



Beschrijving Voorkeursvariant Amstelveenlijn

12 maart 2013

Colofon

Inhoud Projectteam Amstelveenlijn
Tekst Jaap Broer
Illustraties Miranda van der Maesen-Smit
FUNCKE communications & design
URHAHN
Zuidas
Projectteam Amstelveenlijn
Opmaak FUNCKE communications & design

Amsterdam, 12 maart 2013

Inhoudsopgave

1. Inleiding	2
2. Beschrijving voorkeursvariant	3
Lijnen	3
Station Zuid	3
Verbinding CS en maatregelen binnen Ring A10	4
Veiligheid	4
Beleving hoogwaardigheid	5
Materieel	5
Comfort en doorstroming in de voertuigen	6
Haltes	6
Toegankelijkheid	9
3. Kwaliteit en hoogwaardigheid van de voorkeursvariant	10
Achtergrondinformatie	11
Planning	11
Kosten en baten	12
Bijlage	13
Besluit voorkeursvariant Ombouw Amstelveenlijn	13

1. Inleiding

2

In de voorliggende notitie wordt de Voorkeursvariant Ombouw Amstelveenlijn beschreven.

Het doel van de ombouw van de Amstelveenlijn is het realiseren van een kosteneffectieve, hoogwaardige, verkeersveilige en toekomstvaste railverbinding als vervanging van de bestaande Amstelveenlijn. De Amstelveenlijn is een belangrijke schakel in het OV-netwerk van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Een goede (OV-)bereikbaarheid is randvoorwaardelijk voor verdere economische en ruimtelijke ontwikkeling.

Concrete factoren die aanleiding zijn voor ombouw van de Amstelveenlijn zijn:

- Station Zuid gaat groeien en de Amstelveenlijn moet meegroeien. Lijn 5 loopt tegen haar capaciteitsgrenzen aan.
- Het openbaar vervoer moet aantrekkelijker én efficiënter.
- De verkeersveiligheid van de Amstelveenlijn in de huidige situatie met een gelijkvloers kruisende sneltram 51 moet verbeterd worden.
- De sneltram (lijn 51) kan en mag op termijn niet meer door metrotunnel.
- De Amstelveenlijn is storingsgevoelig, waardoor de nu al hoge exploitatiekosten toenemen en er vertragingen ontstaan die ook gevolgen hebben voor andere OV-verbindingen.

Ook de keuze voor een (hoogwaardige) tram (en niet voor een metro) blijft onverminderd van kracht. Een metro levert de maatschappij minder op dan ze kost en er is geen financiële dekking te vinden voor een dergelijke dure oplossing.

Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Amstelveen wordt in de toekomst echter niet onmogelijk gemaakt. Hiervoor is in de plannen van de Zuidas ruimte gereserveerd.

Eisen omgebouwde Amstelveenlijn

In de *Nota van Uitgangspunten* worden de volgende eisen aan de omgebouwde Amstelveenlijn gesteld:

- **Betrouwbaar systeem** (snel en weinig oponthoud): met name de betrouwbaarheid binnen de ring is hierbij aandachtspunt (hoe mindervrije trambaan hoe minder de betrouwbaarheid).
- Het systeem heeft in beginsel **absolute prioriteit**.
- **Snelle en compacte overstap** op station Zuid.
- **Comfortabele haltes** (onder andere sociaal veilig en voldoende stallingsplekken voor fietsen).
- **Overstapmogelijkheid** op ander regionaal OV nabij de haltes.
- **Comfortabel materieel**.
- **Toekomstvastheid** (die de voorziene groei faciliteert).
- **Verbeterde verkeersveiligheid**.
- De **bereikbaarheid** moet per saldo verbeteren.
- Op de belangrijke kruispunten verbetert de **doorstroming** van het overige verkeer.

In het vervolg van deze notitie wordt nader op deze aspecten ingegaan.



2. Beschrijving voorkeursvariant

Lijnen

De voorkeursvariant Ombouw Amstelveenlijn omvat de volgende lijnen:

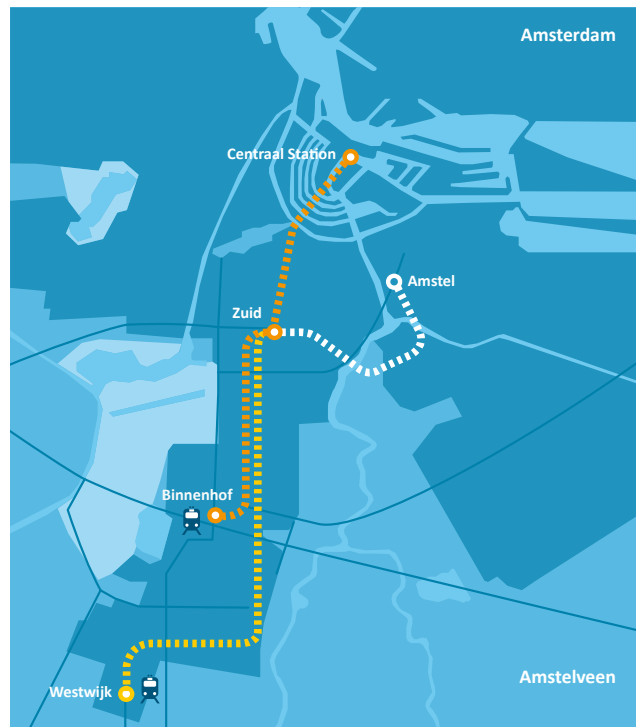
- **Reguliere tramverbinding Centraal Station – Binnenhof:** zelfde tracé als de huidige lijn 5.
- **Hoogwaardige tramverbinding Westwijk – station Zuid.** Zelfde vertrekpunt als huidige lijn 51, maar na de ombouw rijdt deze niet meer door naar CS.
- **Metroverbinding tussen Zuid en Amstel.**

Deze lijnvoering betekent dat conform de oorspronkelijke doelstellingen de Amstelveenlijn de slagaderfunctie in het Amsterdamse netwerk behoudt. Er blijft een verbinding tussen Binnenhof en Amsterdam CS via station Zuid, maar niet rechtstreeks vanaf Westwijk naar CS. Daarvoor zal na de ombouw op station Zuid moeten worden overstapt op de Noord/Zuidlijn.

Tussen Zuid en Amstel gaat een metro rijden. Dit betekent dat op station Zuid een extra overstap nodig is voor reizigers naar RAI en Amstel. Nog niet duidelijk is hoe deze metroverbinding in het netwerk wordt opgenomen en of de metro zal doorrijden naar CS.

