Amstelveen is *shareholder* omdat de Amstelveenlijn over Amstelveens grondgebied loopt en van Amstelveen ook inhoudelijk en financieel een bijdrage wordt verwacht. Relevant zijn:

- Gemeenteraad. De raad van Amstelveen bestaat uit 7 fracties: VVD (9 zetels), PvdA (8 zetels), BBA (BurgerBelangen Amstelveen, 5 zetels), Groen Links (5 zetels), CDA (4 zetels), D66 (2 zetels), Christen Unie (1 zetel) en OCA (Ouderen Combinatie Amstelveen, 1 zetel). Binnen de raad is het de commissie 'Ruimte, wonen en natuur' die zich onder meer richt op ruimtelijke en verkeer en vervoer vraagstukken. Deze commissie neemt ook de beslissing voor een 'point of no return'. De raad heeft in een motie (aangenomen 27 april 2005; alle fracties stemden voor, met uitzondering van BBA) het standpunt ingenomen dat de Noord/Zuidlijn in het eindbeeld is doorgetrokken over de gehele Amstelveenlijn, dus doorgetrokken naar Westwijk.
- College van Burgemeester en Wethouders. Het college bestaat uit een coalitie van VVD, PvdA en CDA. Voor de Amstelveenlijn zijn de wethouders van Mobiliteit en die van Wonen (ruimtelijke projecten vallen onder deze wethouder) betrokken.
- Ambtelijke organisatie. De gemeentelijke organisatie kent een directiemodel met in deze fase van het project de belangrijkste betrokken afdelingen 'Beleid' (waaronder verkeer en vervoersbeleid) en 'Ruimtelijke Ordening en projecten'. In latere fasen van het project Amstelveenlijn kunnen meerdere organisatieonderdelen een rol gaan spelen, bijvoorbeeld de afdelingen 'Veiligheid' en 'Vergunningen& Ontheffingen' en het gemeentebedrijf 'Vastgoed' (aan- en verkoop van gronden en gebouwen), het bedrijf centrale beheertaken (beheer verkeer- en vervoerinfrastructuur) en de brandweer (inzake veiligheid en ongevallen). Ook binnen de gemeente Amstelveen is het zaak de (in een later stadium) benodigde afdelingen tijdig te betrekken.
- Projectbureau A9. Sinds eind 2008 bestaat het projectbureau 'Zone A9 Amstelveen'. Met nieuwe stedelijke ontwikkelingen in deze zone moet €100 miljoen worden verdiend die de gemeente Amstelveen heeft toegezegd voor de ondertunneling van de snelweg A9. Een deel van het tracé van de Amstelveenlijn en de A9 zone vallen samen. Deze twee projecten zullen dus in samenhang uitgewerkt moeten worden. Als de Amstelveenlijn in deze zone

onder de grond moet komen, zal dit samen met de ondertunnelde aanleg van de A9 dienen te gebeuren (tussen 2012 en 2014). Verantwoordelijke wethouders zijn J. Tabak en R. Pols.

Gemeente Amsterdam

De gemeente Amsterdam is eveneens *shareholder* voor de Amstelveenlijn. Vanaf de Zuidas rijdt de Amstelveenlijn over Amsterdams grondgebied, alvorens in Amstelveen te komen. Amsterdam levert financiën, inwoners of gebruikers van de huidige en toekomstige Amstelveenlijn en heeft formele zeggenschap over het grondgebied. De gemeente Amsterdam zal bijdragen aan de ombouw van de Amstelveenlijn. De gemeente Amsterdam zal eigenaar worden van de infrastructuur. De hoogte van de bijdrage zal afhangen van de mate waarin de ombouw een oplossing biedt voor de gemeente Amsterdam. Hierbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan het creëren van een opstel terrein, opvang van stallingsruimte voor bussen en het creëren van een P en R in de Legmeerpolder.

