

Inpassing tram voorplein Amstelstation

Deelnota van Uitgangspunten

Opdrachtgever: Dienst IVV

Inhoud

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Uitbreiding traminfrastructuur Amstelstation | 5 |
| 1.1 | Aanleiding | 5 |
| 1.2 | Probleemstelling | 5 |
| 1.3 | Bestuurlijk besluit PBI-fase 1 | 5 |
| 1.4 | Doel van voorliggende verkenning | 6 |
| 1.5 | Studiegebied | 6 |
| 1.6 | Waarom nu? | 7 |
| 1.7 | Betrokken partijen | 7 |
| 2 | Stakeholdersanalyse | 8 |
| 2.1 | Dienst Ruimtelijke Ordening | 8 |
| 2.2 | Dienst Metro | 8 |
| 2.3 | DIVV | 8 |
| 2.4 | Stadsregio Amsterdam | 8 |
| 2.5 | Gebiedsontwikkeling | 9 |
| 2.6 | NS | 9 |
| 2.7 | ProRail | 9 |
| 2.8 | GVB | 10 |
| 2.9 | Stadsdeel Oost | 10 |
| 3 | Relatie met beleidskaders | 11 |
| 3.1 | Structuurvisie Amsterdam | 11 |
| 3.2 | Mobiliteitsaanpak Amsterdam (MAA) | 11 |
| 3.3 | Beleidskader Hoofdnetten | 11 |
| 3.4 | Meerjaren beleidsplan Fiets 2012-2016 | 11 |
| 3.5 | Investeringsagenda OV | 12 |
| 3.6 | Investeringsagenda Weg | 12 |
| 3.7 | Amsterdamse Openbaar Vervoer-visie (2007-2020) | 12 |
| 3.8 | Beleidskader Toegankelijkheid Openbaar vervoer | 13 |
| 3.9 | Stedebouwkundig plan Amstelstation | 13 |
| 3.10 | Bestemmingsplan | 13 |
| 4 | Onderzoek en Varianten | 14 |
| 4.1 | Verkeersonderzoek | 14 |
| 4.2 | Varianten traminfrastructuur | 14 |
| 4.2.1 | Variant SP+ | 15 |
| 4.2.2 | Variant A | 16 |
| 4.2.3 | Variant B | 19 |
| 4.2.4 | Mogelijke combinaties van varianten | 20 |
| 5 | Beoordeling en afweging | 21 |
| 5.1 | Kwalitatieve afweging | 21 |
| 5.2 | MKBA (bijlage) | 23 |
| 5.3 | Voorkeursvariant | 24 |

| | | |
|------------------|--|-----------|
| 6 | Vervolg (PBI fase 3) | 26 |
| 6.1 | Varianten | 26 |
| 6.2 | Communicatie | 27 |
| 6.3 | Tijdelijk situatie bouwblok D | 26 |
| 6.4 | Waarom nu | 27 |
| 7 | Te Besluiten | 28 |
| 7.1 | Gemeente Amsterdam | 28 |
| 7.2 | Dagelijks bestuur Stadsregio Amsterdam | 30 |
| Bijlage 1 | Verkeersonderzoek | 31 |
| Bijlage 2 | Rapportage MKBA | 32 |

1 Uitbreiding traminfrastructuur Amstelstation

1.1 Aanleiding

Op dit moment halteert er één kerende tramlijn bij het Amstelstation, lijn 12. De Stadsregio verwacht dat er in de komende jaren een tweede tramlijn zal halteren en keren bij het Amstelstation. Daarnaast is in de Investeringsagenda Openbaar Vervoer een toekomstige nieuwe tramlijn opgenomen tussen Amstelstation en Science Park. Binnen het Stedebouwkundig Plan (2009) en het Bestemmingsplan Amstelstation (2012) is de uitbreiding van de keerlus voor een extra tramlijn mogelijk en is een reservering opgenomen voor een nieuwe doorgaande tramlijn naar het Science Park.

1.2 Probleemstelling

Het ontwerp van de tramsporenconfiguratie zoals opgenomen in het Stedebouwkundig Plan blijkt echter, na verdere uitwerking, door de dienst Metro te worden afgewezen. Realisatie van het bestaande ontwerp in combinatie met een nieuwe tramlijn naar Science Park, die voorzien wordt na 2025, zou leiden tot een niet aanvaardbaar ontsporingsrisico. De Stadsregio heeft om die reden in 2013 onderzoek gedaan naar een andere configuratie van tramsporen ('Integratie plusnet-tram Amstelstation'). Hieruit is gebleken dat een veilige uitbreiding van de tram-infrastructuur in de knel komt met het ruimtegebruik van doorgaand autoverkeer over de Julianalaan. Met maatregelen op netwerkniveau zou een andere afwikkeling van het autoverkeer kunnen worden gerealiseerd. Het afwaarderen van de Julianalaan voor auto's in combinatie met een andere routing van het autoverkeer in dit deel van de stad biedt wellicht kansen voor meer ruimte voor de tramlijn en een betere inrichting van het gebied. Ook aanpassingen aan het Prins Bernardplein kunnen ruimte scheppen voor tram-infrastructuur.

1.3 Bestuurlijk besluit PBI-fase 1

Op 6 mei 2014 heeft het College van B&W kennis genomen van de resultaten van de Verkenning op hoofdlijnen. Daarbij heeft zij besloten tot het doen van vervolgonderzoek dat bestaat uit:

- Onderzoek naar verkeerseffecten van een afsluiting van het Julianaplein voor doorgaand autoverkeer;
- Onderzoek naar de mogelijkheid van ruimtelijke inpassing van de gewenste tram-infrastructuur, uitgaande van een afsluiting van de Julianaplein voor doorgaand autoverkeer;
- Onderzoek naar de effecten van de genoemde ruimtelijke variant(en) op de exploitatie van het openbaar vervoer.

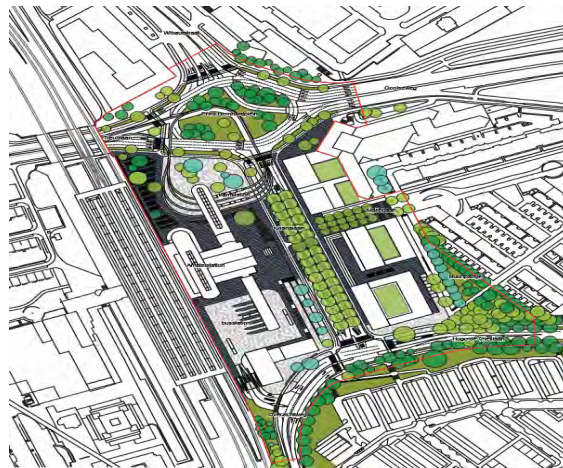
Het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost heeft op 13 mei 2014 kennis genomen van dit besluit.

1.4 Doel van voorliggende verkenning

Het doel van de tweede fase van de variantenstudie naar de toekomstige inrichting van de OV-knoop Amstelstation is te weten te komen of de wens van de Stadsregio van twee kerende tramlijnen en één doorgaande tramlijn ruimtelijk inpasbaar is en welke gevolgen dit zou hebben voor diverse aspecten, waaronder juridisch-planologische en verkeersafwikkeling. En op basis van deze kennis een Nota van Uitgangspunten op te stellen voor de verdere uitwerking van de OV-knoop.

1.5 Studiegebied

De grenzen van het studiegebied zijn in enge zin overeenkomstig die van het Stedebouwkundig Plan Amstelstation.



Afbeelding 1. Studiegebied OV-knoop Amstelstation

De grenzen van het studiegebied naar denkbare ingrepen in het netwerk voor autoverkeer zijn opgenomen in onderstaand kaartje.



Afbeelding 2. Studiegebied naar ingrepen in auto-netwerk ten behoeve van OV-knoop Amstelstation

1.6 Waarom nu?

Het Stedebouwkundig Plan Amstelstation omvat naast het knooppunt voor openbaar vervoer een bouwprogramma van 71.000 m² bruto vloeroppervlak. Een deel van het bouwprogramma (woningen, hotel, voorzieningen) wordt gerealiseerd in Toren D. Vanwege de realisering van toren D is het gewenst zo snel mogelijk de huidige keerlus van lijn 12 te verplaatsen naar een definitieve locatie, waarna het busstation kan worden verplaatst en de openbare ruimte rond toren D definitief hoogwaardig kan worden ingericht. Ook wordt daarmee ruimte gemaakt voor toekomstige woningbouw (blok B/C). Ten behoeve van deze verplaatsing en om desinvestering te voorkomen is het nodig de in de toekomst wenselijke configuratie van de tramsporen (twee kerende en één doorgaande tramlijn) te kennen.

1.7 Betrokken partijen

De volgende partijen zijn betrokken bij dit project:

- Stadsregio Amsterdam: uitvoerder van wettelijke taken zoals het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer en het subsidiëren van infrastructuur;
- Dienst Metro: verantwoordelijk voor de bouw, het beheer en onderhoud van het Amsterdamse metro- en tramnetwerk;
- Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer: uitvoerder van het gemeentelijk beleid voor het hoofdnets openbaar vervoer, auto en fiets;
- Team gebiedsontwikkeling Oost: verantwoordelijk voor grondproductie, uitgifte in erfpacht en de voorwaarden waaronder deze plaats vinden;
- Stadsdeel Oost: beheerder van de openbare ruimte;
- GVB als exploitant verantwoordelijk voor het uitvoeren van de dienstregeling;
- NS: eigenaar en beheerder van het stationsgebouw;
- Prorail: beheerder van de stations fietsenstallingen en overige spoorweg gerelateerde transfervoorzieningen;
- DRO: als supervisor en ontwerper betrokken bij het stedenbouwkundig, ontwerper voor deze opgave.