Ook in deze voorkeursvariant blijft Amstelveen, dat geen NS-station heeft, met (hoogwaardig) openbaar vervoer op het Amsterdamse OV-netwerk en het spoorwegennet aangetakt. Daarnaast is er een verknoping met het overige OV (waaronder R-netlijnen) in Amstelveen op verschillende haltes (Oranjebaan, Ouderkerkerlaan, Sacharovlaan en Poortwachter).

Na ombouw van de Amstelveenlijn vertrekken 2 lijnen met een reguliere dienstregeling vanaf Westwijk en het centrum van Amstelveen. De frequentie in de spits (7 – 9 uur en 16 – 18 uur) is 20 trams per uur (10 per lijn), met mogelijk een doorgroei naar 24. De lijnen blijven vanzelfsprekend op station Zuid halteren. Dit past bij de versterking van de functie van dit station naar een OV-terminal en de verwachte groei van reizigers die via dit station reizen.



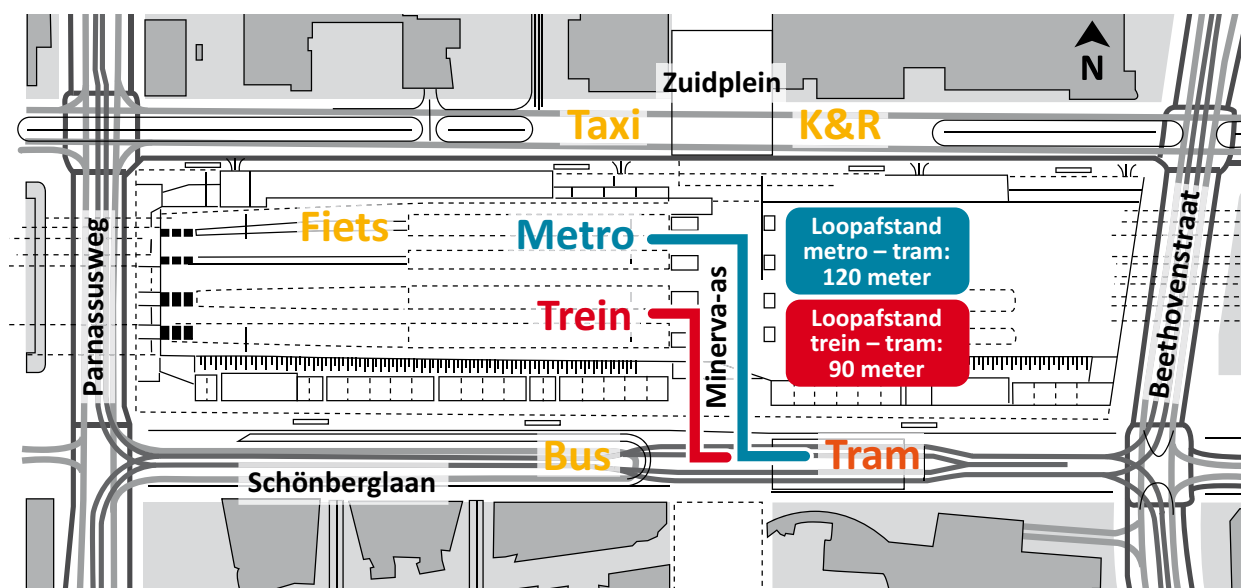
Lijnvoering voorkeursvariant.

Station Zuid

In het kader van de ZuidasDok-plannen verschuiven de metroporen van station Zuid naar het westen. Ze komen dan dichterbij het VU Kenniskwartier te liggen. Ten zuiden van station Zuid – aan de Schönberglaan, op het dak van de nieuwe A10-tunnel – komt een nieuw bus- en tramstation dat aansluit op het verruimde station Zuid. De trams gaan in de toekomstige situatie hier halteren. Dit betekent dat de haltes Parnassusweg en Strawinskylaan niet meer op de route liggen. De tramperrons worden overkapt. Om de overstap op station Zuid zo snel en comfortabel mogelijk te maken, zijn in het nieuwe ontwerp de loopafstanden tussen bus, tram, metro en trein zo klein mogelijk gehouden.



Station Zuid krijgt bredere perrons met twee volwaardige toegangen naar trein en metro (Parnassusweg en Minerva-as). Na de verbouwing is het een OV-terminal voor snel overstappen tussen trein, metro, tram en bus. Het gebouw krijgt vier entrees, zodat het van alle kanten gemakkelijk te bereiken is. Ook de fietsenstallingen, taxistandplaatsen en 'Kiss + Ride' (parkeerplekken om mensen snel even bij het station af te zetten) komen dichtbij te liggen. Deze situatieschets toont de huidige stand van zaken in de plannen voor de Zuidasontwikkeling. Hierin kunnen nog wijzigingen optreden.



Toekomstige situatie op en rond OV-terminal station Zuid.

Verbinding CS en maatregelen binnen Ring A10

Met de lijnvoering van de voorkeursvariant blijft er een rechtstreekse (reguliere) verbinding tussen Amstelveen – Binnenhof en Amsterdam Centraal Station, maar niet meer tussen Westwijk en CS. Het is daarbij voor reizigers uit Amstelveen en Buitenveldert die naar CS of station Amstel willen, sneller om op station Zuid over te stappen op de Noord/Zuidlijn of een andere metro dan om door te rijden met een tram.

Het drukke verkeer, de vele kruispunten en de bussen en taxi's op de trambaan zorgen er voor dat het binnen de Ring A10 lastig is om op maaiveldniveau voldoende snelheid en betrouwbaarheid te bieden. Om de snelheid en betrouwbaarheid van de verbinding Binnenhof – Amsterdam CS binnen de Ring A10 te vergroten worden wel verschillende maatregelen voorbereid:

- Opheffen van de haltes Stadionweg en Apollolaan.
- (Inrichtings)maatregelen Beethovenstraat op termijn, om een meer vrijliggende trambaan te krijgen.
- Onderzoek naar de wijze waarop de doorstroming kan worden verbeterd op de kruisingen. Hierbij wordt onder meer gekeken of het mogelijk is om (een deel van) de streekbussen niet door de binnenstad te laten rijden om minder oponthoud te krijgen voor de Amstelveenlijn (en ander openbaar vervoer).

