

Projectbladen Investeringsagenda Metro

Juli 2018

INHOUD

1. Jan Evertsenstraat (Jan van Galenstraat)	5
1.1 Samenvatting: Metrostation Jan van Galenstraat heeft slechts één toegang, te weten aan de noordzijde. Amsterdam realiseert nieuwbouwplannen rond de Jan Evertsenstraat. Het realiseren van een zudentree voor metrostation Jan van Galenstraat aan de Jan Evertsenstraat draagt bij aan de bereikbaarheid van de Jan Evertsenstraat. Het invloedsgebied van het metronet wordt hiermee vergroot.....	5
1.2 Projectblad. Extra toegang zuidzijde metrostation Jan van Galenstraat.....	6
2. Overamstel.....	8
2.1 Samenvatting: Rond station Overamstel worden aan de Amsterdamse zijde en aan de zijde van Ouder-Amstel woningen, kantoren en voorzieningen gepland. De bereikbaarheid van metrostation Overamstel laat te wensen het station is hooggelegen boven de Duivendrechtsevaart, waardoor de elementen vrij spel hebben. Het metrostation is redelijk spartaans ingericht; er zijn geen roltrappen, perronkappen en fietsvoorzieningen.....	8
2.2 Projectblad. Verbetering bereikbaarheid metrostation Overamstel	9
3. Amstel III (Bullewijk)	11
3.1 Samenvatting: Rond Station Bullewijk wordt uitgegaan van 15.000 extra woningen en uitbreiding van werkplekken. Het huidige metrostation Bullewijk is aangesloten op twee looproutes en niet op de onder het metrostation doorlopende Karspeldreef, een mogelijke stadsstraat. Nog niet bekend is hoe de nieuwbouwopgave optimaal door de metro ontsloten moet worden. Mogelijk volstaat een simpele oplossing, evenzo kan verschuiving van het metrostation mogelijk zijn.	11
3.2 Projectblad. Verbetering bereikbaarheid metrostation Bullewijk	13
3.3 Projectblad. Metrostation Gaasperplas, nieuwe perronkap, entree en stijgpunten.....	15
4. ArenAPoort (Bijlmer Arena)	17
4.1 Samenvatting: Als gevolg van ontwikkeling van het gebied rond de ArenAPoort worden circa 10.000 extra woningen en 14.000 arbeidsplaatsen voorzien. Het metrostation Bijlmer ArenA is nu via één stijgpunt, via de stationshal, verbonden met de omgeving. Naast de gebiedsontwikkeling aan de westzijde van het station, neemt ook het belang van de overstap metro – bus steeds meer toe, onder andere vanuit IJburg. Een complexe oplossing betreft een extra stijgpunt tussen metrostation, busstation en omgeving.....	17
4.2 Projectblad. Verbeteren toegang metrostation Bijlmer-ArenA	19
5. Sixhaven.....	21
6.1 Samenvatting: De gebiedsontwikkeling rondom Sixhaven is geënt op het bouwen van een extra metrostation Sixhaven in de Noord/Zuidlijn. Zonder metrostation komt een geen of een ander soort gebiedsontwikkeling.	21
6.2 Projectblad. Bouw Metrostation Sixhaven.....	23