- Gemeenteraad. De raad heeft besloten⁴² dat het eindbeeld van de zuidelijke beëindiging van de Noord/Zuidlijn Amstelveen/ Ouderkerkerlaan of Amstelveen/ Westwijk is. Vervolgens heeft de raad bepaald⁴³ dat de omgebouwde Amstelveenlijn eindpunt Amstelveen Westwijk en niet Amstelveen-Centrum moet zijn. Daarnaast verzoekt de raad om onderzoek te doen (samen met de Stadsregio en de gemeente Amstelveen) naar de mogelijkheden van een transferium in de nabijheid van de metro in Westwijk.
- College van B&W. Binnen het college van B&W is de wethouder Verkeer, Vervoer & Infrastructuur de verantwoordelijk wethouder voor de aanleg van de Noord/Zuidlijn en het eventueel doortrekken hiervan naar Buitenveldert en Amstelveen. De Wethouder Ruimtelijke Ordening is verantwoordelijk voor het Zuidas project.
- Bestuursdienst. De bestuursdienst is de schakel tussen ambtelijke organisatie en het politieke bestuur. Deze dienst is verantwoordelijk voor het proces van bestuurlijke besluitvorming op alle beleidsterreinen en voor de samenwerking tussen diensten en stadsdelen van de gemeente Amsterdam. Beide, besluitvorming en samenwerking, zijn belangrijk en bij beide zal de bestuursdienst een rol hebben.
- dIVV. Deze dienst is verantwoordelijk voor de bereikbaarheid in en om Amsterdam. dIVV huurt (met ontvangen middelen van de Stadsregio) een onderhoudsbedrijf in (het GVB) voor onderhoud aan het metronet. Aan Amsterdam (dIVV) is het recht van opstel verleent door de gemeente Amstelveen voor sneltram lijn 51 en tramlijn 5. dIVV heeft samen met de Stadsregio het Projectbureau AMSYS (Amsterdam Metro System) opgezet. Deze organisatie houdt zich bezig met de treinstellen die moeten gaan rijden op de Noord/Zuidlijn en de rest van het metronet en met veiligheidssystemen en exploitatievoorzieningen voor de Noord/Zuidlijn.
- DRO. De Dienst Ruimtelijke Ordening draagt zorg voor het ontwerpen van een ruimtelijk samenhangend Amsterdam. De Dienst heeft naast deskundigen op het gebied van ruimtelijke ordening ook verkeerskundigen in dienst en heeft ideeën over inpassing van infrastructuur.
- Projectbureau Zuidas. In de 'Samenwerkingsagenda Noordvleugel 2008' wordt al gesteld dat de consequenties van de ombouw van de Amstelveenlijn in samenhang moeten worden gezien met onder andere de Zuidas en de

⁴² Raadsbesluit; publicatiedatum raadsbesluit 19 augustus 2005

⁴³ Motie mevr. Bergervoet c.s.; 12-03-2008

Noord/Zuidlijn. Projectbureau Zuidas is een samenwerking tussen de gemeente Amsterdam, de Stadsregio en het Rijk. Ook worden privaten partijen bij (deel)projecten betrokken.

- Projectbureau NoordZuidlijn. Dit bureau is verantwoordelijk voor de aanleg van de Noord/Zuidlijn van Buikslotermeerplein naar station Zuid.

Twee mogelijke *shareholders* zijn de provincie Noord-Holland en het Ministerie van Verkeer & Waterstaat.

Provincie Noord-Holland

De provincie is opdrachtgever en financier van het Openbaar Vervoer in Noord-Holland, met uitzondering van het Openbaar Vervoer in het gebied van de Stadsregio. De provincie zet zich in voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). De provincie is met de gemeente Amstelveen overeengekomen om deel te nemen in de ontwikkeling van een HOV knoop in het centrum van Amstelveen (samenwerkingsovereenkomst N201). Onderdeel hiervan is ondermeer het opwaarderen van de Zuidtangent (waarin provincie en Stadsregio samenwerken). Bij de ontwikkeling van de Openbaar Vervoersknoop past natuurlijk ook een doorgetrokken Noord/Zuidlijn tot in elk geval het centrum van Amstelveen. Het zou gezien de belangen en het committent goed zijn als de provincie ook shareholder zou zijn.

Ministerie van Verkeer & Waterstaat

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is één van de partijen die naar alle waarschijnlijkheid financieel bijdraagt aan de ombouw van de Amstelveenlijn. Hiervoor dient de MIRT-procedure gevolgd te worden die bestaat (per 1 januari 2009) uit drie fasen en vijf beslismomenten.