2 Stakeholdersanalyse

Het project in zijn projectomgeving kenmerkt zich door veel tegenstrijdige belangen op een klein oppervlak, die in het stedenbouwkundig plan niet volledig verenigd zijn. Er zijn pijnpunten en verschillen van inzicht over de kwaliteit en bruikbaarheid van het product Stedenbouwkundig plan (SP). Hieronder wordt per actor een korte samenvatting van de stakeholdersanalyse gegeven.

2.1 Dienst Ruimtelijke Ordening

De Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) heeft als supervisor en later ook als ontwerper openbare ruimte meegewerkt aan de totstandkoming van het SP. DRO vindt de huidige vraagstelling legitiem en begrijpt ook waarom deze vraag nu naar boven komt. DRO denkt dat er met de huidige ontwerpogave en de keuzes die daarin gemaakt moeten worden uiteindelijk een beter plan kan ontstaan.

2.2 Dienst Metro

Dienst Metro is van mening dat de spoorontwerpen en de halte in het SP niet voldoen aan de door Dienst Metro gestelde eisen. Hetzelfde geldt voor (on)mogelijkheden voor doortrekking. Dienst Metro is van mening dat voor de reizigers verbeteringen t.o.v. het SP gerealiseerd kunnen worden. Het in beeld brengen van de levensduurkosten is voor Dienst Metro belangrijk als asset manager van de spoorse infra.

2.3 DIVV

Dienst infrastructuur, verkeer en vervoer ziet als belangrijkste belang in dit project dat een en ander wordt ontwikkeld en ontworpen conform stedelijk beleid, zoals bijvoorbeeld de mobiliteitsaanpak Amsterdam (MAA), het optimaal functioneren van de netwerken (auto, OV, fiets en voetganger) en dat er kosteneffectieve keuzes gemaakt worden. Tevens is DIVV de verbinder tussen de diverse belangen op het gebied van infrastructuur in de stad Amsterdam. Onderlinge samenhang tussen ontwikkelingen in de stad, die effect hebben op de infrastructuur, dienen in samenhang gewogen te worden.

2.4 Stadsregio Amsterdam

De Stadsregio Amsterdam heeft vanuit de actuele beleidsplannen veel belang bij dit onderzoek. Binnen het bestaande SP is te weinig ruimte voor actuele ontwikkelingen. Dit komt onder andere omdat naar haar mening de professioneel betrokken infrastructuur partijen te weinig hun rol gehad hebben in de totstandkoming van het SP. Wel is op uitdrukkelijk verzoek van de Stadsregio, vlak voor de vaststelling van het SP (nadat het plan al ter inzage was gelegd) de tweede eindigende tram in het SP opgenomen.

2.5 Gebiedsontwikkeling

Onder regie van Projectbureau Oost, tegenwoordig ondergebracht in Team Gebiedsontwikkeling Oost, is het SP tot stand gekomen. De nu voorliggende vraag, gebaseerd op nieuwe inzichten, is relevant en legitiem. Er zijn echter wel aandachtspunten. Zo heeft bijvoorbeeld de component maatschappelijke onrust bij de totstandkoming hoge kosten met zich mee gebracht. Daarnaast heeft het bestuur, omdat de fysieke ruimte bij het Amstelstation nu eenmaal beperkt is, een integrale afweging gemaakt, waarbij het per definitie onmogelijk was alle wensen van de afzonderlijke stakeholders volledig te honoreren. Veranderende inzichten zijn legitiem, maar het beter maken om het beter maken niet. Studeren en niets veranderen is ook stilstand. Het beeld van de OV lijnen moeten duidelijker omschreven worden in de lijnvoering. In de afgelopen jaren zijn de uitgangspunten voor de traminfrastructuur bij het Amstelstation twee maal gewijzigd. Ten tijde van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (2004) was sprake van één kerende tramlijn. Ten tijde van de ontwikkeling van het Stedenbouwkundig Plan was dit ook nog het uitgangspunt. Totdat vlak voor de vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan (2009) op verzoek van de Stadsregio een tweede kerende tramlijn werd toegevoegd, en een ruimtelijke reservering voor een tramlijn naar Science Park. En nu is opnieuw gesleuteld aan de traminfrastructuur op het voorplein Amstelstation vanwege de technische inpasbaarheid. Gebiedsontwikkeling Oost (voorheen Projectbureau Oost) had de verwachting dat snel na het definitief worden van het bestemmingsplan in 2011 de openbaar vervoersknoop en de hele openbare ruimte op het voorplein zou worden aangepakt. En hoopt dat nu geen verdere vertragingen ontstaan en het bestuurlijke besluit om de totale OV-knoop en openbare ruimte te verbeteren en ruimte te creëren voor extra woningbouw snel kan worden uitgevoerd.

2.6 NS

Voor de NS staan de belangen van de reiziger en een goede stations-operatie voorop. NS hecht een grote waarde aan een vlot verlopende reis van deur tot deur en aantrekkelijke stations en omliggende gebieden. NS heeft jarenlang met gemeente samengewerkt om te komen tot het bestaande Stedenbouwkundig Plan. Op hoofdlijnen omarmt NS dan ook het SP en de ontwikkeling aan de oostzijde van station Amsterdam Amstel, omdat het een forse verbetering betekent van de openbare ruimte, de ketenvoorzieningen en de aantrekkelijkheid van het gebied. De issue's die met name nog spelen en nog oplossing verdienen in de uitwerking van het SP zijn enerzijds het vinden en maken van voldoende goede fietsstallingsplekken en anderzijds het laden en lossen aan de oostzijde van het station. De komst van een tramlus aan de noordzijde van het station veroorzaakt dat laden en lossen van goederen en afval niet meer mogelijk is op die plek. Er is vooralsnog geen afdoende oplossing door de gemeente aangedragen die NS en ProRail accepteren.

2.7 ProRail

Voor ProRail is de bestaande opgave een legitieme en kan deze opgave bijdragen aan een betere overstap. De fiets krijgt binnen ProRail speciale aandacht op het voorterrein. De opgave is om in 2020 7500 en in 2030 8500 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd te hebben. Als daarvoor op Maaiveld meer ruimte zou komen is dat zeer wenselijk.

2.8 GVB

Voor GVB is de vraag die nu voor ligt een legitieme en zeer essentiële vraag. Het SP komt op het gebied van OV te kort. Dit geldt zowel voor het busstation als de traminfra.

2.9 Stadsdeel Oost

Het SP is door alle partijen gedragen en vastgesteld. Er is een nieuw en extra complicerend vraagstuk bijgekomen, namelijk de definitieve situering van de keerlus. Binnen een jaar moet deze locatie duidelijk zijn, anders haakt de investeerder af. Het is van groot belang dat de tijdelijke verkeersoplossingen bij oplevering van bouwblok D vervangen worden door definitieve.

3 Relatie met beleidskaders

Hieronder volgt een overzicht van de verschillende beleidskaders waar het voorkeursontwerp van de OV knoop Amstelstation aan moet voldoen.

3.1 Structuurvisie Amsterdam

In de structuurvisie voor Amsterdam wordt de ontwikkelrichting tot 2040 beschreven. Hierin wordt ingezet op het verdichten van de stad en het goed met het OV faciliteren van deze verdichting. Het project Amstelstation past goed in deze visie.

3.2 Mobiliteitsaanpak Amsterdam (MAA)

Plusnetten

Het voorplein van het Amstelstation is in de MAA opgenomen als onderdeel van het Plusnet Fiets en Plusnet OV. Aan het feit dat alle plusnetten, behalve plusnet auto, vertegenwoordigd zijn op het Amstelstation toont het belang van deze locatie als OV knoop. Nu ruimte gezocht wordt om de functies OV, fiets en voetgangers beter in te passen, is het conform de MAA logisch te kijken of er ruimte van de auto 'afgesnoept' kan worden.

Werkwijze herinrichting straten

Binnen het ontwerp van de OV Amstelstation wordt de in de MAA beschreven Werkwijze Herinrichting Straten toegepast. Deze werkwijze heeft tot doel om te komen tot een optimale herinrichting van het straatprofiel door middel van een zorgvuldige afweging van lokale belangen en netwerkeisen op basis van een duidelijke prioritering van de verschillende functies van de weg.

3.3 Beleidskader Hoofdnetten

In Amsterdam is het Beleidskader Hoofdnetten opgesteld. Hierin staan de eisen en wensen voor de verschillende hoofdnetten opgenomen. Amstelstation is zowel Hoofdnet Openbaar Vervoer als Hoofdnet Fiets.

3.4 Meerjaren beleidsplan Fiets 2012-2016

In 2012 is het Meerjaren beleidsplan Fiets vastgesteld. In het kader van dit beleidsplan zijn een aantal analyses uitgevoerd. Deze analyses geven een goed beeld van de huidige en toekomstige situatie op en nabij Amstelstation:

- Uitbreiden van het aantal fietsparkeerplaatsen bij stations: uitbreiding tot 7500 fietsparkeerplaatsen in 2020 en 8500 fietsparkeerplaatsen in 2030.
- Zoektijd voor het vinden van een fietsparkeerplaats terugbrengen door de fietsparkeer capaciteit zoveel mogelijk 'in de aanfietsroute' te voorzien.
- Het gebruik van de inbandige stalling vergrootten: Huidig aantal inbandig 1300 → toekomstig aantal 3800

- Benodigde capaciteit in 2030: 8300 fietsparkeerplaatsen, totaal aan oost en westzijde.

Het ontwerp van de OV knoop Amstelstation, zal bovenstaande toekomstige behoefte moeten faciliteren.

3.5 Investeringsagenda OV

De Stadsregio Amsterdam heeft een investeringsagenda opgesteld voor het openbaar vervoer met maatregelen voor de periode 2014-2025. Doel is om het Openbaar Vervoer sneller, beter en goedkoper te maken. Er wordt een aanzienlijke reizigersgroei op Amstelstation verwacht, als gevolg van een beter bediening door de Intercity's op dit station.