6. Sloterdijk	25
7.1 Samenvatting: Rond station Sloterdijk wordt Havenstad ontwikkeld, een gemengd stedelijk gebied dat ruimte moet bieden aan een forse woningbouwopgaven economische groei. Voor één van de deelgebieden van Havenstad, het Gebiedsproject Sloterdijk, is een investeringsbesluit genomen. Rondom Sloterdijk worden kantoren getransformeerd tot hotels en zal de nodige woningbouw worden gerealiseerd. Dit alles betekent dat Sloterdijk in een meer stedelijk gebied komt te liggen en dat de drukte op Sloterdijk zal toenemen.	25
7.2 Projectblad. Vernieuwen zuid toegang metrostation Sloterdijk	27
7.3 Projectblad. Capaciteit en kwaliteit passerelle station Sloterdijk verhogen	29
7.4 Projectblad. Verplaatsen OV-Chipkaart poorten metrostation Sloterdijk	31
7. Nieuwe Kern (Strandvliet/Duivendrecht)	33
8.1 Samenvatting: Er wordt gewerkt aan ontwikkelingen in het gebied grenzend aan de stations Duivendrecht en Strandvliet tot aan de Amsterdam Johan Cruijf ArenA. Het gaat om het opnieuw inrichten van het gebied met bedrijvigheid, woningen en recreatieve voorzieningen. De uitstraling en toegang tot beide stations dient verbeterd te worden.	33
8.2 Projectblad. Herinrichten toegangen station Strandvliet	35
8.3 Projectblad. Herinrichting station Duivendrecht	37
8. Kop Zuidas	39
9.1 Samenvatting: Er loopt een aanzienlijk programma van ruimtelijke verdichting rond station RAI; het gebied Gaasterlandstraat en Kop Zuid-as. Beide betekenen een flinke toename van reizigersaantallen. In samenwerking tussen het Gebiedsproject en de eigenaren van de viaducten kunnen de onderdoorgangen worden opgeknapt, waardoor een beter gevoel van veiligheid kan worden bereikt en de attractie van het station kan worden verbeterd.	39
9.2 Projectblad. Verbeteren bereikbaarheid metrostation RAI vanuit Gaasterlandstraat	41
9. Schinkelkwartier	43
10.1 Samenvatting: Rond metrostation Henk Sneevlietweg ontstaat een nieuwe wijk: het Schinkelkwartier In een HOV-netwerkstudie wordt gekeken hoe dit gebied het best ontsloten kan worden. Hierin wordt ook metrostation Henk Sneevlietweg meegenomen.	43
10.2 Projectblad. Omklappen metrostation Henk Sneevlietweg	45
10. Overige stations projecten	47
11.1 Projectblad. Verbeteren bereikbaarheid metrostation Spaklerweg	47
11.2 Projectblad. Verbetering bereikbaarheid en toegankelijkheid metrostation Verrijn Stuartweg	49
11.3 Projectblad. Verplaatsing metropoorten hal metrostation CS	51
11.4 Projectblad. Overkappen van de metrogangen op het voorplein van metrostation CS	53
11.5 Projectblad. Overkappen passerelle metrostation van der Madeweg	55

11. Spoorprojecten	57
12.1 Projectblad. Kruiswisselcomplex tussen metrostation Amstel en Spaklerweg	57
12.2 Projectblad. Perrons binnen sporen metrostation Spaklerweg geschikt maken voor lang metromaterieel	59
12.3 Projectblad. Overloopwissel RAI.....	61
12. Generieke maatregelen	63
13.1 Projectblad. Volledig automatisch rijden	63
13.2 Projectblad. Rijsnelheid verhogen.....	65
13.3 Projectblad. Robuustheid van het metronetwerk bij calamiteiten	67
13.4 Projectblad. Verkorten van halteertijden metro	69

1. JAN EVERTSENSTRAAT (JAN VAN GALENSTRAAT)

1.1 Samenvatting: Metrostation Jan van Galenstraat heeft slechts één toegang, te weten aan de noordzijde. Amsterdam realiseert nieuwbouwplannen rond de Jan Evertsenstraat. Het realiseren van een zudentree voor metrostation Jan van Galenstraat aan de Jan Evertsenstraat draagt bij aan de bereikbaarheid van de Jan Evertsenstraat. Het invloedsgebied van het metronet wordt hiermee vergroot.

Programma

De westzijde wordt rustiger ingericht dan de oostzijde. Het totale programma behelst 3.200 woningen, mogelijk zelfs 4.000. Bij het Deelgebied Busgarage wordt 15.000 m² creatieve economie gerealiseerd, specifieke invulling hiervan is nader in te vullen. Plinten worden geconcentreerd langs de Jan Evertsenstraat voor de stimulatie van stadsstraat-dynamiek.