Stakeholders

Er zijn vele *stakeholders*. Hieronder passeren enkele belangrijke de revue.

Stadsdeel Zuider-Amstel

De stadsdelen zijn bevoegd tot de vaststelling en herziening van bestemmingsplannen (Verordening op de stadsdelen, 2006). Van belang is de deelraad van Zuider-Amstel bestaande uit 25 personen. De deelraad is op de hoogte gesteld van de Haalbaarheidsstudie ombouw Amstelveenlijn en van de reactie hierop van Zuider-Amstel aan het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio. Het Dagelijks Bestuur van de deelraad is voorstander van het (in Buitenveldert ondergronds) doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen. Zij vraagt wel aandacht voor het verdwijnen van de schakel tussen stations Zuid en Amstel bij ombouw, en voor een alternatieve route voor tram 5 wanneer deze niet meer zal doorrijden naar Amstelveen. En tot slot is uiteraard ook hier de ambtelijke organisatie één van de partijen.

Rijkswaterstaat Noord-Holland

Noord-Holland is één van de tien regionale diensten van Rijkswaterstaat. In samenwerking met de partners in de provincie is Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor de aanleg en het onderhoud van de hoofdinfrastructuur. De regionale dienst

adviseert het ministerie van Verkeer en Waterstaat bij verstrekking van MIRT-subsidies.

Gemeenten Uithoorn en Aalsmeer

De gemeenten Uithoorn en Aalsmeer hebben samen met de gemeente Amstelveen een toekomstvisie op het hoogwaardig Openbaar Vervoer vastgesteld. In deze visie is het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen Westwijk opgenomen. Ook wordt gestreefd naar hoogwaardige Openbaar Vervoer busverbindingen van Aalsmeer en Uithoorn naar Amstelveen (HOV Knoop) en deels door naar Amsterdam station Zuid. De COVAU is één van die hoogwaardige busverbindingen.

Belanghebbenden

Projectgroepen zoals OV SAAL, A9-zone en COVAU

Al deze projecten en projectgroepen hebben hun eigen projectbelangen en eigen verantwoordelijkheden. Afstemming van de inhoud en de processen tussen deze projecten is cruciaal voor het slagen van de projecten.

GVB

Het GVB n.v. is de concessiehouder van het metronet in Amsterdam. Voor de aanbesteding van de Amstelveenlijn moet rekening gehouden worden met de exploitatie. Dit geldt ook bij de daadwerkelijke ombouw van de Amstelveenlijn.

Connexxion

Het busnetwerk in Amstelveen, Uithoorn en Aalsmeer is in handen van Connexxion. Bij de ombouw van de Amstelveenlijn en in een nieuwe concessie moet rekening houden met de aansluiting van de Amstelveenlijn op het onderliggend busnetwerk.

Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht

Het gehele tracé van de Amstelveenlijn ligt in het beheergebied van hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vechtstreek. Samen met de provincie Noord-Holland is het waterschap verantwoordelijk voor de 'watertoets'. Bij een watertoets gaat het om het gehele proces van informeren, adviseren en het uiteindelijk toetsen van ruimtelijke plannen op waterhuishoudkundige aspecten. Bij het watertoetsproces gaat het er om water van begin af aan mee te nemen in ruimtelijke plannen door in een zo vroeg mogelijke fase van het project overleg te hebben met het waterschap.

Het tracé van de Amstelveenlijn kruist twee maal een natte ecologische verbindingzone en loopt langs enkele primaire (stedelijke) watergangen. De regels over hoe met water en alles er om heen om te gaan, staan in de De Keur -de waterschapsverordening van hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht.

Inwoners Amstelveen en Buitenveldert

De inwoners van de gemeente Amstelveen en van Buitenveldert in stadsdeel Zuider-Amstel zijn mogelijke reizigers van de Amstelveenlijn, maar het zijn ook de mensen die mogelijk hinder kunnen ondervinden bij een ombouw van de Amstelveenlijn bijvoorbeeld doordat de stations verder weg komen te liggen, de lijn

dichterbij, de tijdelijke bouw activiteiten tijdens de ombouwfase. De inwoners dienen goed geïnformeerd te worden over en betrokken te worden bij het proces.