Het project Openbaar Vervoer knoop Amstelstation wordt als een lopend project gedefinieerd, waarbij de herijking van de locatie van het bus- en tramstation in combinatie met het anticiperen op een nieuwe tram naar Science park als opgave gedefinieerd is.

Het ontwerp van de OV knoop Amstelstation wordt getoetst aan de uitgangspunten van de Investeringsagenda OV.

3.6 Investeringsagenda Weg

De Investeringsagenda Weg is een maatregelenpakket van de Stadsregio Amsterdam met bouwstenen voor een duurzaam, robuust en coherent verkeers- en vervoerssysteem in de metropoolregio. De investeringsmaatregelen worden ontwikkeld in samenhang met de regionale ontwikkelingen op ruimtelijk-economisch gebied.

De keuzes voor wijziging van de auto-circulatie nabij Amstelstation moeten passen in de Investeringsagenda weg. Hierbij zijn de vraagstukken 'knip Julianalaan', aanpassen van het Prins Bernardplein en een halve aansluiting op de Gooiseweg relevant. Wanneer deze maatregelen nodig blijken om de Openbaar Vervoer knoop Amstelstation goed te laten functioneren, zullen de noodzakelijke maatregelen in de Investeringsagenda Weg geprogrammeerd worden. Deze maatregelen zullen afzonderlijk ook nog beoordeeld worden op hun netwerkprestaties.

3.7 Amsterdamse Openbaar Vervoer-visie (2007-2020)

Stadsregio Amsterdam heeft een Openbaar Vervoer-visie opgesteld. Er wordt – zoveel als mogelijk – rekening gehouden met de eisen uit deze visie. De belangrijkste onderdelen met betrekking tot het ontwerp zijn:

- Bussen vanuit de regio rijden zoveel mogelijk tot aan de rand van de oude stad, behalve als de vervoervraag duidelijk aangeeft dat dit voor grote aantallen regionale reizigers ongewenst is.
- Busstations bieden in principe geen plaats voor het bufferen van bussen. Andere functies wedijveren met het OV om ruimte. Hierdoor is de grond in deze gebieden vaak duur. Daarom moet het ruimtebeslag dat een busstation legt zo veel mogelijk worden beperkt (zonder de functie van dit station aan te tasten).
- Haltes en stations dienen per fiets en te voet goed bereikbaar te zijn: de aanleidende routes zijn verkeers- en sociaal veilig.

- De halte is sociaal veilig: De haltes dienen van alle kanten goed zichtbaar te zijn en mogen niet aan het zicht onttrokken worden door hoge bosschages of niet-transparante delen van deabri. De omgeving en de halte zijn 's avonds goed verlicht.
- Haltes en stations zijn voorzien van voldoende parkeergelegenheid voor fietsen.

3.8 Beleidskader Toegankelijkheid Openbaar vervoer

Amsterdam heeft in 2004 samen met de Stadsregio Amsterdam het Beleidskader Toegankelijkheid vastgesteld. Hierin wordt aangegeven welke acties ondernomen zullen worden om het OV zowel fysiek (haltes, stations, voertuigen) als mentaal (toegang tot reisinformatie) toegankelijker te maken.

Op Amstelstation zijn in de huidige situatie meerdere tram- en bushaltes en een busstation. Voor zowel bus- als tramhaltes is een technisch programma van eisen opgesteld. Deze eisen worden gehanteerd bij de nieuwe inrichting.

3.9 Stedebouwkundig plan Amstelstation

De omgeving van het Amstelstation is een stationsmilieu, knooppunt én stadsentree. Deze kwaliteiten komen in de huidige situatie niet uit de verf.

Een aanpak van het gebied is nodig om knelpunten op te lossen én om kansen te benutten. Het Stedebouwkundig Plan biedt het perspectief om de omgeving van het Amstelstation een onderdeel van de stad te maken. Fietsers en voetgangers krijgen hun openbare ruimte terug. De overstap tussen trein, metro, tram en bus wordt verbeterd. Nieuwe woningen en wijkgerichte voorzieningen kunnen de leefbaarheid en sociale veiligheid verbeteren, ook 's avonds. Bestaande bomen vormen een kwaliteit en dienen zoveel mogelijk te worden behouden.

3.10 Bestemmingsplan

Het bestemmingsplan Amstelstation vormt het juridisch/planologisch kader voor de uitwerkingen van het ontwerp van de inrichting openbare ruimte Amstelstation.

4 Onderzoek en Varianten

4.1 Verkeersonderzoek

Om in de toekomst de nieuwe tramlijn naar Sciencepark mogelijk te maken, zijn in meer of mindere mate ingrepen in de weginfrastructuur nodig. Een aantal inpassingsopties maakt een knip voor het autoverkeer van het Julianalaan nodig, omdat ruimtelijk geen combinatie van autoverkeer en OV infra mogelijk is.

Een variant daarop is het doorvoeren van een knip nabij De Omval. Hierdoor neemt naar verwachting het autoverkeer op het Julianaplein sterk af. Mogelijk is OV functie wel te combineren met het sterk afgenomen verkeer.

Een van de infrastructuur varianten heeft in de variant met nieuwe tramlijn ruimte op het Prins Bernard Plein nodig. Daarom is tevens de mogelijkheid voor een T splitsing op Amstelstation onderzocht aan de hand van het Amsterdamse verkeersmodel (GenMod) en middels micro simulaties.

De volgende uitkomsten zijn uit de studie gebleken:

1. Een knip van de Julianalaan in combinatie met een T kruising op het Prins Bernard Plein blijkt verkeerskundig mogelijk. Dit leidt tot een beperkte toename van de voertuigkilometers en een afname van de reistijd.
2. De knip nabij De Omval leidt tot een toename van voertuigkilometers en een toename van de reistijd. Deze knip is ontwerpbaar en maakbaar, de vraag is of deze oplossing in de praktijk beheersbaar zal blijken.

Amstelstroomlaan tussen de S110 en de S110

Bij de analyse van de resultaten was relatief veel aandacht voor de Amstelstroomlaan. De Amstelstroomlaan zit in het verkeersmodel als een gebiedsontsluitingsweg voor de projectontwikkeling die nog in het gebied moet plaatsvinden met twee maal één rijbaan. In de referentiesituatie wordt de capaciteit van de Amstelstroomlaan in de avondspits richting de A2 al bijna volledig gebruikt. Door de knip van het Julianaplein is er een lichte toename van verkeer op de Amstelstroomlaan.

Doordat de Amstelstroomlaan geen of weinig functie heeft in de herverdeling van de knip, is vanuit de knip geredeneerd, de relatie met het al dan niet aanwezig zijn van de Amstelstroomlaan beperkt. Vanuit de ontwikkeling van de wijk geredeneerd is de aanwezigheid van de knip in combinatie met het nog niet aanwezig zijn van de Amstelstroomlaan, een onwenselijke situatie. De bereikbaarheid van de stad vanuit de wijk neemt dan af.

4.2 Varianten traminfrastructuur

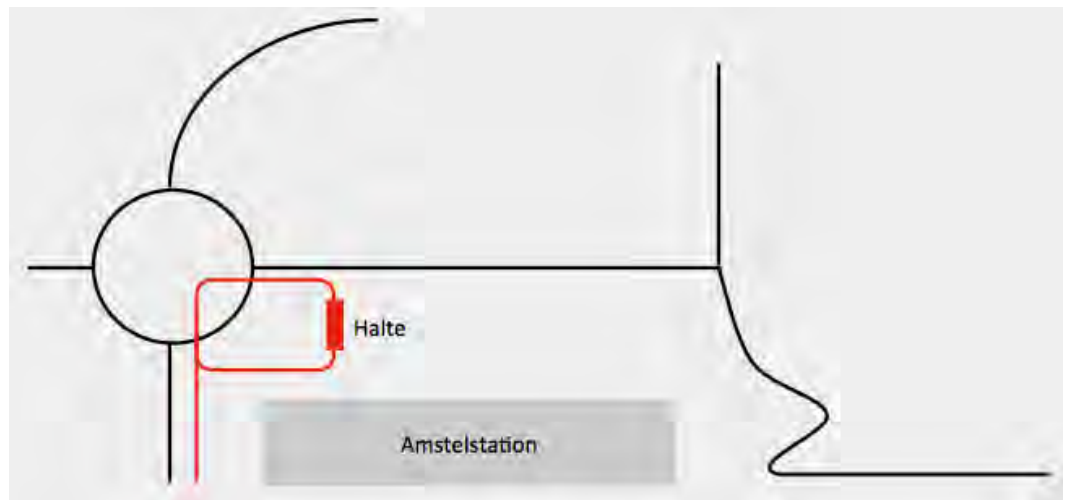
In dit onderzoek zijn drie varianten beschouwd, die ieder op zijn eigen manier toekomstvast zijn voor de nieuwe tramlijn naar Science Park. Deze drie varianten (SP+, A en B) kunnen binnen bepaalde kaders, gecombineerd worden met de varianten uit het verkeersonderzoek. Ook wordt de faseerbaarheid besproken, waarbij opgemerkt wordt

dat de doorgetrokken tram gepland is na 2025 en de tweede eindigende tram al op korte termijn gewenst is.