Plaberumfase

6 maart '18 is de Projectnota voor het gehele projectgebied vastgesteld (fase 2). Voor deelgebied ziekenhuis en Mercatorpark wordt verder werkt aan een fase 3 besluit, die in 2020 volgt. Wenselijke start uitvoering voor deze deelgebieden is 2023. Deelgebied tennispark en Busgarage hebben naar verwachting een iets langzamere doorlooptijd en start uitvoering. Maar niets is zeker: het zou ook opeens snel kunnen gaan. Het gebiedsproject is in fase 2, deelprojecten ziekenhuis en Mercatorpark in fase 3.

Wordt in het plan rekening gehouden met kwaliteitsverbeteringen aan het metrostation?

"Het realiseren van een zudentree voor metrostation Jan van Galenstraat aan de Jan Evertsenstraat en/of een treinstation draagt bij aan de bereikbaarheid van de Jan Evertsenstraat. Met het vaststellen van deze Projectnota wordt een ruimtereservering gedaan voor beide stations. Wanneer onderzoek uitwijst dat het haalbaar en wenselijk is, is het realiseren van een extra entree voor het metrostation Jan van Galenstraat en een extra treinstation mogelijk" (Projectnota, p.20).

Kan daar in het plan nog rekening mee worden gehouden?

Eventuele investeringen zijn mee te nemen in het fase 3-besluiten voor Busgarage en Tennispark. Ook kan er met een nieuwe metrotoegang rekening worden gehouden bij de herprofilering Jan Evertsenstraat-West en de inrichting openbare ruimte rondom de watergang. De pre-grex biedt op grond van vervoerswaardestudie echter geen aanknopingspunten voor cofinanciering. Dat vergt straks dus creativiteit bij het fase 3-besluit. De projectleiding is daartoe zeker bereid.

Wat heeft de projectleiding nodig van de Vervoerregio?

Een goede afstemming en een open houding die zowel gebiedsproject als metrostation verder brengt.

1.2 Projectblad. Extra toegang zuidzijde metrostation Jan van Galenstraat

Project naam Extra toegang zuidzijde metrostation Jan van Galenstraat									
Maatregel • Een extra toegang aan de zuidzijde van het metrostation naar de Jan Evertsenstraat • Aanleg van een toegang en ontvangstdomein tussen de metrosporen. Daarvoor zijn verschillende opties verkend. Bij een ontwerp volgens de geldende richtlijnen door middel van verschuiving van het oostelijk metrospoor. • Verbreden talud en nieuwbouw viaduct voor oostelijk metrospoor.									
Opgave/ nut/ noodzaak/ kans Rond de Jan Tooropstraat zijn grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen (wonen, kantoren, voorzieningen) in voorbereiding. • Vergroting van invloedsgebied metro bereikbaarheid van de nabije omgeving in relatie met nieuwbouwplannen versnellingslocatie • Ontwikkeling van de Jan Evertsenstraat tot stadstraat, een straat met een verkeers- en verblijfsfunctie die meerdere delen van de stad met elkaar verbindt. De verblijfsfunctie is het resultaat van winkels, particuliere en publieke dienstverlening, horeca, bedrijfs- en kantoorvestigingen in de plint, terrassen en andere openbare ruimte. • Versterkt metroverbinding. • De maatregel leidt tot een betere ontsluiting van het metronet en leidt daarmee tot verhoging reissnelheid en verbetering bereikbaarheid en comfort.									
Samenhang met andere ontwikkelingen Versnellingslocatie Jan Evertsenstraat, ontwikkeling stadsstraat Jan Evertsenstraat									
Beoogd realisatietermijn Stadsstraat Jan Evertsenstraat is een langjarig gefaseerd project. Realisatie is gekoppeld aan de ontwikkeling van de locatie GVB-garage, beoogd vanaf 2023 (Strategienota 2016).									
Leveren capaciteit Vanaf 2018									
Beoogd opdrachtgever MET									
Betrokkenen partners en hun rollen GVB vervoerexploitant V&OR (wegbeheerder, bewaakt mobiliteitsbeleid, medefinancier), G&O (grondeigenaar, medefinancier), R&D (bewaakt RO- en duurzaamheidsbeleid en is verantwoordelijk voor gebiedsontwikkelingen), MET (railinfra eigenaar en railinfra beheerder). Vervoerregio (regionaal verkeer en vervoerbeleid, opdrachtgever voor exploitatie en beheer & onderhoud metro, medefinancier en eindverantwoordelijk voor de railveiligheid)									
Bijdrage aan doelen van de IA-M <table border="1" data-bbox="367 1729 1061 1881"> <tr> <td>Snelheid</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Bereikbaarheid</td><td>++</td></tr> <tr> <td>Betrouwbaarheid</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Exploitatie</td><td>n.v.t.</td></tr> </table> Betrouwbaarheid: beter verdeling van reizigers op perrons		Snelheid	+	Bereikbaarheid	++	Betrouwbaarheid	+	Exploitatie	n.v.t.
Snelheid	+								
Bereikbaarheid	++								
Betrouwbaarheid	+								
Exploitatie	n.v.t.								
Investeringskosten (ex BTW) Studiekosten: €100.000 - €750.000 Maatregelen: ontwerp volgens richtlijnen is geraamd op € 14 miljoen									