Reizigers en de Reizigers Advies Raad

Hoewel veel reizigers uiteindelijk gebaat zijn bij de ombouw, kan voor het zover ongenoegen ontstaan. Een voorbeeld hiervan is een tijdelijk buitenwerking stelling van sneltramlijn 51. Ook de ligging van toekomstige stations is belangrijk voor de reizigers. De Reizigers Advies Raad (RAR) is het orgaan om de reizigers bij dit soort keuzes te betrekken.

Overige weggebruikers

De fase waarin het overige verkeer (zoals auto- en fietsverkeer) vooral invloed ondervinden is de daadwerkelijke ombouw van de Amstelveenlijn. Om werkruimte te creëren kan het zijn dat delen van (doorgangs)wegen tijdelijk afgesloten worden. Ook kan extra verkeer ontstaan bij tijdelijke buitendienststelling van de Amstelveenlijn. Uiteindelijk zal het autoverkeer positieve gevolgen ondervinden van de ombouw: meer mensen zullen gebruik maken van het Openbaar Vervoer wat meer rust op de wegen oplevert.

Bedrijven, detailhandel, Kamer van Koophandel, brancheorganisatie voor het Midden- en Klein Bedrijf (MKB)

Marktpartijen kunnen een rol spelen bij de ontwikkeling van stations en de stationsomgeving. Nieuwe ontwikkelingen kunnen een impuls geven aan de lokale economie. Ook kan de ligging van een station ten opzichte van de bedrijvigheid de omzetten van marktpartijen beïnvloeden. De bereikbaarheid voor werknemers is tevens relevant. Tot slot kunnen bedrijven hinder onder vinden van het tracé en de werkzaamheden. Een voorbeeld is het bedrijf Canon, gevestigd aan de Bovenkerkerweg in Amstelveen. Bij de aanleg van de sneltram (in 2004) tussen het centrum van Amstelveen en Westwijk heeft Canon meerdere malen bezwaar gemaakt tegen de aanleg hiervan. Door de aanleg was Canon genoodzaakt een in- en uitgang van het bedrijf te verplaatsen. Uiteindelijk is Canon deels tegemoet gekomen in de eisen.

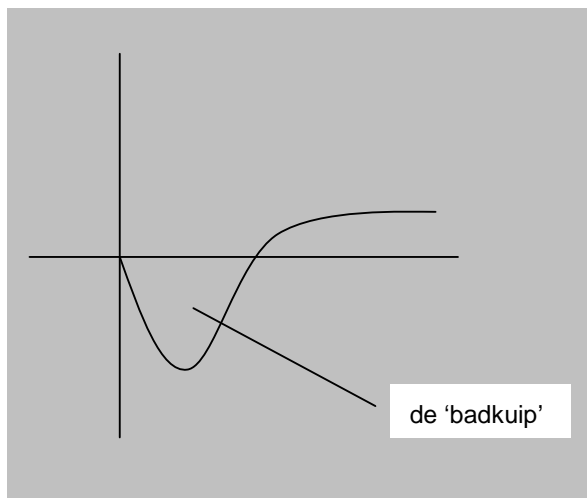
Overige Private partijen

In de verschillende fasen van het project zijn verschillende marktpartijen van belang. Voorbeelden zijn projectontwikkeling, banken, ingenieursbureaus, verkeersbureaus en aannemers.

Bijlage 7 Life cycle benadering

Een mogelijkheid om inzicht te krijgen in de kosten en opbrengsten van een project is de life cycle (cost) benadering. Deze benadering beziet de kosten en opbrengsten gedurende alle 'levensfasen' van een project en koppelt dus bijvoorbeeld ontwerpkosten, investeringskosten en kosten voor beheer en onderhoud aan elkaar. Een *life cycle* benadering is gericht op efficiency en houdt in dat het totaal aan kosten (investeringskosten en verwachte beheer- onderhoudskosten) zo laag mogelijk moet zijn. Dit kan betekenen dat voor een ontwerp wordt gekozen dat niet de laagste investeringskosten met zich meebrengt, maar op termijn wel financieel het meest aantrekkelijk is door bijvoorbeeld lagere beheer- en onderhoudskosten. Met deze benadering is volgens internationale vuistregels een kostenbesparing te realiseren van 10%.