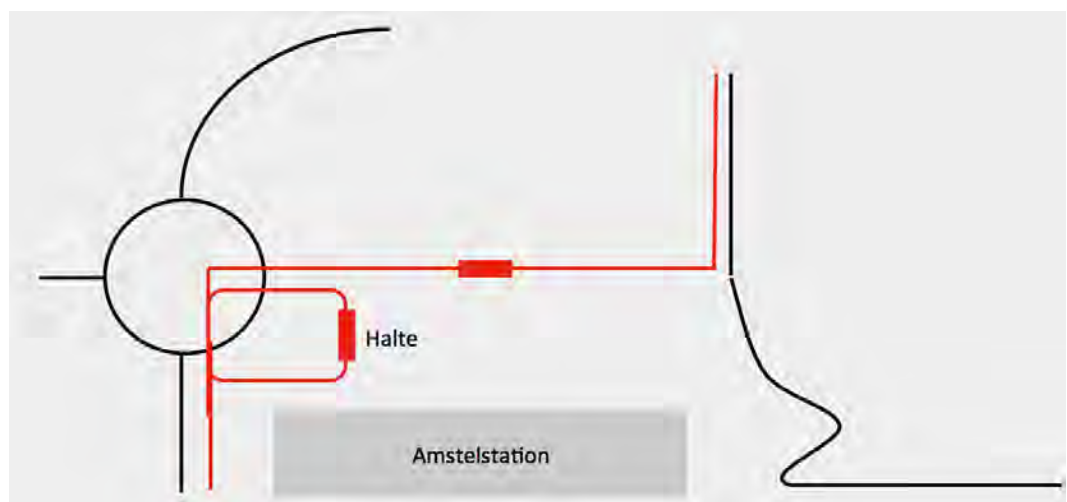
4.2.1 Variant SP+

In de eerste variant is het SP als uitgangspunt genomen. Voor de toekomstige nieuwe tramlijn is een parallel spoor ontworpen. Dit spoor maakt dat de aantakking van de nieuwe tramlijn veilig te realiseren is. Tevens is het directe gevolg dat dan geen doorgaand verkeer op de Julianalaan mogelijk is. Dit is verkeerskundig onderzocht en de uitkomsten daarvan zijn (paragraaf 4.1 + bijlage) opgenomen. Verkeerskundig is de knip voor doorgaand verkeer op de Julianalaan mogelijk. Dit maakt dat het SP toekomst vast gemaakt kan worden (SP+), wanneer een knip voor doorgaand verkeer geaccepteerd en verantwoord geacht wordt door betrokken partijen.

Schematisch laat de SP en SP+ varianten zich als volgt typeren:



Afbeelding 3: schematische weergave SP+ zonder nieuwe tramlijn



Afbeelding 4: schematische weergaven SP+ met nieuwe tramlijn

Faseringsmogelijkheden SP -> SP+

Inzake de variant SP+ wordt hier in hoofdlijnen aangegeven wat relevante keuzemomenten zijn in de fasering.

Als er ruimte nodig is op de bestaande locatie van de keerlus voor de ontwikkeling van bouwblok B en C, voldoet het ontwikkelen van het SP. Als echter ook de nieuwe tramlijn naar Science Park een feit is, is de knip in één of beide richtingen van de Julianalaan noodzakelijk en dienen de daarvoor noodzakelijke openbare procedures te zijn doorlopen. Deze besluiten en bijbehorende maatregelen dienen dan ook gekoppeld te worden aan een besluit over de nieuwe tramlijn.

Deze variant is minder logisch te combineren met een knip nabij De Omval. Ruimtelijk gezien zou dubbelgebruik van de trambaan en autoverkeer dan noodzakelijk worden. Dit gaat in tegen de beleidsuitgangspunten van de infrastructuur partijen en is daarom binnen het kader van dit verkennende onderzoek niet nader bestudeerd.

Voor deze variant gelden drie stappen:

1. De keerlus aanleggen en de aanpassingen aan de weg (oorzaak gelegen in bouwblok B&C maken en het uitvoeren van het bij het SP genomen bestuurlijke besluit om de totale OV-knoop en openbare ruimte te verbeteren en ruimte te creëren voor extra woningbouw en de wens om op korte termijn de tweede eindigende tram mogelijk te maken.)
2. De knip in één of beide richtingen inclusief noodzakelijke verkeersbesluiten en dergelijke.
3. Realisatie van de nieuwe tramlijn.

Deze stappen kunnen onafhankelijk van elkaar lopen worden, maar moeten wel in deze volgorde plaatsvinden.

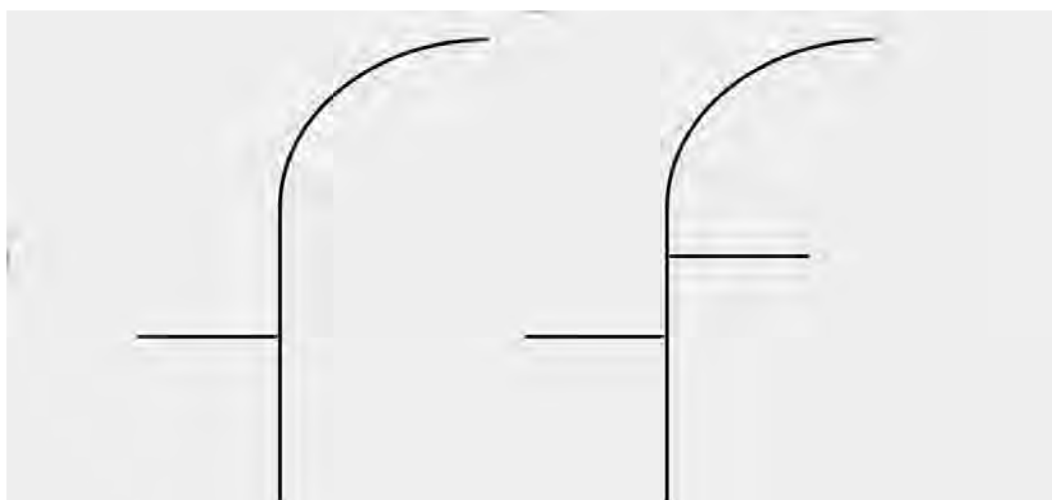
4.2.2 Variant A

Variant A kenmerkt zich door een 'gedraaide' keerlus t.o.v. het SP. Hierdoor wordt de lus eenvoudiger, kan deze met minder spoor en minder wissels gemaakt worden, maar wordt de loopafstand naar de ingang van Amstelstation iets groter (gemiddeld 30 meter). In geval van de nieuwe tramlijn of als daar reeds in variant A voor gekozen wordt, komt dan nabij bouwblok A een halte voor de vertrekkende trams. Daardoor is een knip (in tenminste 1 richting) van de Julianalaan ook bij deze variant nodig. Tevens is een T-kruising op het Prins Bernard plein nodig om de ruimte te bieden aan de halte voor vertrekkende trams, als de doorgaande halte moet worden gecombineerd met de kerende halte.

Als hiervoor niet wordt gekozen, is een T-splitsing in combinatie met de nieuwe tramlijn niet nodig. Het nadeel daarvan is dat de haltes verspreid komen te liggen en niet aan de eisen zullen voldoen en niet alle vertrekkende trams vanaf dezelfde halte vertrekken. Dit geldt zowel voor variant A als variant A+. De keuze voor de T-splitsing kan ten behoeve van variant A dan ook los van de nieuwe tramlijn gemaakt kan worden. De T-splitsing kan worden gerealiseerd zonder het bestemmingsplan aan te passen.

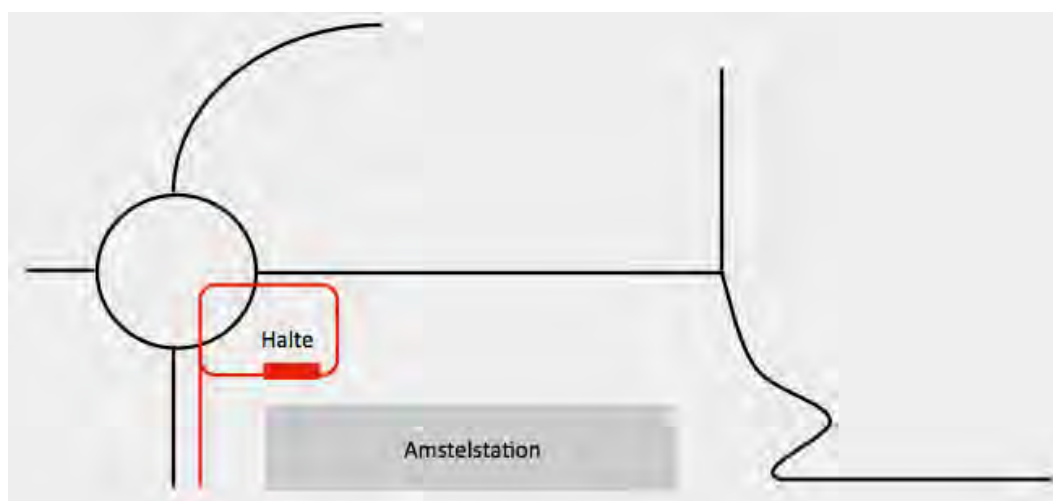
Zowel de knip als de T-kruising zijn verkeerskundig onderzocht en de uitkomsten daarvan zijn in paragraaf 4.1 en bijlage 1 opgenomen. Verkeerskundig is de knip voor doorgaand verkeer op de Julianalaan mogelijk. De T-kruising is ook mogelijk en kan in eventuele vervolgstudies, als onderdeel van de nieuwe tramlijn naar Science Park, nader uitgewerkt en geoptimaliseerd worden.

Tevens blijkt uit de verkeersstudie (micro simulatie) dat een combinatie van een (dubbele) T kruising met een doorgaande Julianalaan verkeerskundig maakbaar is.