Sobere variant 1 à 5 miljoen
Financiële bronnen/ mede financiers
Aandachtspunten • Versnellingsproject Jan Evertsenstraat heeft de extra metrotoegang nog niet opgenomen in de projectnota. In het ontwerp is nog onvoldoende rekening gehouden met het benodigde ontvangstdomein. • In het ontwerp zijn ook de ruimtelijke implicaties van een treinstation opgenomen • Aan de noordzijde van metrostation Jan van Galenstraat ligt het in uitvoering zijn plangebied Laan van Spartaan en in het kader van de gebiedsontwikkeling Geuzenveld-Slotermeer wordt nagedacht voor het intensiveren van het gebied ronde de Burg. Roëllstraat. Aanpassing van met metrostation mag per saldo niet leiden tot een verslechtering van de reistijden.
Stand van zaken Er is een ontwerp gemaakt om de ruimtelijke implicaties in kaart te brengen. Het projectbesluit m.b.t. het stadsstraatproject Jan van Galenstraat is genomen. Is een (reeds uitgewerkt) idee. Opname in de IA-M kan de start betekenen van dit project in PBI-fase 1.
Benodigde vervolgacties Nut, noodzaak en financiering verder uitwerken i.s.m. gebiedsteam
Urgentie Nu inbreng geven bij gebiedsproject. In 2020 is voor deelgebieden een investeringsbesluit voorzien.

2. OVERAMSTEL

2.1 Samenvatting: Rond station Overamstel worden aan de Amsterdamse zijde en aan de zijde van Ouder-Amstel woningen, kantoren en voorzieningen gepland. De bereikbaarheid van metrostation Overamstel laat te wensen het station is hooggelegen boven de Duivendrechtsevaart, waardoor de elementen vrij spel hebben. Het metrostation is redelijk spartaans ingericht; er zijn geen roltrappen, perronkappen en fietsvoorzieningen.

Plangrenzen

Station Overamstel vormt de gemeentegrens en dus ook de grens van het plangebied in Amsterdam. Aan de zuidzijde ligt Gemeente Ouder-Amstel met eigen plannen voor het gebied en ten noorden van het station valt onder Gemeente Amsterdam.

Programma

In het Amsterdamse gedeelte wordt verdicht met een gemengd programma. Hier worden 500 – 1.500 woningen beoogd plus kantoren en voorzieningen. Een belangrijk doel van het gebied is behoud van productief werken in de plint. Er komen daarnaast twee hotels in de omgeving. Er is een discussiepunt over de hallen in het gebied. Gemeente ziet hier cultuurhistorische kwaliteit. Eigenaren van de grond willen de gebouwen liever slopen om 'Zuidas-dichtheden' te kunnen realiseren op locatie. Aan de Ouder-Amstel zijde wilt men veel panden herontwikkelen. Bij het Shurgardpand wilt men bijvoorbeeld iets doen aan de blinde gevels.

Plaberumfase

In het Amsterdamse gedeelte (oost) is in Q1 2018 het Principebesluit Kauwgumballenfabriek vastgesteld. Het doel is om in het najaar een investeringsbesluit te nemen voor het gebied. Het Amsterdamse gedeelte ten westen van de Duivendrechtsevaart gaat de ontwikkeling langzamer, kavel voor kavel. De gemeente heeft beperkt controle en visie op dit gebied. Er vindt nu een discussie plaats of hier ook een stedenbouwkundig plan voor nodig is. Inschatting is dat over 2.5 jaar mogelijk een principebesluit over dit gebied genomen kan worden.