Veiligheid

Kruisingen

Op het traject Westwijk – station Zuid moeten kruispunten veiliger worden en moet de doorstroming voor zowel tram als overig verkeer verbeteren. Hiertoe worden in Amstelveen drie kruisingen ongelijkvloers gemaakt. Dit zijn de kruisingen van de Beneluxbaan met de Rembrandtweg, Zonnestein en Sportlaan. Hier is een verhoging van de Beneluxbaan opgenomen in combinatie met verlaging van kruisende wegen.

Daarnaast worden herinrichtingsmaatregelen genomen om zowel de tram als het overig verkeer vlotter te laten doorstromen, zoals extra rijstroken, opstelvakken, aanpassing vakindeling en dergelijke. Bij de halte Sacharovlaan wordt een extra voetgangersverbinding naar bedrijventerrein Legmeer gemaakt. Bij de kruisingen in Buitenveldert kan worden volstaan met herinrichtingsmaatregelen en omlidingsmaatregelen die onderdeel uitmaken van de maatregelen in de Zuidas. Vier kruisingen worden heringericht voor een veiliger en betere doorstroming: kruising Buitenveldertselaan – De Boelelaan, Parnassusweg – Mahlerlaan en – Schönberglaan en de kruising van de Beethovenstraat met de Schönberglaan. Daarnaast is het stedenbouwkundig niet wenselijk om gelijkvloerse kruispunten in het Zuidasgebied ongelijkvloers te maken.



Impressie van een ongelijkvloerse kruising.

Overige maatregelen verkeersveiligheid

Verder worden verschillende andere maatregelen genomen voor de verkeersveiligheid:

- Inzetten materieel met een lage vloer.
- Aanpassen verkeerslichten.
- Verduidelijken verkeerssituaties.
- Plaatsen hekken (of hagen) langs tramsporen.
- Plaatsen waarschuwingslichten.
- Het realiseren van de ongelijkvloerse kruisingen in Amstelveen (Rembrandtweg, Sportlaan en Zonnestein). Zo wordt gezorgd dat voetgangers (en reizigers) veilig kunnen oversteken en de halte bereiken. Daarnaast neemt de verkeersveiligheid toe door het kruisende autoverkeer van elkaar te scheiden.
- Het realiseren van een extra voetgangersverbinding bij halte Sacharovlaan naar bedrijventerrein Legmeer.

Sociale veiligheid

Sociale veiligheid houdt in dat reizigers zich veilig voelen op de haltes en in de trams. De Amstelveenlijn moet een sociaal veilige lijn worden. Daarom wordt hier bij de verdere planuitwerking aandacht aan besteed en worden er aanpassingen gedaan aan de haltes. Deze aanpassingen hebben te maken met verlichting, zichtbaarheid, voorkomen/weghalen donkere hoeken, ontwerp, 'schoon&heel' en realiseren van glazen liften.

Beleving hoogwaardigheid

Belangrijk voor de hoogwaardigheid van de lijn is hoe de reiziger die beleeft. Door aandacht te besteden aan uitstraling (beeldkwaliteit), comfort (zowel in het materieel als op de haltes) en inpassing in de omgeving heeft de lijn voor de reiziger een hoogwaardige beleving. Hieraan wordt op een kosten-effectieve manier aandacht besteed, waarbij ook oog is voor het beheer en de onderhoudskosten. R-net is hierbij een uitgangspunt dat van Amstelveen – Westwijk tot station Zuid

wordt doorgevoerd. In de binnenstad van Amsterdam moeten reizigers kunnen zien dat de haltes bij R-net horen.

Materieel

De hoogwaardige tram op het traject Westwijk – Zuid krijgt een lage instap van ongeveer 20 centimeter. Dit betekent dat kan worden volstaan met lage perrons en dat de perrons niet meer uit een laag en een hoog deel zullen bestaan. Dan kunnen reizigers nog steeds gelijkvloers instappen. Daarnaast is een tram met een lage instap bij botsingen veiliger dan een tram met een hoge vloer. Een tram met een lage vloer is rondom helemaal dicht aan de onderkant en duwt andere voertuigen bij een onverhoopte aanrijding opzij. Bij een tram met een hoge vloer kunnen voertuigen eronder klem komen te zitten. Verder ziet een bestuurder in een tram met een lage cabine minder gauw langzaam verkeer over het hoofd. Daardoor daalt de kans op ongelukken.

De hoogwaardige tramlijn tussen Westwijk en Zuid heeft tweerichtingsvoertuigen met lage vloer, breedte 2,40 meter, lengte 45 meter (naar aanleiding van nieuwe inzichten wordt deze lengte mogelijk nog gewijzigd) en circa 250 plaatsen (1/3 zit- en 2/3 staanplaatsen). Dit materieel heeft dezelfde breedte als de stadstram, maar is wel 15 meter langer. Dat de hoogwaardige tram twee kanten kan oprijden heeft als voordelen:

- Er zijn deuren aan beide kanten: perrons kunnen dus aan de linker- of rechterkant worden gebruikt.
- De middenperrons in Amstelveen kunnen gebruikt blijven worden en er hoeft op het eindpunt geen keerlus aangelegd te worden om te keren, wat minder ruimte en geld kost.
- Het is flexibeler: de tram kan in principe overal keren.

De stadstram (traject Binnenhof – CS) wordt 30 meter lang en 2,40 meter breed. Het aantal plaatsen is 180, waarvan 1/3 zit- en 2/3 staanplaatsen.

Comfort en doorstroming in de voertuigen

Het comfort van de nieuwe trams is van hoog niveau. Specifiek worden bij de uitdraag van het nieuwe materieel eisen gesteld aan de rij-eigenschappen en een snelle in- en uitstap. Het materieel is voorzien van voldoende deuren op een logische plaats. Er is voldoende vrije doorgang en bewegingsvrijheid voor de reizigers in het voertuig. Een goede doorstroming in het voertuig, met name van en naar de deuren, is daarbij zeer belangrijk. Om een korte halteringstijd te krijgen, wordt het nieuwe materieel met voldoende en extra brede deuren uitgerust.

Haltes

Om de snelheid en de betrouwbaarheid van de Amstelveenlijn te vergroten is er voor gekozen om een aantal haltes te laten vervallen. Vervallen haltes worden gesloopt en de grond eronder wordt omgevormd tot een groenstrook.