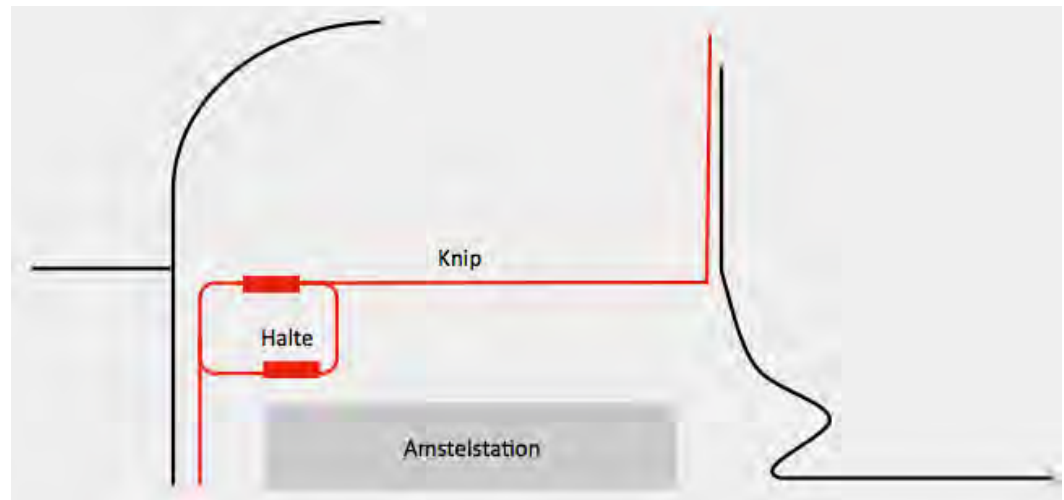


Afbeelding 5: schematische weergave T en dubbele T

Schematisch laat de variant A zich als volgt typeren:



Afbeelding 6: schematische weergave variant A zonder nieuwe tramlijn



Afbeelding 7: schematische weergave variant A met nieuwe tramlijn

Faseringsmogelijkheden variant A

Inzake de variant A wordt hier in hoofdlijnen aangegeven wat relevante keuzemomenten zijn in de fasering.

Allereerst is relevant dat bij variant A, om te voldoen aan het 'Programma van Eisen keerlussen van de tram', een extra vertrekhalte toegevoegd dient te worden. De keuze voor de T splitsing kan, om te voldoen aan het 'Programma van Eisen keerlussen van de tram', binnen variant A dan ook los van de nieuwe tramlijn gemaakt kan worden. De T-splitsing is te realiseren zonder het bestemmingsplan aan te passen.

Relevant aandachtspunt bij de doortrekking van variant A is de geluidsbelasting op de gevel van blok A. Daar zal, net als in SP+, nader onderzoek naar gedaan moeten worden en mogelijk ontheffing van het bestemmingsplan aangevraagd moeten worden.

Als er ruimte nodig is op de bestaande locatie van de keerlus voor de ontwikkeling van bouwblok B en C¹, voldoet het ontwikkelen van variant A. Als echter ook een besluit over de nieuwe tram naar Science Park een feit is, is de knip in één van beide richtingen van de Julianalaan noodzakelijk en dienen de daarvoor noodzakelijke openbare procedures te zijn doorlopen.

Deze variant is in geval van een nieuwe tram naar Science Park niet te combineren met een knip nabij de omval. Ruimtelijk gezien zou de halte voor de doorgaande trams dan in conflict komen met de weg.

Voor deze variant gelden drie stappen:

1. De keerlus aanleggen en de aanpassingen aan de weg (oorzaak gelegen in bouwblok B&C maken en het uitvoeren van het bij het SP genomen bestuurlijke besluit om de totale OV-knoop en openbare ruimte te verbeteren en ruimte te creëren voor extra woningbouw en de wens om op korte termijn de tweede eindigende tram mogelijk te maken).
2. De realisatie van een T kruising ter plaatse van het huidige Prins Bernard plein en een knip in een of beide richtingen inclusief noodzakelijke verkeersbesluiten en dergelijke.
3. Realisatie van de nieuwe tramlijn.

¹ die bijdragen aan het recente college-akkoord voor meer huurwoningen voor middeninkomens

Deze stappen kunnen onafhankelijk van elkaar doorlopen worden, maar moeten wel in deze volgorde plaatsvinden.

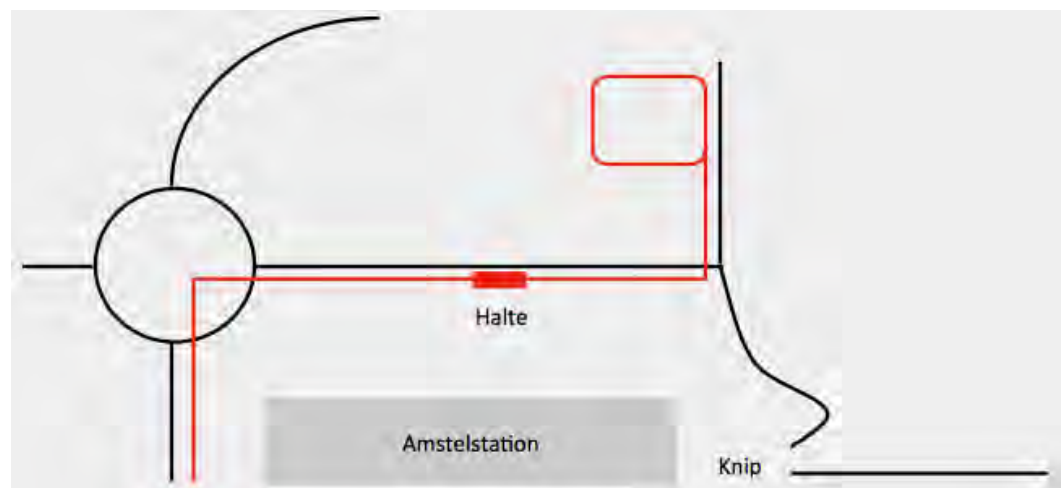
Variant A kan ook – in de variant zonder nieuwe tramlijn naar Science Park - logisch gecombineerd worden met het Prins Bernard Plein uitgevoerd als T kruising met knip. Dit staat los van deze studie en is mogelijk aan de orde als het PB plein een capaciteitsprobleem gaat vertonen in de nabije toekomst. In geval de nieuwe tramlijn gerealiseerd wordt, kan de halte nabij bouwblok A goed ingepast worden. De geluidsbelasting op de gevel van blok A dient dan wel onderzocht te worden. Dit lijkt pas goed inpasbaar als dit met een volledige verkeerskundige knip gecombineerd wordt. In de verkeerskundige studie lijkt deze variant op netwerkniveau voordelen en nadelen op te leveren. Er worden meer voertuigkilometers in het netwerk gemaakt, maar de totale reistijd (en daarmee de verliestijd) in het netwerk is lager. Het is mogelijk deze maatregelen reeds vooruitlopend op de nieuwe tramlijn door te voeren. Daarom zijn ze in de MKBA ook als zodanig doorgerekend.

4.2.3 Variant B

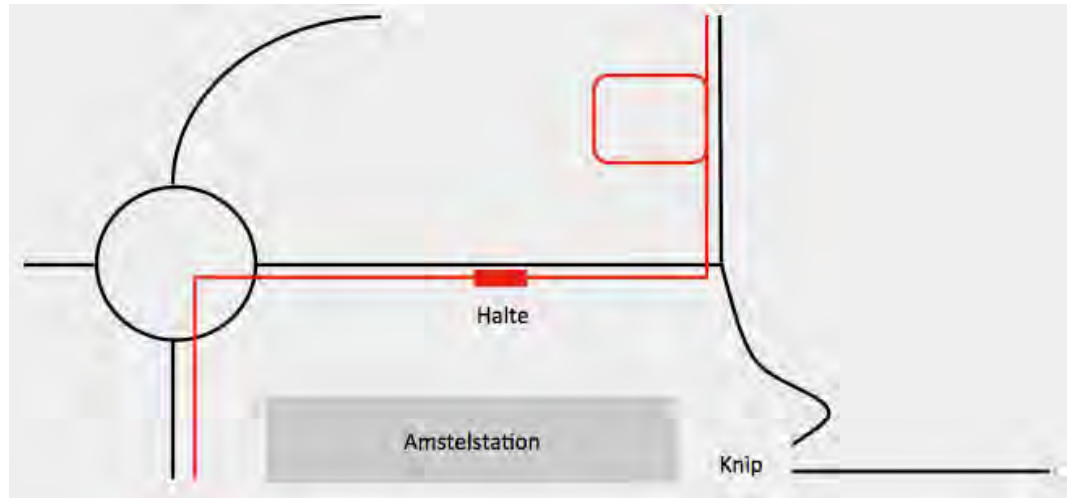
Variant B kenmerkt zich door de afwezigheid van een keerlus op Amstelstation. Dit levert veel ruimte op voor andere voorzieningen op de OV knoop Amstelstation. De keerlus is dan gelegen aan de Hugo de Vrieslaan ter hoogte van de Gooiseweg. Daardoor is de variant op Amstelstation niet onderscheidend in of het de variant met of zonder nieuwe tramlijn naar Sciene Park betreft.

In deze variant wordt dan ook tenminste enige mate van een verkeerskundige knip geadviseerd toe te passen. De knip nabij de omval zou goed bij deze variant kunnen passen. Daarom wordt deze in de MKBA ook zo doorgerekend. Een volledige knip behoort ook tot de mogelijkheden.

Schematisch laat de variant B zich als volgt typeren:



Afbeelding 8: schematische weergave variant B zonder nieuwe tramlijn



Afbeelding 9: schematische weergave variant B met nieuwe tramlijn

Faseringsmogelijkheden variant B

Binnen deze variant is geen reële fasering mogelijk. Tevens kenmerkt deze variant zich door een lange voorbereidingstijd, omdat de juridisch planologische ruimte buiten Amstelstation nog gecreëerd moet worden.

4.2.4 Mogelijke combinaties van varianten

In principe is iedere combinatie van varianten mogelijk, echter niet allemaal even logisch. Een logische volgorde in de varianten is om in eerste instantie het SP of variant A te realiseren en uiteindelijk een keerlus nabij de Gooiseweg te realiseren in plaats van op Amstelstation. Nadeel is dat de kerende tramlijnen dan extra lege kilometers rijden. Voordeel is dat de ruimte voor infrastructuur op Amstelstation minimaal is en het beeld voor de reizigers eenduidig. Deze afweging zal in het kader van de nieuwe tram naar Science Park verder gemaakt worden.