Wordt in het plan rekening gehouden met kwaliteitsverbeteringen aan het metrostation?

Nog niet, maar het verbeteren van de bereikbaarheid wordt wel wenselijk gevonden door het projectteam.

Kan daar in het plan nog rekening mee worden gehouden?

Er is geen bestemming voor de taluds langs het metrostation, tot op heden wordt er gedacht aan een park of fietsparkeerplekken. Er wordt gekeken of de autoroute onder het spoorviaduct noodzakelijk is en niet beter een langzaam verkeerroute kan worden.

2.2 Projectblad. Verbetering bereikbaarheid metrostation Overamstel

Project naam Verbetering bereikbaarheid metrostation Overamstel					
Maatregel Verbeterde toegangen aan beide zijden van de Duivendrechtsevaart • 2 liften roltrappen • 2 overkappingen • 2x ontvangstdomein (stationshal) • Uitbreiding fietsvoorzieningen					
Opgave/ nut/ noodzaak/ kans • In het kader van nieuwe woningbouw als gevolg Koers 2025 - Amstel ArenA/Amstel II en III - wordt een sterke reizigersgroei verwacht op metrostation Overamstel • Station Overamstel is redelijk spartaans ingericht, het is hooggelegen, heeft geen roltrappen, geen perronkappen en geen fietsvoorzieningen. Bovendien ligt het station boven de Duivendrechtsevaart en hebben de elementen vrij spel. • Daarnaast laat de sociale veiligheid momenteel te wensen over, dat hangt samen met de dunne bebouwingsdichtheid. • De maatregel leidt tot verhoging van de reissnelheid en verbetering bereikbaarheid en comfort.					
Samenhang met andere ontwikkelingen • In het kader van de Amstel ArenA/Amstel II en III ontwikkelingen, wordt op de korte termijn uitgegaan van de bouw tot 8.000 nieuwe woningen in de omgeving van station Overamstel, zowel als kantoorpanden, voorzieningen en hotels.					
Beoogd realisatietermijn • De gebiedsontwikkeling strekt zich uit over vele jaren, maar wordt gemakkelijker gemaakt als het metrostation al in de beginfase verbetert. Dat geeft ook de grootste kans dat nieuwe bewoners vanaf het begin van de metro gebruik gaan maken. Kortom: genoemde studie kan snel starten.					
Leveren capaciteit Vanaf 2018					
Beoogd opdrachtgever V&OR					
Betrokkenen partners en hun rollen GVB vervoerexploitant Gemeente Ouder-Amstel (wegbeheerder zuidzijde station) V&OR (wegbeheerder noordzijde station, bewaakt mobiliteitsbeleid, medefinancier), G&O (grondeigenaar, medefinancier), R&D (bewaakt RO- en duurzaamheidsbeleid en is verantwoordelijk voor gebiedsontwikkelingen), MET (metrorailinfra eigenaar en beheerder) Vervoerregio (regionaal verkeer en vervoerbeleid, opdrachtgever voor exploitatie en beheer & onderhoud metro, medefinancier en eindverantwoordelijk voor de railveiligheid)					
Bijdrage aan doelen van de IA-M <table border="1" data-bbox="368 1937 1061 2011"> <tr> <td>Snelheid</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Bereikbaarheid</td><td>++</td></tr> </table>		Snelheid	+	Bereikbaarheid	++
Snelheid	+				
Bereikbaarheid	++				

	Betrouwbaarheid	n.v.t.
	Exploitatie	n.v.t.
Toegang verbreden + extra comfort		
Investeringskosten (ex BTW) Studiekosten: €150.000 - €375.000 Maatregelen: inschatting ad 5 à 10 miljoen € Financiële bronnen/ mede financiers		
Aandachtspunten Er vindt nog geen afstemming plaats tussen de ideeën voor verbetering van het metrostation en de gebiedsontwikkeling. In de gebiedsuitwerking is verbetering van het metrostation niet opgenomen.		
Stand van zaken Project heeft nog geen status		
Benodigde vervolgacties Agenderen vanuit IA-M en nut, noodzaak, oplossingen en financiering verder uitwerken ism gebiedsteam		
Urgentie Project al aardig op stoom Snel aanhaken is van belang. Werk-met-werk maken mogelijk. Eind 2028 investeringsbesluit voorzien		