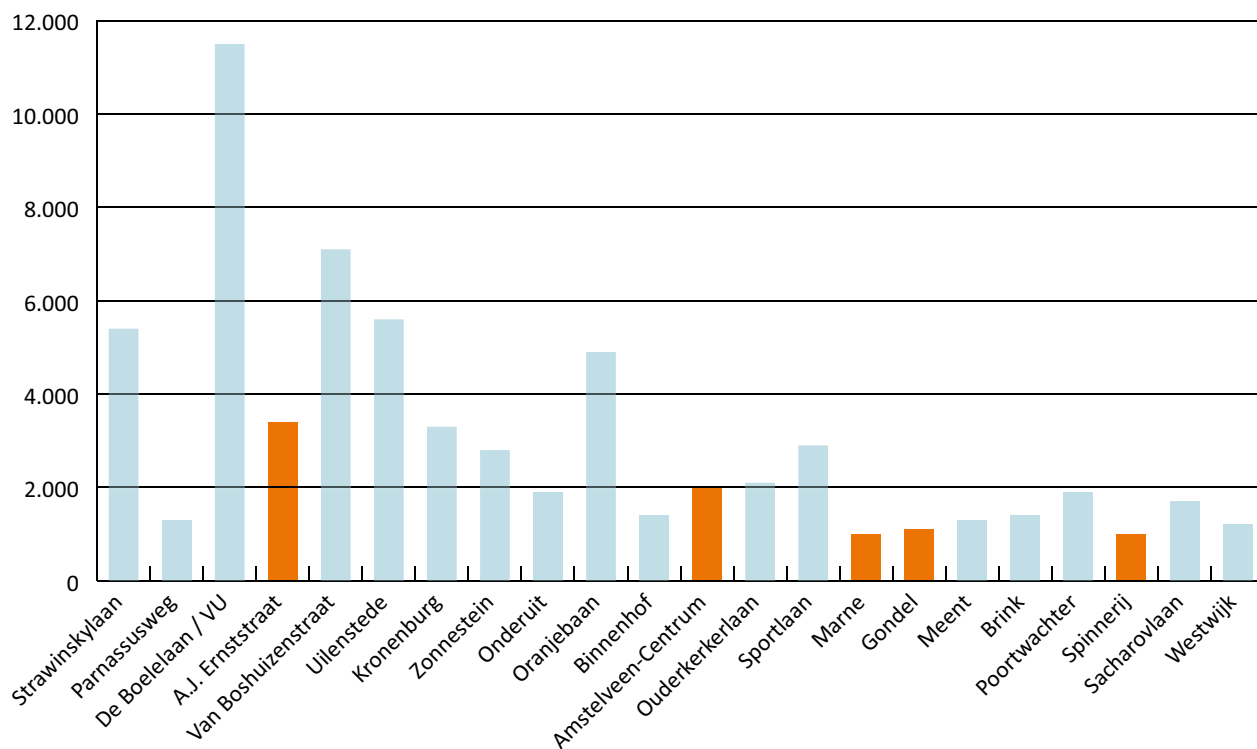
Onderstaand wordt per deeltraject een korte toelichting gegeven met daarbij een schematisch overzicht van de blijvende en vervallende haltes.



Haltes hoogwaardige tramlijn Westwijk – station Zuid

In Amstelveen en Buitenveldert heeft de Amstelveenlijn nu 20 haltes. Hun invloedgebieden overlappen elkaar grotendeels. Uit berekeningen blijkt dat 15 haltes optimaal is. Dan zijn de hogere snelheid van de hoogwaardige tram, het grotere aantal reizigers, de bereikbaarheid in de omgeving en de lagere kosten van de exploitatie het meest in balans. Het invloedgebied van een halte voor een hoogwaardige tram is ongeveer 600 meter (zo'n 10 minuten lopen). Op dit deel van de Amstelveenlijn vervallen 5 haltes: Spinnerij, Gondel, Marne, Amstelveen-Centrum en A.J. Ernststraat.

In- en uitstappers per etmaal* Tak Zuid-Westwijk



Halte	Functie
Westwijk	beginpunt richting station Zuid, bij woonwijk
Sacharovlaan	bij woonwijk en industrieterrein, overstap op bus
Spinnerij: halte vervalt	dichtbij haltes Sacharovlaan (450 meter) en Poortwachter (400 meter), relatief weinig reizigers (1.000 per dag). Met het vervallen van de halte Spinnerij komt 2 procent van de inwoners (50 van de 2.800 inwoners) buiten het invloedgebied (cirkel van 600 meter) van de Amstelveenlijn te wonen. Ook valt een deel van bedrijventerrein Bovenkerk en sportpark Noorddammerweg straks buiten het invloedgebied
Poortwachter	bij woonwijk, overstap op bus
Brink	bij woonwijk en winkels
Meent	bij woonwijk
Gondel: halte vervalt	dichtbij halte Meent (350 meter), relatief weinig reizigers (1.100 per dag). Door het opheffen van halte Gondel komt 4 procent van de inwoners (200 van de 5.200 inwoners) buiten het invloedgebied van de Amstelveenlijn terecht, met name in de omgeving van de Punter en het Turfschip in Waardhuizen (woningen), de Seine en de Kringloop in Groenelaan (woningen) en de Van der Hooplaan tussen de Sportlaan en de Beneluxbaan (onderwijs- en sportvoorzieningen)
Marne: halte vervalt	dichtbij halte Sportlaan (550 meter), relatief weinig reizigers (1.000 per dag). Door het vervallen van deze halte komt 4 procent van de inwoners (200 van de 5.600 inwoners) buiten het invloedgebied van de Amstelveenlijn te wonen
Sportlaan	bij woonwijk, internationale school en sportvoorzieningen
Ouderkerkerlaan	bij stadshart en zorgboulevard, overstap op bus
Amstelveen-Centrum: halte vervalt	op korte afstand van haltes Ouderkerkerlaan (450 meter) en Oranjebaan (350 meter). 8 procent van de inwoners (350 van de 4.400 inwoners) die nu in het invloedgebied van de halte wonen, komt buiten het invloedgebied van de Amstelveenlijn terecht
Binnenhof	beginpunt richting Amsterdam Centraal, bij stadshart
Oranjebaan	bij woonwijk en kantoren, overstap op bus
Onderuit	bij woonwijk
Zonnestein	bij woonwijk en kantoren, overstap op bus
Kronenburg	bij woonwijk en kantoren, overstap op bus
Uilenstede	bij woonwijk/studentenhuysvesting, overstap op bus
Van Boshuizenstraat	bij woonwijk en winkels, overstap op bus
A.J. Ernststraat: halte vervalt	op korte afstand van halte De Boelelaan/VU (350 meter). Door het opheffen van de halte komt 5 procent van de inwoners (265 van de 5.380 inwoners) buiten het invloedgebied van de Amstelveenlijn terecht, met name in de omgeving van het Gelderlandplein en Tennispark Buitenveldert
De Boelelaan/VU	bij woonwijk, VU en Kennisboulevard, overstap op tram
Station Zuid	bij Zuidas, overstap op trein, metro en bus