5 Beoordeling en afweging

5.1 Kwalitatieve afweging

De beoordeling van de varianten vind in twee stappen plaats. De eerste is het kwalitatieve beoordelingskader. Alle varianten zijn gewogen ten opzichte van het SP. De + - varianten staan voor het type variant waarbij de tramlijn is doorgetrokken. Hieronder is een samenvatting per beoordelingscriterium gegeven, welke tenslotte samen is gevat in een tabel met ++/+/0/-/-. Deze beoordeling is relatief t.o.v. de andere varianten.

OV knoop kwaliteit

Het SP is in de niet-doorgetrokken variant een relatief compacte OV knoop. Wanneer de nieuwe tramlijn gerealiseerd wordt, wordt het beeld diffuser. De trams vertrekken op verschillende locaties naar dezelfde bestemmingen. Voor variant A geldt een soortgelijke redeneerlijn, waarbij de ligging van tramhaltes logischer is, omdat alle trams naar alle bestemmingen één halte (per richting) aandoen. Voor variant B geldt dat OV knoop eenduidig en compact is. Het loopstromen onderzoek in de volgende fase moet in deze meer inzicht brengen.

Taxi's, Touringcars & K+R

De varianten SP (+) en A (+) verschillen niet veel op dit criterium. Ook niet in de varianten met en zonder nieuwe tramlijn. Variant B heeft als voordeel dat veel openbare ruimte beschikbaar is voor andere functies, zoals taxi's en K+R. Voor touringcars kan in deze variant op het busstation veel ruimte ontstaan, omdat naar verwachting GVB er voor zal kiezen doorgaande buslijnen niet via het busstation zal laten rijden.

Kwaliteit openbare ruimte

De varianten SP en A verschillen niet veel op dit criterium. Ook niet in de varianten met en zonder nieuwe tramlijn. Ze laten zich beide typeren als een intensief gebruikte openbare ruimte met een goede stedenbouwkundige kwaliteit. Variant B biedt de kans op een betere stedenbouwkundige kwaliteit en creëert ruimte op een waardevolle locatie. Oversteekbaarheid langzaam verkeer verbetert in geval van een knip.

Kwaliteit vastgoed

Ten opzichte van het SP heeft het SP+ als nadeel dat de tram dichters langs bouwblok A komt. Variant A en SP zijn gelijkwaardig. A+ kent hetzelfde nadeel als SP+. Voor variant B geldt als voordeel de kwaliteit van de openbare ruimte, welke indirect positief is voor de kwaliteit van het vastgoed.

Logistiek / bevoorrading

De varianten SP (+) en A (+) verschillen niet veel op dit criterium. Ook niet in de varianten met en zonder nieuwe tramlijn. Variant B biedt mogelijk de gelegenheid om ervoor te kiezen de bestaande logistieke voorzieningen te blijven gebruiken.

Faseerbaarheid

Faseerbaarheid is reeds bij de introductie van de varianten besproken. Relevant onderscheid tussen SP+ en A+ is dat in de variant met nieuwe tramlijn van A een aanpassing aan het Prins Bernard plein nodig lijkt om de halte nabij bouwblok A goed in te passen, nodig is. Een verkeerskundige knip is bij beide varianten nodig. Deze beide varianten zijn niet logisch te combineren met een knip nabij De Omval. Variant B is faseerbaar met SP en A en biedt de mogelijkheid te zijner tijd te kiezen voor een knip nabij De Omval.

Planning / complexiteit

Voor het SP geldt dat deze direct gerealiseerd kan worden. Voor variant A geldt dat deze afwijkt van het SP, maar wel past binnen het bestemmingsplan. Deze kan dus, als daarvoor gekozen wordt, direct gerealiseerd worden. Variant B vergt een lange proceduretijd. De VTA kosten daarvan zijn in de MKBA meegenomen.

Haalbaarheid (juridisch)

Variant SP en variant A zijn zonder aanpassingen in de ruimtelijk juridische sfeer mogelijk. Voor de varianten met de nieuwe tram naar Science Park, geldt dat aanpassing van het bestemmingsplan nodig is. Hierbij zijn alle doorgetrokken varianten (SP+, A+ en B+) gelijk. Voor variant B geldt dat voorafgaande aan de realisatie van de keerlus nabij de Gooiseweg, reeds aanpassingen aan bestaande bestemmingsplannen nodig zijn.

Maatschappelijk draagvlak

Voor het SP is geen bijzondere communicatie of besluitvorming nodig. Voor variant A geldt dit ook, omdat deze binnen de grenzen van het SP en het bestemmingsplan valt. Voor de doorgetrokken varianten van SP en A geldt dat deze tot uitgebreide communicatie en besluitvorming zal leiden. Variant B zal nu reeds leiden tot vergelijkbare communicatie.

Verzameltabel kwalitatieve afweging

Onderstaande tabel toont de totale afweging per variant. De +varianten staan voor de varianten met de doorgetrokken tram.

| | SP | SP+ | A | A+ | B | B+ |
|--|-----|-----|---|----|----|----|
| OV knoop kwaliteit / oriëntatie | Ref | -- | 0 | 0 | ++ | ++ |
| Taxi's, Touringcars & K+R | Ref | 0 | 0 | 0 | + | + |
| Kwaliteit openbare ruimte | Ref | 0 | 0 | + | + | + |
| Kwaliteit vastgoed blok A,B,C,D | Ref | - | 0 | - | + | + |
| Logistiek / bevoorrading | Ref | 0 | 0 | 0 | + | + |
| Faseerbaarheid | Ref | 0 | + | - | -- | 0 |
| Planning / complexiteit | Ref | - | + | - | -- | 0 |
| Haalbaarheid (juridisch) | Ref | - | 0 | - | - | - |
| Maatschappelijk draagvlak | Ref | - | 0 | - | - | - |

5.2 MKBA (bijlage)

Er is een MKBA - quick scan, uitgevoerd naar de verschillende varianten, waarbij het bestaande stedenbouwkundig plan als referentie is gekozen. Doel van de MKBA is het in kaart brengen van de maatschappelijke kosten en baten van de infrastructuur varianten voor de omgeving van het Amstelstation. Deze worden afgezet tegen het bestaande stedenbouwkundig plan als referentiekader.

Doel van de MKBA is dus niet om iets te zeggen over nut en noodzaak van de nieuwe tramlijn naar Science Park. De varianten die hier beschouwd worden, zijn allen gelijk op dit punt, dat wil zeggen dat deze de nieuwe tramlijn mogelijk maken.

De MKBA is een quick scan, waarbij vooraf een selectie is gemaakt van de meest relevante en onderscheidende effecten. De volgende effecten zijn in de MKBA onderzocht.

| Beschouwde effecten | Toelichting / definitie |
|---------------------------|--|
| Reistijd OV-reizigers | Veranderingen in reistijd door loopafstand tramhalte - Amstelstation |
| Reistijd automobilisten | Veranderingen in reistijd van autoverkeer door knip en T-splitsing |
| Reistijd fietsers | Veranderingen in reistijd van fietsverkeer |
| Verkeersveiligheid | Veranderingen van voertuigkilometers auto, fiets en OV |
| Geluidsoverlast | Veranderingen van voertuigkilometers auto, fiets en OV |
| Luchtkwaliteit | Veranderingen van voertuigkilometers auto, fiets en OV |
| Ruimtegebruik | Veranderingen van benodigde m2 voor verkeersfuncties |
| Investeringskosten | Eenmalige kosten voor realisatie infrastructuur (fiets, tram en weg) |
| Onderhoudskosten | Periodieke kosten voor het in stand houden van de infrastructuur |
| Exploitatieopbrengsten OV | Veranderingen in hoeveelheid afgelegde reiz.kilometers in het OV |
| Exploitatiekosten OV | Veranderingen in hoeveelheid DRU's in het OV (inclusief lege ritten) |

Op basis van de MKBA kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

Variant A scoort over het totaal van alle onderzochte effecten het meest positief. Deze variant heeft tevens een gunstig saldo van kosten en baten ten opzichte van het huidige stedenbouwkundige plan (referentie).

Deze conclusie is robuust, ook bij gewijzigde aannames en ook als de uitkomsten variëren tussen + en – 30% bandbreedte.

Variant A aangevuld met een knip van de Julianalaan en een T kruising op het Prins Bernard Plein, lijkt voordelen te hebben voor automobilisten in termen van reistijdwinst. Daartegenover staan negatieve externe effecten op gebied van luchtkwaliteit en verkeersveiligheid als gevolg van extra autokilometers. Ook is deze variant duurder qua investeringskosten. Hierbij geldt een nuancering inzake verkeersveiligheid. In deze studie is alleen een relatie gelegd tussen de voertuigkilometers en de verkeersveiligheid. Daarbij is niet gekeken of het verkeer over 'veiliger' of minder veilige routes rijdt. Deze verdieping kan in een vervolgstudie nog aan de orde komen.

Variant B scoort over vrijwel de gehele linie negatief. Alleen de overstaptijd van tram naar metro, trein en bus is iets beter als gevolg van een iets centralere ligging van de tramhalte.

5.3 Voorkeursvariant

Als kwalitatief wordt gekeken naar de situatie zonder nieuwe tram scoort variant A neutraal tot positief ten opzichte van het SP. Vooral de spoor technische inpassing, de mogelijkheden voor fietsparkeren en de faseerbaarheid van deze variant scoort beter dan het SP. Variant B scoort ten opzichte van het SP beter op bijna alle onderdelen, behalve de onderdelen die te maken hebben met faseerbaarheid, planning, complexiteit en besluitvorming. Voor deze variant geldt dat een lange procedure te lopen is, voordat deze werkelijk gerealiseerd kan worden.