Bij deze benadering is het van belang de *cash flow* (kasstroom) zo goed mogelijk in te richten. In het begin zijn de kosten hoog (door de investering in de ombouw). Daarna worden de kosten lager en de opbrengsten hoger (door de exploitatie). In onderstaande grafiek is dit te zien. Een positieve *cash flow* betekent overigens nog niet dat er winst wordt gemaakt, het geeft alleen aan dat de geldstroom positief is. Dus als er aan het einde van de investeringsfase (de badkuip) geëxploiteerd gaat worden met een beperkte *cash flow*, dan zou dat kunnen betekenen dat het project verlies draait.



Cash flow model

Het verkorten van de periode waarin de uitgaven gebeuren en het beperken van de hoogte van de uitgaven (minder diepe badkuip) zijn remedies om de kosten te verminderen. Dit kan door het verlagen van de investeringskosten of het verhogen of eerder genereren van opbrengsten (minder diep) en door het verkorten van de investeringsperiode (minder lang).

Gebiedsontwikkeling kan hierbij een middel zijn. Door de ombouw van de Amstelveenvlijn naar metrocapaciteit stijgt de waarde van de stationsomgeving en van de stations zelf. Op de stations is dikwijls de mogelijkheid tot exploitatie van

winkels en andere voorzieningen. Ook de omgeving van de stations zal in waarde stijgen mede door de voortreffelijke bereikbaarheid en door het ontstaan van een (infrastructuur) knooppunt. Van "*benefit sharing*" is sprake als deze opbrengsten van de ombouw naar metrokwaliteit ten goede komen aan de Amstelveenlijn. "*Benefit sharing*" levert een bijdrage aan de balans tussen inspanningen die de overheid levert om een project van de grond te krijgen en de voordelen die het project oplevert voor betrokken partijen."⁴⁴ In welke mate *benefit sharing* bij de Amstelveenlijn mogelijk is, zal nader onderzocht moeten worden.

Enige ontwikkeling van economische activiteiten is in principe bij alle stations van de Amstelveenlijn mogelijk. Zoals in hoofdstuk 6 beschreven is, zijn er vooral kansen voor gebiedsontwikkeling bij drie locaties namelijk in de Legmeerpolder (met P en R) - indien de Amstelveen wordt doorgetrokken naar de Legmeerpolder - in de omgeving van station Buitenveldert (nabij de VU) en rond de toekomstige HOV-knoop bij Amstelveen Centrum. Ook hier is de *benefit sharing* voor de Amstelveenlijn nog niet in beeld.

⁴⁴ Kenniscentrum PPS, 2001

Gesprekspartners

Buiten de Stadsregio Amsterdam zijn met de volgende organisaties (in alfabetische volgorde) en personen gesprekken gevoerd.

AMSYS	Stefan Beffers c.s
BAM	Igor Sancisi c.s.
Bank Nederlands Gemeenten	Bob Schrama c.s.
Gemeente Aalsmeer	Ronald Fransen c.s. Rinke Willemsen
Gemeente Amstelveen	Joss Tabak Remco Pols Menno Olman Auke Blok Wilko Wieffering Saskia Zorge
Gemeente Amsterdam dIVV	Tjeerd Herrema René Meijer Ivo Frantzen
DRO	Zef Hemel
Gemeente Uithoorn	Maarten Levenbach Jacques Eversdijk
GVB	Gert Jan Kroon c.s. Henk Jan Jansen Manenschijn
IBA	Fieke van de Burght Flip Bethe
JC Deceaux	Chiel de Wit
Kamer van Koophandel	Dennis van Dijk Ton Geuzendam
Ministerie Verkeer en Waterstaat	Jan Hendrik Dronkers
Projectbureau Noord/Zuidlijn	Hoite Detmarn
Projectbureau Zuidas	Jan Stoutenbeek Wim Korfing
Provincie Noord-Holland	Cornelis Mooij

	Bert Cops
Rijkswaterstaat Noord-Holland	Max de Groot Peter Silvis Ben Vieveen
SADC	Paul Jansen
Stadsdeel Zuider-Amstel	Paul Slettenaar René Riemersma Ingeborg Wannags Ron van Soest
Volker Wessels Stevin	Wout Hagen Ger de Cock
Vrije Universiteit	Ton Steentjes Cok Sas

Tussentijds zijn de volgende personen in de ambtelijke begeleidingsgroep geconsulteerd.