Haltes nabij station Zuid

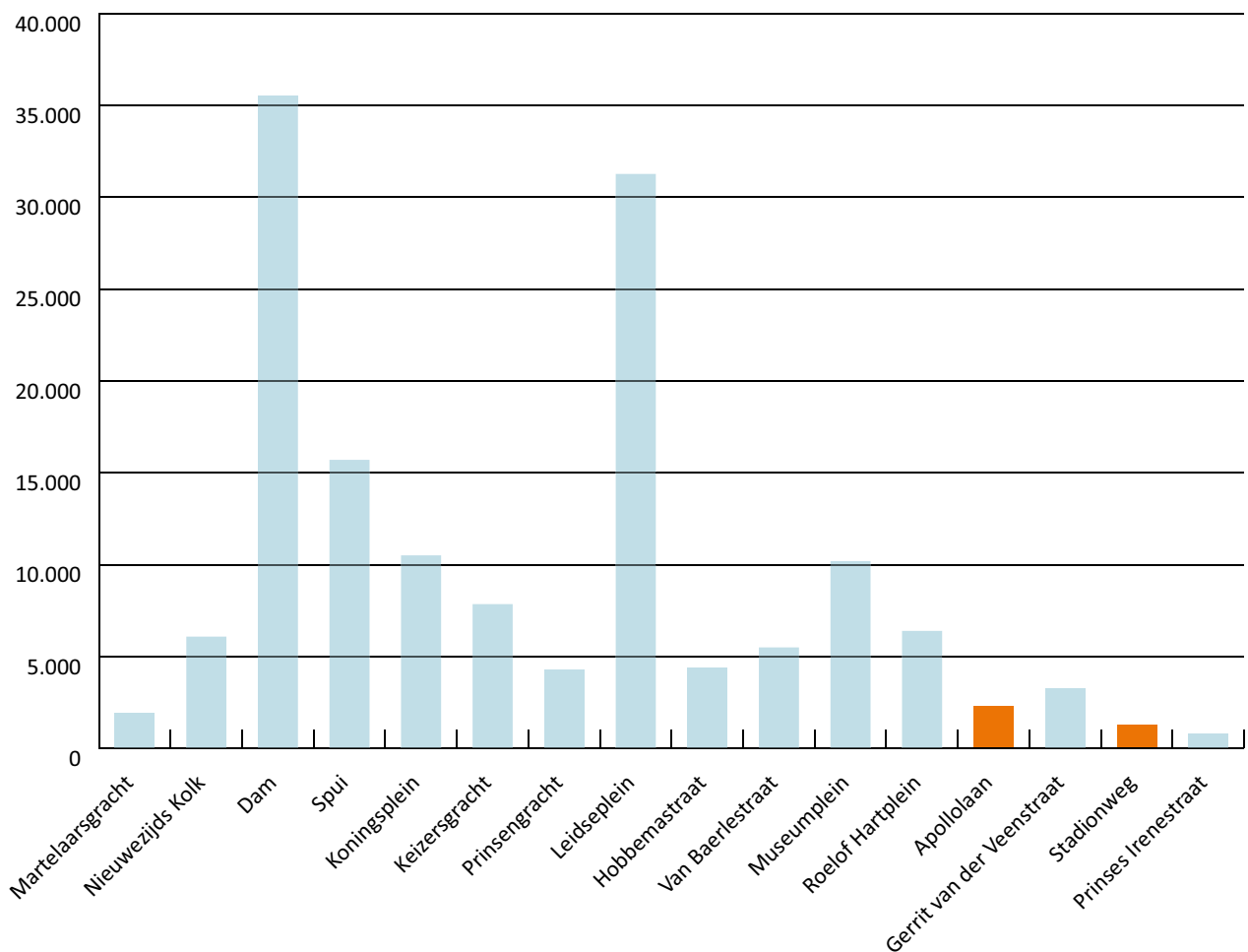
Zoals eerder gezegd vervallen de haltes Parnassusweg en Strawinskylaan bij station Zuid als gevolg van de verlegging van de route naar de zuidzijde van station Zuid.

Halte	Functie
Parnassusweg: halte ligt niet meer op de route	450 meter lopen van station Zuid; hoogwaardige tram stopt dichterbij
Strawinskylaan: halte ligt niet meer op de route	200 meter lopen van station Zuid; hoogwaardige tram stopt dichterbij

Haltes station Zuid – Leidseplein

Om de tram op het traject station Zuid – Leidseplein sneller en betrouwbaarder te laten rijden is het voorstel om twee haltes (Stadionweg en Apollolaan) op te heffen.

In- en uitstappers per etmaal* Zuid – CS



Halte	Functie
Prinses Irenestraat	bij kantoren en school, overstap op bus
Stadionweg: halte vervalt	op korte afstand van haltes Prinses Irenestraat (450 meter) en Gerrit van der Veenstraat (200 meter), relatief weinig reizigers (800 per dag). Door het opheffen komt 5 procent van de inwoners (490 van de 8.190 inwoners) buiten het invloedgebied van de Amstelveenlijn te wonen, dit betreft vooral de omgeving van de Herman Heijermansweg en de Watteastraat
Gerrit van der Veenstraat	bij winkels, horeca en school, overstap op bus en tram
Apollolaan: halte vervalt	op korte afstand van haltes Gerrit van der Veenstraat (250 meter) en Roelof Hartplein (350 meter). Door het opheffen van deze halte komt 1 procent van de inwoners (80 van de 12.080 inwoners) buiten het invloedgebied van de Amstelveenlijn terecht
Roelof Hartplein	bij winkels, overstap op bus en tram
Museumplein	bij Stedelijk Museum en Concertgebouw, overstap op bus en tram
Van Baerlestraat	hoewel op korte afstand van haltes Museumplein en Hobbemastraat blijft deze halte bestaan vanwege verkeersveiligheid en de overstap naar lijn 2
Hobbemastraat	bij toeristische voorzieningen, overstap op bus en tram
Leidseplein	bij winkels en uitgaansgelegenheden, overstap op bus en tram

Haltes station Leidseplein – Amsterdam CS

De keuze voor maatregelen op het traject tussen Leidseplein en Amsterdam CS gebeurt in samenhang met die voor het versnellen van tramlijnen in de binnenstad, waar momenteel aan wordt gewerkt.