Wanneer naar de varianten met nieuwe tramlijn gekeken wordt, valt op dat het SP niet goed scoort op de spoor technische inpassing, de loopstromen en de kwaliteit van de OV knoop. Dit komt omdat relatief veel spoor en een complexe oplossing nodig is om de nieuwe tram in te passen. Daarnaast liggen in deze situatie de halte voor de doorgetrokken tramlijn en de kerende tramlijnen relatief ver uit elkaar. Dat maakt het voor de reizigers minder overzichtelijk.

Voor variant A geldt dat nieuwe tramlijn neutraal tot beter scoort dan de doorgetrokken variant van het SP. Vooral de punten waarop het SP+ minder goed scoort, worden weggenomen.

Voor B geldt dat dit voor de situatie met nieuwe tramlijn de optimale variant lijkt. Omdat er dan tijd is, is het bezwaar van de faseerbaarheid, complexiteit en besluitvorming niet meer aan de orde.

Uit de MKBA kan de conclusie getrokken worden dat variant A beter scoort dan SP en dat SP beter scoort dan B.

Het voorstel is dan ook te kiezen voor variant A als voorkeursvariant. Deze variant is goedkoper en op de overige aspecten tenminste vergelijkbaar met het SP.

De consequenties van variant A op korte termijn uitvoeren zijn:

1. De doelstellingen van het bestuurlijk besluit over het SP; een integraal ontwerp dat zoveel mogelijk tegemoet komt aan alle stedelijke belangen kunnen uitvoering krijgen.
2. De tweede eindigende tram en verbetering van de tramexploitatie kunnen doorgang vinden.
3. Blok B en C kunnen ontwikkeld worden en bijdragen aan het recente college-akkoord voor meer huurwoningen voor de middeninkomens.

Hierbij zijn de volgende consequenties verbonden aan de realisatie van de nieuwe tramlijn naar Science Park:

1. Het doorvoeren van enige vorm van een verkeerskundige knip van het Julianaplein. In het kader van de keuze voor een nieuwe tram naar Science Park, dient hier nadere studie naar verricht te worden, welk type verkeerskundige knip (eenzijdig / tweezijdig / altemnerend o.b.v. spitsrichting) de passende maatregel is.
2. Het wijzigen van het Prins Bernard Plein in een T Kruising, om ruimte te creëren voor de haltepaar nabij bouwblok A, als de doorgaande halte moet worden gecombineerd met de kerende halte. Als hiervoor niet wordt gekozen, kan een T splitsing in combinatie met de nieuwe tramlijn voorkomen worden. De keuze voor de T splitsing kan los van de nieuwe tramlijn gemaakt kan worden. De T-splitsing is te realiseren zonder het bestemmingsplan aan te passen.

Hiermee zijn er op het moment dat de keuze voor een nieuwe tram naar Science Park gemaakt wordt, nog verschillende keuzes in de uitvoering van het prins Bernard Plein en de knip van de Julianalaan. In dat kader dient dan ook een antwoord op deze vraagstukken gevonden te worden. Hier zijn slechts (een deel) van de mogelijkheden verkend. Daarbij is het aanpassen van de Prins Bernard plein tot een T kruising of zelf een dubbele T als zodanig al een kans om de doorstroming te verbeteren en het ruimtegebruik van de infrastructuur terug te brengen.

De NS vindt het niet vanzelfsprekend dat variant A als voorkeursvariant wordt gekozen. De tabel op pagina 21 in NvU geeft aan dat variant B kwalitatief veel beter scoort waar het betreft de ov knoop kwaliteit/orientatie, plekken voor taxi's, bussen, kiss&ride, kwaliteit openbare ruimte, logistiek en bevoorrading. Station Amsterdam Amstel hoort nu met dagelijks zo'n 70.000 passanten tot de top 20 van drukste openbaar vervoersknooppunten in Nederland en wordt in de toekomst een nog belangrijkere openbaarvervoersknoop in de regio (zie plannen Programma Hoogfrequent Spoor, BBROVA (plan Wiebes), plusnetten etc) en groeit qua aantal reizigers. Kwaliteit van functioneren, beleving en orientatie moet dan geoptimaliseerd zijn. Variant B lijkt dat meer te doen dan variant A en SP (+). Nogmaals, wat betreft NS is dus variant A niet de vanzelfsprekende voorkeursvariant.

6 Vervolg (PBI fase 3)

In de volgende fase (PBI fase 3) willen we komen tot een integraal inrichtingsontwerp van de openbare ruimte voorplein Amstelstation. De toekomstige inrichting van het voorplein Amstelstation is opgenomen in het bestuurlijk vastgestelde Stedebouwkundig Plan (SP, 2009). Op dit plan was commentaar van de NS en de Stadsregio Amsterdam. Samen met de actuele ontwikkeling van fietsparkeren, de inpassing van de keerlus volgens Variant A en de ontwikkeling van Toren D is een actualisering en uitwerking van het SP tot integraal inrichtingsontwerp nodig.

6.1 Optimalisering van het SP naar aanleiding van commentaar

De NS en de Stadsregio Amsterdam, hebben in de afgelopen periode laten weten met een aantal onderdelen van dit plan niet gelukkig te zijn.

Het commentaar van de Stadsregio was:

- de haltecapaciteit van het busstation verslechtert, met een kritische toekomstvastheid
- de doorstroming van de bus op de route busstation-Overzichtsweg-H.de Vrieslaan-Julianalaan verslechtert structureel met negatieve gevolgen voor reizigers en exploitatielasten.

Het commentaar van de NS was:

- het laden en lossen aan de oostzijde van het station is niet goed mogelijk. De komst van een keerlus voor de tram aan de noordzijde van het station heeft tot gevolg dat laden en lossen van goederen en afval niet meer mogelijk is op die plek.

In het integraal inrichtingsontwerp zal worden geprobeerd aan deze commentaren tegemoet te komen door optimalisering van het SP-ontwerp.

6.2 Actualisering van de stallingsbehoefte van fietsen

Op basis van actuele ontwikkelingen rond het fietsgebruik en de stallingsbehoefte van fietsen bij het Amstelstation verwacht ProRail dat in 2020 circa 7500 en in 2030 circa 8500 fietsparkeerplaatsen nodig zijn, deels in de bestaande fietsenkelder, deels op maaiveld.

6.3 Inpassing keerlus tram volgens variant A

De keerlus van de tram volgens variant A wordt in het inrichtingsplan met prioriteit verder uitgewerkt.

De Stadsregio Amsterdam verwacht dat op korte termijn behoefte is aan verlegging van de huidige keerlus en wil de uitwerking ervan versnellen.

In deze fase zal ook de wijze van contracteren worden uitgewerkt en betrokken worden bij de besluitvorming (investeringsbeslissing).

6.4 Tijdelijk inrichting openbare ruimte rond bouwblok D

Voor de bouw van de Amsteltower (blok D uit het stedenbouwkundig plan) moet de

westelijke rijbaan van de huidige Julianalaan tijdelijk verlegd worden. Er zijn twee voorstellen uitgewerkt voor de tijdelijke situatie van bouwblok D.

- In optie 1 komt de tijdelijke omleiding over de bestaande tramkeerlus te liggen.
- In optie 2 wordt een nieuwe tijdelijke weg aan de oostzijde van de Julianalaan aangelegd. Deze optie heeft als voordeel dat het bus- en autoverkeer gescheiden wordt. Optie 1 is op korte termijn goedkoper. Maar optie 2 zal in de toekomst het verleggen van de tramkeerlus aanzienlijk voordeliger maken.

Aan de Stadsregio is gevraagd bij te dragen aan de meerkosten van optie 2. De Stadsregio vindt dit bespreekbaar maar wil eerst dat het onderzoek naar de nieuwe tramvarianten definitief afgerond is.

Beide varianten zullen in PBI fase 3 in relatie met de ontwerp opgave van het integraal inrichtingsontwerp en de fasering daarvan verder uitgewerkt..

6.5 Fasering en uitvoerbaarheid, kosten en dekking

In het integraal ontwerp van het voorplein Amstelstation zullen de mogelijkheden van fasering en uitvoerbaarheid worden beoordeeld. Daarbij liggen de prioriteiten bij de uitvoering van blok D en verlegging van de keerlus.

Ook wordt voor het plan een integrale kostenraming opgesteld. Op basis daarvan zal een dekkingsplan worden opgesteld waarbij de mogelijke bijdragen van alle partijen in kaart zullen worden gebracht. Voor de financiële dekking kan aangesloten worden bij de grondexploitatie die in 2009 door de gemeenteraad bij het SP is vastgesteld en de in 2011 bestuurlijk vastgestelde programma reservering (planuitwerkingsfase) in de BDU-gelden van de stadregio.

6.6 Communicatie

Als het inrichtingsontwerp voldoende is uitgewerkt en vastgesteld, zal deze ter inspraak gaan en zal een bewonersbijeenkomst gepland worden.

6.7 Waarom nu?

Er zijn een paar argumenten op grond waarvan het verstandig is om nu een integraal inrichtingsplan op te stellen.