Gemeente Aalsmeer	Rinke Willemsen
Gemeente Amstelveen	Wilko Wieffering
Gemeente Amsterdam	Ivo Frantzen
Gemeente Uithoorn	Jacques Eversdijk
Stadsdeel Zuider-Amstel	René Riemersma

Op de werkconferentie 'Amstelveenlijn' op 28 januari 2009 waren de volgende personen aanwezig.

Gemeente Amstelveen	Auke Blok Peter van Halteren Jean de Nijs Menno Olman Arjan van Rijn Jelle Westra Wilko Wieffering
Gemeente Amsterdam Bestuursdienst	Wido van Bergen Chiel van Eendenburg
dIVV	Ivo Frantzen Onno van het Groenewoud Remco Suk
DRO	Cor van Hierden De heer Maas San Verschuuren
Stadsdeel Zuider-Amstel	René Riemersma

Gemeente Uithoorn	Jacques Eversdijk
Gemeente Aalsmeer	Rinke Willemsen
Provincie Noord-Holland	Guus van den Bosch
Rijkswaterstaat	Peter Silvis
Gemeente Ouder-Amstel	Nienke Kevelham
AMSYS	Jan Elderhorst
Projectbureau Noord/Zuidlijn	Hans Smit
GVB	Henk Jan Jansen Manenschijn
IBA	Flip Bethe
	Jelle van den Elsken
ARCADIS	Marc Starmans
Stadsregio Amsterdam	Alex Colthoff
	Karin Sweering
	Bob van der Meulen
	Gerrit van der Plas
BMC	Mark van der Horst (dagvoorzitter)
	Charlotte Nauta
	Dirk Spannenburg

Documenten

Ambtelijke projectgroep EN – 201, Vervolgstudie N201

Amsterdamse Sportraad, brief 'sportas' d.d. 12 januari 2007

Arcadis (projectbureau Zuidas), doortrekking Noord-zuidlijn naar Amstelveen, 12 september, 2007

BMC, Stilstaan bij urgentie: Hoe kan infrastructuur versneld aangelegd worden, september 2007

Commissie Private Financiering van Infrastructuur (Commissie Ruding), Op de goede weg en het juiste spoor, mei 2008

Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten, sneller en beter, april 2008

Connexion, Zuidtangent, Dienstregeling 2008

Gemeente Amstelveen, Amstelveen 2020+ Samen leven in de vitale stad, december 2001

Gemeente Amstelveen, 'Amstelveen Transparant; De organisatie in beeld'

Gemeente Amstelveen, Bedrijvenpeiling 2006

Gemeente Amstelveen, Detailhandelsnota 2008-2012, maart 2008

Gemeente Amstelveen, Facts & Figures 2007-2008

Gemeente Amstelveen, Planologische Verkenning Legmeerpolder (juni 2008)

Gemeente Amsterdam. Programma Ruimtelijke Investerings (PRI) 2007; stand van zaken halverwege de collegeperiode 2006-2010, november 2008

Gemeente Amsterdam, Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer, Probleemverkenning Amstelveenlijn, 2006

Gemeente Amsterdam, Dienst Maatschappelijke Ontwikkeling, Sportplan 2009 – 2012

Gemeente Amsterdam, Dienst Onderzoek en Statistiek, Metropoolregio Amsterdam in beeld 2007

Gemeente Amsterdam, Dienst Onderzoek en Statistiek, Metropoolregio Amsterdam in cijfers 2008

Gemeente Amsterdam, Dienst Ruimtelijke Ordening, Programma Ruimtelijke Investerings; Stand van zaken halverwege de collegeperiode 2006 - 2010 (2007)

Gemeente Amsterdam, Ontwikkelingsbedrijf Gemeente Amsterdam, Voortgangsoverzicht uit Basisbestand Woningbouwlocaties

Gemeente Amsterdam, Vertrekpuntennotitie Gesprek over de toekomst van Amsterdam; naar de structuurvisie 2010-2020 voor de kernstad van de metropoolregio, augustus 2008

Gemeente Amsterdam (dIVV), Probleemverkenning Amstelveenlijn, 6 december 2006

Gemengde Commissie Bestuurlijke Coördinatie, Je gaat er over of niet, 30 mei 2005

Gezamenlijke OV-visie gemeenten Aalsmeer, Uithoorn en Amstelveen.