Halte	
Prinsengracht	bij winkels en toeristische voorzieningen
Keizersgracht	bij winkels en toeristische voorzieningen
Koningsplein	bij winkels, horeca en toeristische voorzieningen
Spui	bij winkels, horeca en toeristische voorzieningen
Dam	bij winkels en toeristische voorzieningen, overstap op bus en tram
Nieuwezijds Kolk	bij winkels en toeristische voorzieningen
Martelaarsgracht	bij winkels en toeristische voorzieningen
CS	overstap op bus, tram, metro en trein

Toegankelijkheid

De Amstelveenlijn moet net als het overige openbaar vervoer toegankelijk en vindbaar zijn voor zelfredzame mensen met een functiebeperking. De haltes krijgen in dit kader een instaphoogte van 20 cm, gelijk aan die van de tram. De haltes die op maaiveldniveau liggen, worden voorzien van een hellingbaan (van circa 3 meter lang) zodat ook mindervaliden op de halte kunnen komen. Een uitzondering moet mogelijk worden gemaakt als de hellingbaan niet past, hetgeen op dit moment alleen het geval lijkt bij de halte Hobbemastraat.

De haltes die nu al niet op maaiveldniveau liggen (Uilenstede, Onderuit, Oranjebaan, Ouderkerkerlaan en Meent), houden een lift (en een trap). Deze liften worden gerenoveerd en transparant gemaakt. De haltes Kronenburg, Zonnestein en Sportlaan die nu op maaiveldniveau liggen, maar straks alleen ongelijkvloers te bereiken zijn, krijgen naast een trap een nieuwe, transparante lift. In de volgende fase worden de ontwerpen voor de haltes en hun omgeving verder uitgewerkt in lijn met de *Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte* waarin sinds 9 mei 2012 ook de toegankelijkheid van het openbaar vervoer is geregeld.

3. Kwaliteit en hoogwaardigheid van de voorkeursvariant

10



In de hiervoor beschreven voorkeursvariant wordt de volgende hoogwaardigheid bereikt:

- **Snelheid en reistijd.** Ten opzichte van de huidige situatie zal de reistijd Westwijk – station Zuid en Binnenhof – station Zuid circa 2 minuten korter zijn. Tussen station Zuid en Amsterdam CS heeft de Amstelveenlijn een regulier tramkarakter. Hier is de gemiddelde snelheid duidelijk lager dan buiten de Ring A10, maar hier is de tram wel sneller dan nu (circa 1,5 minuut) door de eerder genoemde maatregelen als het laten vervallen van haltes, maatregelen in de Beethovenstraat en een betere doorstroming op kruisingen.
- **Frequentie en toekomstvastheid.** Op het drukste deel tussen het centrum van Amstelveen en station Zuid is de frequentie in de spits 20 trams per uur, 10 per tramlijn. Om groei op te vangen kan de frequentie verhoogd worden tot 24 per uur. In de planuitwerkingsfase zal nader worden uitgewerkt hoe eventuele verdere groei opgevangen kan worden. Het is mogelijk dat de materiele lengte van de HTV dan opnieuw wordt bepaald.
- **Betrouwbaarheid.** Op het tracé Zuid – Westwijk neemt het aantal verstoringen af door het verdwijnen van drie gelijkvloerse kruisingen en het opheffen van een aantal haltes. Er is een risico voor de betrouwbaarheid op het traject Zuid – Binnenhof als gevolg van de situatie dat lijn 5 door de Amsterdamse binnenstad blijft rijden. Daarom zijn extra maatregelen in de binnenstad noodzakelijk.
- **Beschikbaarheid en comfort.** De groei van het aantal reizigers buiten de Ring A10 kan worden opgevangen door de frequentie te verhogen naar 24. De lijn biedt hier (ruim) voldoende en comfortabel vervoeraanbod. Het comfort betreft vooral de haltes (wacht- en fietsvoorzieningen), de rijeigenschappen en de omstandigheden in het voertuig.
- **Materieel.** De hoogwaardige tramlijn tussen Westwijk en Zuid heeft tweerichtingsvoertuigen met lage vloer, breedte 2,40 meter, lengte 45 meter (dit wordt eventueel nog gewijzigd n.a.v. nieuwe inzichten), circa 250 plaatsen. Het gaat hier om materieel dat dezelfde breedte heeft als de stadstram, maar wel 15 meter langer is.
- **Uitstraling.** De lijn krijgt een hoogwaardige en eenduidige uitstraling, waarin (elementen van) de R-net-productformule worden toegepast. Voor het materieel en de haltes van Westwijk tot station Zuid wordt deze formule toegepast, Vanaf station Zuid tot Amsterdam Centraal moeten reizigers kunnen zien dat de haltes bij het R-net horen.
- **Veiligheid.** Binnen de Ring A10 blijft de veiligheid gelijk aan de huidige situatie. De verbetering van de verkeersveiligheid die de afgelopen jaren op het traject Zuid – Westwijk is ingezet wordt verder uitgebouwd. Naast de eerder beschreven aanpak van de kruisingen in Buitenveldert en Amstelveen worden voertuigkarakteristieken verbeterd en diverse fysieke maatregelen getroffen zoals hekken tussen sporen, waarschuwingslichten, plaatsen/aanpassen VRI's, hekwerken langs perrons en verduidelijking van de verkeerssituatie.

Planning

De voortgang van het project ZuidasDok is mede bepalend voor de planning van de ombouw van de Amstelveenlijn. Deze ziet er als volgt uit:

Planning	
2012	schetsontwerp & inspraak (in afronding)
2013	<ul style="list-style-type: none">• besluit over voorkeursvariant• MIRT-aanvraag rijk• definitief ontwerp
2014/2015	<ul style="list-style-type: none">• besluit over definitief ontwerp• begin ombouw
2020	in gebruikname omgebouwde Amstelveenlijn



Kosten en baten

De ombouw van de Amstelveenlijn kost 296 miljoen euro (exclusief BTW en exclusief tram, prijspeil 2012). In dit stadium kunnen de uiteindelijke kosten nog 20 procent lager tot 30 procent hoger uitvallen. De Stadsregio Amsterdam en de gemeenten Amstelveen en Amsterdam stellen in totaal 225 miljoen euro beschikbaar voor de ombouw. Aan het Rijk vragen deze regionale overheden 75 miljoen euro bij te dragen.