- Om tijdig te kunnen anticiperen op de ontwikkelingen rondom bouwblok B en C is het nodig om zo snel mogelijk de tramkeerlus te verleggen. De voorbereidingstijd hiervan is, gerekend vanaf de investeringsbeslissing door de raad, circa drie jaar.
- met een snelle verlegging van de keerlus kan de tijdelijke inrichting van het maaiveld rondom bouwblok D worden verbeterd door scheiding van bus- en autoverkeer.
- De voorliggende variant A voor de inpassing van de tram moet worden geborgd
- In een parallel proces is ProRail in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) en de fietsenstalling bezig met een proces waarin principiële keuzes gemaakt worden. Over en weer zijn hier veel raakvlakken. De voorkeursvariant A biedt kansen voor verbetering van het fietsparkeerplaatsen op het voorplein. Het helpt beide partijen en daarmee de uiteindelijke kwaliteit wanneer deze processen gelijk op lopen. Het vaststellen van beide ontwerpen kent daardoor een bestuurlijk momentum.
- Tenslotte heeft de OV knoop Amstelstation prioriteit omdat het één van de vijf OV knopen in Amsterdam is, waar in het kader van de regionale OV visie en de gemeentelijke structuurvisie op wordt ingezet.

7 Te Besluiten

7.1 Gemeente Amsterdam

College van B&W besluit:

1. Kennis te nemen van de uitkomsten van het vervolgonderzoek naar de inpassing van de tram op het Amstelstation, te weten:
 - a. Van de onderzochte varianten heeft Variant A de voorkeur. In deze variant is de keerlus zoals opgenomen in het Stedebouwkundig Plan Amstelstation enigszins aangepast waarbij de loopstand tussen tramhalte en Amstelstation circa 30 meter langer is. Deze aangepaste keerlus is goedkoper in aanleg en exploitatie en komt tegemoet aan het uitgangspunt dat de doortrekking van de tramlijn naar Sciencepark na 2025 mogelijk moet zijn.
 - b. Deze keerlus kan in de komende periode worden gerealiseerd om ruimte vrij te maken voor de ontwikkeling van bouwblok B en C in het kader van de gebiedsontwikkeling Amstelstation². Mogelijk kan daarbij het spoedig vooraf verleggen van de tramkeerlus ook een bijdrage leveren aan een goede tijdelijke inrichting van de openbare ruimte rondom bouwblok D.
 - c. Indien in de toekomst zou worden besloten over een nieuwe tramverbinding vanaf het Amstelstation naar Science Park, dan moet ruimte worden gecreëerd op het Julianaplein voor de toename van openbaar vervoer en reizigers. Daarvoor is een beperking van doorgaand autoverkeer noodzakelijk. Dit kan worden bereikt door afsluiting van de Julianalaan voor doorgaand autoverkeer in beide of één van beide richtingen.
 - d. De verkeerseffecten van een eventuele beperking van doorgaand verkeer bestaan uit een beperkte toename van voertuigkilometers en een afname van reistijd.
 - e. Ten behoeve van een gecombineerde instaphalte van drie tramlijnen is in de toekomst een andere inrichting van het Prins Bernardplein in de vorm van een T-kruising noodzakelijk. Indien te zijner tijd gekozen wordt voor een andere halte-indeling is de T-kruising niet noodzakelijk.
2. De directeur van de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer te verzoeken Variant A uit te werken tot een integraal programma van eisen (integraal voorontwerp) voor het voorplein van het Amstelstation volgens de vereisten van PBI-fase 3.
3. Aan de raad voor te leggen om de gemeentelijke eigen bijdrage in de kosten van PBI-fase 3 op te nemen in de komende gemeentebegroting/Mobiliteitsfonds

Toelichting

² Realisatie van blok B en C komt tegemoet aan het recente college-akkoord om meer huurwoningen voor middeninkomens te realiseren

De Nota van Uitgangspunten Inpassing tram voorplein Amstelstation (PBI fase 2) wordt conform het PBI vastgesteld door de Wethouder Verkeer en Vervoer en eventueel het college van B&W. In verband met de betrokkenheid van meerdere portefeuilles (verkeer, gebiedsontwikkeling) en stadsdeel Oost bij het openbaar vervoer knooppunt Amstelstation wordt dit besluit aan het college voorgelegd.

Gemeente Besluitpunt 1

1a. De traminpassing volgens Variant A past binnen de bestaande kaders van het stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan Amstelstation.

1b. De kosten van de sloop van de bestaande en aanleg van een nieuwe keerlus volgens Variant A bedragen circa €7 miljoen Euro, waarover met de Stadsregio Amsterdam overleg wordt gevoerd over de dekking.

1c. Indien in de toekomst gekozen wordt voor de toevoeging van een nieuwe tramlijn naar Science Park gaat de voorkeur uit naar een gecombineerde halte voor alle instappers van de tram vanaf het Amstelstation, ongeacht de richting die zij kiezen. Deze gecombineerde instaphalte komt dan te liggen tegenover bouwblok A aan het Julianaplein.

1d. De toevoeging van een tram naar Science Park kan worden gerealiseerd binnen de grenzen van het bestemmingsplan Amstelstation.

1 e. Uit het verkeerskundig onderzoek is naar voren gekomen dat de doorstroming van het autoverkeer op de kruising Wibautstraat, Mr. Treublaan en Gooiseweg en het busverkeer van en naar het Amstelstation kan worden verbeterd. Daartoe zou de huidige rotonde ook zonder besluit over een nieuwe tram naar Science Park kunnen worden vervangen door een T-kruising.

Gemeente Besluitpunt 2

De toekomstige inrichting van het voorplein Amstelstation is opgenomen in het bestuurlijk vastgestelde Stedenbouwkundig Plan (SP, 2009). De nu voorliggende voorkeursvariant voor de keerlus van de tram moet hier worden ingepast. Daarnaast worden door de NS en de Stadsregio een paar optimalisaties in het maaiveldontwerp gewenst, en maakt de actuele behoefte een uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen nodig. Daarom wordt voorgesteld nu een integraal inrichtingsplan op te stellen voor het voorplein van het Amstelstation.

Gemeente Besluitpunt 3

De gemeente heeft in 2014 en 2015 geen middelen gereserveerd voor de eigen bijdrage voor PBI-fase 3. Daarom doet de gemeente een beroep op de Stadsregio om de kosten van deze fase op zich te nemen, mede ter voorbereiding op de realisering van de nieuwe keerlus in het kader van de vernieuwing van dit Openbaar Vervoer-knooppunt.

De Stadsregio is bereid de kosten van deze PBI-fase 3 voor te financieren en in mindering te brengen van de subsidiabele kosten voor de keerlus.

De Stadsregio is bereid de kosten van de verlegging, geraamd op €7 miljoen, voor 95% te subsidiëren. De eigen kosten van de gemeente bedragen 5% van deze investering, ter grootte van €350.000. De kosten van PBI-fase 3 maken hier voor het deel van de keerlus deel van uit. De kosten voor de uitwerking van de overige delen van het voorplein in PBI-fase 3 (circa €150.000) moeten aanvullend worden gedekt.

De gemeente moet dus in het Mobiliteitsfonds 2015 of 2016 €350.000 als eigen bijdrage voor de keerlus en circa €150.000 als terugbetaling van de voorfinanciering van PBI-fase 3 reserveren.

Dit raakt het budgetrecht van de raad en vereist dus een raadsbesluit.

7.2 Dagelijks bestuur Stadsregio Amsterdam

DB van de Stadsregio besluit:

1. Kennis te nemen van de uitkomsten van het vervolgonderzoek naar de inpassing van de tram op het Amstelstation
2. de bijdrage voor de tram-infrastructuur, bus-infrastructuur, fietsparkeren, toegankelijke haltes en dynamische reizigersinformatiesystemen te bepalen op basis van de uitkomsten van het integraal programma van eisen (voorontwerp) van het voorplein Amstelstation (PBI-fase 3)
3. vooruitlopend op de resultaten van PBI-fase 3 bereid te zijn de kosten van de verlegging van de huidige keerlus volgens variant A, geraamd op €7 miljoen, voor 95% te subsidiëren. De gemeentelijke eigen bijdrage hiervoor is derhalve circa €350.000
4. bereid te zijn de kosten van de PBI-fase 3 voor te financieren en deze in mindering te brengen op de subsidiabele kosten voor de keerlus

Toelichting

Stadsregio Besluitpunt 1

Zie Gemeente Besluitpunt 1

Stadsregio Besluitpunt 2

Op 11 april 2011 heeft de Stadsregio Amsterdam per brief aan het College van B&W beschikt dat project Amstelstation is opgenomen in de Plan-uitwerkingstabel van het Uitvoeringsprogramma RVVP voor wat betreft de onderdelen traminfrastructuur, fietsparkeren, toegankelijke haltes en dynamische reizigersinformatiesystemen. Voor het busstation inclusief de toe- en afleidende businfrastructuur was het besluit negatief; hiervoor is in 2011 geen BDU-bijdrage gereserveerd.

Naar aanleiding van met name het besluit over het busstation hebben de gemeente en SRA in 2011 afgesproken dat de (BDU)aanvraag opnieuw bekeken kan worden op basis van nieuwe informatie en dat samen een visie ontwikkeld wordt voor de tweede tram.

Stadsregio Besluitpunt 3

De voorlopig gereserveerde bijdrage is €3,8 miljoen excl. BTW. Deze gereserveerde bijdrage is bij lange na niet voldoende om het knooppunt van openbaar vervoer te kunnen realiseren. Voor een totaal kosteninzicht is het nodig een integraal voorontwerp van het Voorplein Amstelstation op te stellen, waar variant A voor de traminfrastructuur deel van uit maakt. De geraamde kosten van PBI-fase 3 bedragen circa €150.000. Als onderdeel van PBI-fase 3 wordt een dekkingsplan opgesteld voor de beoogde investering in het OV-knooppunt, waarvan bijdragen van de Stadsregio, ProRail en Amsterdam (grondexploitatie) deel zullen uitmaken.

Besluitpunt 4

De Stadsregio is bereid om de eigen bijdrage van de gemeente in de kosten van PBI-fase 3 voor te financieren. Dat veronderstelt wel dat de gemeente de bereidheid uitspreekt om deze eigen bijdrage in het komende jaar op te nemen in de gemeentebegroting.

Bijlage 1 Verkeersonderzoek

Bijlage 2 Rapportage MKBA