Greenport Aalsmeer, Strategische verkenning: Verbinden en versterken

Greenport Aalsmeer, MLT2025, Middellangetermijnvisie 2025 (Samenvatting Ruimtelijk-economische visie)

Het Parool, 'De stad van 2020: niet groter, wel heel vol', donderdag 6 november 2008, blz. 16 en 17

Hillenraad 100 (6^e editie), 'Ruimte voor bedrijvigheid' (2008), blz. 82 - 85

Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht, 'Keurkaart vaarwegen, regio Amstel' (december 2005)

Kamer van Koophandel Amsterdam en Ondernemersvereniging Aalsmeer, Visie recreatie & toerisme, 9 juni 2008

Ministerie van Verkeer en Waterstaat c.s., 'Samenwerkingsagenda Noordvleugel 2008'

Noordvleugelconferentie 6, Uitvoeringsstrategie Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka), 16 februari 2006

Noordvleugel 2040, Metropoolregio Amsterdam Ontwikkelingsbeeld Noordvleugel 2040, februari 2008

ProberlyNL/ Stec Groep/ ECORYS, Het Grote Gemeenteboek 2008, 2007

Provincie Noord-Holland/ Stadsregio Amsterdam, Monitor woningbouwcapaciteit Noord-Holland 2008

Provincie Noord-Holland, Streekplanuitwerking Bedrijventerrein Amstelveen Zuid (2005)

Provincie Noord-Holland, Busbaan Uithoorn Aalsmeer, Zuidtangent Oosttak cluster 4 (concept 1.2)

Rijkswaterstaat, Trajectnota/ MER Fase 2 Schiphol – Amsterdam – Almere, Deel A-1: De hoofdlijnen – van probleem naar oplossing

Schiphol Area Development Company / Gemeente Haarlemmermeer, de provincie Noord-Holland, Schiphol Group en AM, Integrale Gebiedsvisie Werkstad A4, september 2006

Stadsregio Amsterdam, Capaciteit voor woningbouw in de Metropoolregio 2010 – 2014 (concept)

Stadsregio Amsterdam, Haalbaarheidsstudie Ombouw Amstelveenlijn 2008

Stadsregio Amsterdam, Wakker worden in de metropool; ontwikkelingmogelijkheden voor hotels in de metropoolregio Amsterdam, september 2008

Stadsregio Amsterdam, Toeristisch Actieplan Metropoolregio Amsterdam, augustus 2008

Stadsregio Amsterdam, Verkenningenstudie HOV Schiphol Oost/ Fokkerweg, 2007/2008

VU Amsterdam, VU medisch centrum, Hogeschool Inholland, de ontwikkeling van stad en universiteit in het VU-kwartier

Wet BDU Verkeer en Vervoer

Presentatie

Henk Jan Jansen Manenschijn (GVB), 17 december 2008

Mark Starmans (Arcadis), 2008

Internet

www.minbzk.nl

www.agv.nl

www.greenparkaalsmeer.com

www.n201.info

www.aalsmeer.nl

www.plancapaciteit.nl

www.noord-holland.nl/projecten/zuidtangent/
www.bedrijfslocaties.stadsregioamsterdam.nl
www.stadsregioamsterdam.nl
www.amstelveen.nl
www.bedrijvenlocaties.nl
www.locatiemonitor.nl

Colofon

Opgesteld door
BMC
BMC Groep b.v.
Postbus 490
3800 AL Amersfoort
Telefoon 033 – 496 52 00
www.bmc.nl

In opdracht van
Stadsregio Amsterdam
Weesperstraat 111
Postbus 626
1000 AP Amsterdam
Telefoon 020 – 527 37 00
www.stadsregioamsterdam.nl

Redactie BMC

Mark van der Horst
Charlotte Nauta
Dirk Spannenburg

Referentie Stadsregio Amsterdam

Gerrit van der Plas
Karin Sweering
Bob van der Meulen

Referentie BMC

Willem Verbaan
Paul Baks

Uitgave

mei 2009