De uitkomst van de maatschappelijke kosten-batenanalyse voor de hoogwaardige tram bedraagt 0,9 – 1,4. Dat wil zeggen dat de hoogwaardige tram de samenleving als je alles bij elkaar optelt 0,9 tot 1,4 keer zoveel oplevert als de ombouw kost. Die winst zit vooral in snellere reistijden voor (het merendeel van) de reizigers. Ook liggen de exploitatiekosten lager omdat de trams vlotter kunnen doorstromen en dus in dezelfde tijd meer reizigers kunnen vervoerder. Verder wordt het verkeer veiliger, wat ook kosten scheelt.

Kenmerken Amstelveenlijn

	Stadstram	Hoogwaardige tram
Begin- en eindpunt	Binnenhof – Amsterdam CS	Westwijk – Station zuid
Lengte tramlijn	10,5 kilometer	9,5 kilometer
Aantal tussenhaltes	21 haltes	13 haltes
Gemiddelde halteafstand	480 meter	680 meter
Rijtijd begin – eindpunt in spits	38 minuten	20 minuten
Gemiddelde snelheid in spits	16,5 km/uur	28,5 km/uur
Frequentie in spits	10 à 12 trams per uur*	10 à 12 trams per uur*

*Afhankelijk van lengte/capaciteit tram.

Rijtijden nu en straks (inclusief overstaptijd)

Verbinding (in ochtendspits)	Rijtijd nu	Rijtijd na ombouw
Westwijk – Station Zuid	23 minuten	20 minuten
Westwijk – Leidseplein	43,5 minuten*	37,5 minuten*
Westwijk – Station Amstel	32 minuten	35,5 minuten*
Westwijk – Centraal Station	39,5 minuten	36 minuten*
Binnenhof – Station Zuid	14 minuten**	12 minuten
Binnenhof – Leidseplein	28,5 minuten	25,5 minuten
Binnenhof – Station Amstel	25 minuten*	27,5 minuten*
Binnenhof – Centraal Station	32,5 minuten*	28 minuten*

* Inclusief overstap.

** Exclusief overstap vanaf halte Strawinskylaan.

VERGADERING VAN DE REGIORAAD



<i>vergaderdatum</i>	: 12 maart 2013
<i>agendapunt</i>	: 8
<i>voorstelnummer</i>	: 2013/07
<i>onderwerp</i>	: Besluit voorkeursvariant Ombouw Amstelveenlijn

Het doel van de ombouw van de Amstelveenlijn is het realiseren van een kosteneffectieve, hoogwaardige, verkeersveilige en toekomstvaste railverbinding als vervanging van de bestaande Amstelveenlijn. De Amstelveenlijn is een belangrijke schakel in het OV-netwerk van de Metropoolregio Amsterdam. Een goede (OV-) bereikbaarheid is randvoorwaardelijk voor verdere economische en ruimtelijke ontwikkeling.

Concrete factoren die aanleiding zijn voor ombouw van de Amstelveenlijn zijn:

- Station Zuid gaat groeien en de Amstelveenlijn moet meegroeien.
- Het OV moet aantrekkelijker én efficiënter
- Lijn 51 zorgt in zijn huidige vorm (sneltram en daarna metro) voor een ongewenste verstoring van het metronetwerk (en vooral in de oostbuis)
- De Amstelveenlijn is storingsgevoelig waardoor de nu al hoge exploitatiekosten toenemen en doorwerken op het hele netwerk

In de Regioraad van 13 maart 2012 is het Zuidas besluit aan de Regioraad voorgelegd. Daarbij zijn ook de contouren van de Amstelveenlijn aan de Regioraadsleden voorgelegd met het verzoek de portefeuillehouder over de uitwerking te adviseren.

De Regioraad gaf in deze sessie aan moeite te hebben met het loslaten van de metrovariant voor de lange termijn. In dat kader zijn de plannen van de Zuidas zodanig aangepast dat de metroboog op termijn onder de ondertunnelde A10 doorgetrokken kan worden. Daarnaast hebben enkele Regioraadsleden aangegeven graag te zien dat de tram doorgetrokken wordt naar Amsterdam CS.

In juni 2012 is de Regioraad via een brief geïnformeerd over de inspraak. Op 20 juni 2012 is er technische sessie voor Raadsleden georganiseerd in het kader van de inspraak.

Tijdens de inspraak liepen er nog een aantal onderzoeken naar:

- Mogelijke verlenging naar Centraal Station
- Mogelijke verlenging naar Uithoorn
- Mogelijke metro tussen Station Zuid en Amstel
- Mogelijke tram bij Gelderlandplein

In de Regioraad van oktober 2012 is de Regioraad geïnformeerd over het uitstel van de publicatie vanwege de aanpassingen van de voorkeursvariant naar aanleiding van de inspraak en de genoemde onderzoeken. Op 6 december 2012 heeft het DB de eindverslag vastgesteld. Daarnaast heeft het DB de voorkeursvariant vastgesteld om aan de Regioraad ter besluitvorming voor te leggen. De portefeuillehouder heeft het eindverslag en de voorkeursvariant (voorgenomen besluit) via een brief in december 2012 aan de Regioraadsleden verstuurd.

VERGADERING VAN DE REGIORAAD

De beschrijving van de voorkeursvariant is als bijlage bijgevoegd. Evenals de leeswijzer met de onderliggende stukken waarop de voorkeursvariant is gebaseerd. Alle onderliggende stukken zijn opvraagbaar bij de secretaris, de vertrouwelijke stukken zijn alleen in te zien.

Uitgangspunten

Er is in de voorkeursvariant gekozen voor een combinatie van een hoogwaardige en een reguliere tram. Dit betekent:

- Kortere reistijden en waar mogelijk directe verbindingen
- Betrouwbare dienstregeling
- Veiliger
- Meer comfort, op de haltes en in de trams
- Een toekomstvaste oplossing
- Goede prijs-/kwaliteitverhouding
- Toegankelijk
- Investeringskosten ongeveer €300 mio

Beschrijving

De voorkeursvariant Ombouw Amstelveenlijn ('HTV5+') omvat de volgende lijnen:

1. Hoogwaardige tramverbinding Westwijk - station Zuid: zelfde vertrekpunt als lijn 51, maar na de ombouw heeft deze een eindpunt op station Zuid.
2. Reguliere tramverbinding Binnenhof - Centraal Station: zelfde tracé als de huidige lijn 5;
3. Metroverbinding tussen Zuid en Amstel.

De hoogwaardige tram rijdt van Amstelveen-Westwijk naar station Zuid. De HTV wordt sneller en meer betrouwbaar door de ongelijkvloerse kruisingen en het vervallen van een aantal haltes. De rijtijd winst is ongeveer 3 minuten. Bij een metro was deze rijtijdwinst ongeveer 5 minuten geweest. De te vervallen dan wel samen te voegen haltes op deze routes zijn Spinnerij, Gondel, Marne, Amstelveen/Centrum en A.J. Ernststeraat. De ongelijkvloerse kruisingen komen op de kruising van de Beneluxbaan met Sportlaan, Zonnestein en de Rembrandtweg.

Voor de verbinding Binnenhof naar Centraal Station is gekozen voor een reguliere tram en het huidige tracé van lijn 5. Er zullen maatregelen genomen worden om de lijn meer betrouwbaar en sneller te laten rijden. Een eindpunt rond het Leidseplein was voor de tram niet te vinden, daarom is er gekozen voor het eindpunt Centraal Station. Door de inrichting van het Leidseplein is de enige route, na het halteren op het Leidsplein, door de Leidsestraat. De capaciteit van de Leidsestraat is beperkt en lang materieel past niet in de Leidsestraat. De te vervallen dan wel samen te voegen haltes zijn Apollolaan en Stadionweg.

De metroverbinding tussen station Zuid en station Amstel is als uitgangspunt opgenomen in het PvE van de OV-concessie Amsterdam. Uit onderzoek bleek dat de metroverbinding tussen Zuid en Amstel een grotere aantrekkende werking op regionale reizigers had dan de hoogwaardige tramverbinding tussen Zuid en Amstel. Daarnaast zijn er aan de metroverbinding geen extra investeringskosten verbonden. Er blijft dus een metro rijden tussen Zuid en Amstel, het wordt aan de vervoerder overgelaten hoe deze verbinding zal worden ingepast in het metronetwerk.

Daarnaast worden er aanvullende maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid genomen (o.a. lage vloer materieel, waarschuwingslichten, aanpakken oversteekplaatsen

VERGADERING VAN DE REGIORAAD

voor fietsers en voetgangers, het snoeien van het groen en het plaatsen van extra hekken waar nodig)

De lijnen blijven op station Zuid halteren. Dit past bij de versterking van de functie van dit station naar een OV-terminal en de verwachte groei van reizigers die via dit station reizen.

Amstelveenlijn blijft met deze voorkeursvariant met hoogwaardige openbaar vervoer aangetakt op het Amsterdamse OV-netwerk en het spoorwegennet. Daarnaast is er een verknoping met het overige OV (waaronder R-netlijnen) in Amstelveen op verschillende haltes (Oranjebaan, Ouderkerkerlaan, Sacharovlaan en Poortwachter).

Het voorgestelde materieel is 2 richtingen materieel van 30 danwel 45 m. De benodigde frequentie is bij de start in 2020 op het tracé Oranjebaan-station Zuid 20 per uur per richting.

De keuze van het materieel in relatie tot de toekomstvastheid van het systeem wordt in de planuitwerkingsfase gemaakt. Het systeem moet een vervoersgroei van 30% aankunnen. Om te zorgen dat het OV op de gelijkvloerse kruispunten van het tracé ook in de toekomst voorrang zal krijgen, wordt onderzocht welke materieellengte hierbij het beste past.

De kosten voor de voorkeursvariant van de Ombouw Amstelveenlijn worden geraamd op € 296 miljoen. De onzekerheidsmarge is op dit moment +30% en -20%. De regionale bijdrage bedraagt € 225 miljoen. De bijdrage van de Stadsregio Amsterdam uit de BDU is 95% van € 225 miljoen, dus € 213.750.000. Dit bedrag is gereserveerd in de meerjarenplanning van het (middel)groot programma infrastructuur, zoals opgenomen in het UVP 2013. De resterende 5% wordt betaald door de gemeente Amsterdam en Amstelveen. Op basis van de kostenraming en de business case wordt het Rijk om een bijdrage gevraagd.

Gelet op het bovenstaande stelt het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam de regioraad voor over te gaan tot vaststelling van het volgende besluit:

VERGADERING VAN DE REGIORAAD



De regioraad van de Stadsregio Amsterdam:

gelezen het voorstel nummer 2013/07 van het dagelijks bestuur;

gelet op de aangenomen motie van de leden Hendriksen en Molenaar die het dagelijks bestuur van de stadsregio opdraagt om:

Al het mogelijke in gang te zetten om binnen de financiële mogelijkheden die er zijn, te bereiken dat de aansluiting tussen de hoogwaardige tram en de metro's bij Station Zuid zodanig verbetert dat de in het raadsvoorstel opgenomen lange loopafstand tot 150 meter wordt voorkomen en dat ouderen en mensen met een beperking zo min mogelijk hinder van de overstap ondervinden.

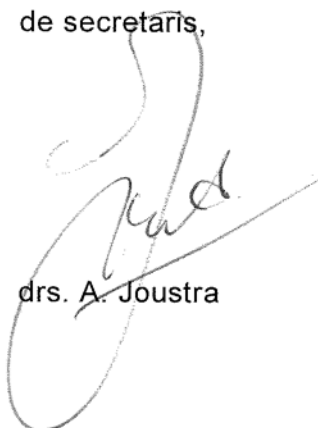
- Hierbij in ieder geval ook te onderzoeken of dit kan worden bereikt door de hoogwaardige tram en lijn 5 via de Parnassusweg op de halteperrons van de metro te laten aansluiten;
- Het resultaat van de uitwerking later dit jaar aan de regioraad voor te leggen.

besluit

de voorkeursvariant 'Hoogwaardige Tramvariant 5+' voor de Ombouw Amstelveenlijn vast te stellen en het project te promoveren naar de planuitwerkingsfase.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de regioraad van de Stadsregio Amsterdam op 12 maart 2013.

de secretaris,


drs. A. Joustra

de voorzitter,
plaatsvervangend,


mr. D. Bijl

Stadsregio Amsterdam

Postbus 626
1000 AP Amsterdam

Telefoon (020) 52 73 700

Fax (020) 52 73 777

info@amstelveenlijn.nl

www.amstelveenlijn.nl

Stadsregio Amsterdam, de gemeenten
Amsterdam en Amstelveen en Stadsdeel
Zuid werken samen aan de toekomst
van de Amstelveenlijn.