3. AMSTEL III (BULLEWIJK)

3.1 Samenvatting: Rond Station Bullewijk wordt uitgegaan van 15.000 extra woningen en uitbreiding van werkplekken. Het huidige metrostation Bullewijk is aangesloten op twee looproutes en niet op de onder het metrostation doorlopende Karspeldreef, een mogelijke stadsstraat. Nog niet bekend is hoe de nieuwbouwopgave optimaal door de metro ontsloten moet worden. Mogelijk volstaat een simpele oplossing, evenzo kan verschuiving van het metrostation mogelijk zijn.

Plangrenzen

De projectgrenzen lopen tot aan Bullewijk.

1. Aan de andere kant van het station (gebiedsontwikkelingen Bullewijk-pad en Nelson Mandelpark) wordt veel minder strikt gewerkt met TOD-principes. Dit is een vreemde situatie, we willen namelijk hier geen nieuwe Ringzone West creëren.
2. De projectgrenzen van Bullewijk-pad lopen ook tot aan Bullewijk. De vraag is wie verantwoordelijkheid neemt voor het proces van Bullewijk, waar extra procesgeld vrij komt (ook om een integraal ontwerp te maken van het stationsgebied in de twee gebiedsontwikkelingen) en wie verantwoordelijkheid draagt voor de voortgang van de ontwikkeling en koppeling met gebiedsontwikkeling.

Programma

Voor 2015 is het uitgangspunt dat er circa 38.000 mensen werken in Amstel III. In de huidige situatie is de kantoren en bedrijvenfunctie dominant. Er wordt op kleine schaal gewoond in het gebied. De belangrijkste clusters van werkgelegenheid zijn de zones waarin de IKEA en het AMC liggen. Er zijn twee scenario's, een autonome en een plansituatie.

In de autonome situatie worden er tot 2030 circa 2.100 woningen gebouwd in Amstel III (gemiddelde bezetting 2,3 en 1,8 inwoners per woning). Het aantal arbeidsplaatsen blijft gelijk aan de huidige situatie (met uitzondering van de in het bestemmingsplan voorziene ontwikkeling van het Medical Business Park).

In de plansituatie bestaat de totale woningvoorraad in Amstel III uit 15.000 woningen, circa 13.000 woningen meer ten opzichte van de autonome situatie. De woningbezetting is 1,8 bewoners per woning. Daarnaast wordt er 247.000 m² bvo aan functies gerealiseerd die werkgelegenheid creëren (kantoor, commercieel en detailhandel). In de bedrijvenstrook is er sprake van verdichting waardoor het aantal arbeidsplaatsen in dat gebied toeneemt. In de kantorenstrook wordt er 210.000 m² bvo voorzieningen en detailhandel gerealiseerd. Hierbij is uitgegaan van 80% voorzieningen en 20% detailhandel. De vierkante meters bvo zijn omgerekend naar arbeidsplaatsen, waarbij een omrekenfactor van 80 m² bvo per arbeidsplaats is gehanteerd. In totaal gaat het om 2625 extra arbeidsplaatsen in de kantorenstrook. Het Medical Business Park is uitgebreid naar 100.000 m² bvo (2000 arbeidsplaatsen).

Voor de bedrijvenstrook is het uitgangspunt dat de aanwezige functies worden geïntensiveerd. Dit vertaalt zich in een toename van 20% van de werkgelegenheid. In totaal gaat het om 1327 extra arbeidsplaatsen in de bedrijvenstrook. De totale toename van het aantal arbeidsplaatsen in het totale gebied ten opzichte van de autonome situatie komt daarmee uit op ongeveer 4.700 arbeidsplaatsen.

Plaberumfase

Vanwege de unieke (beperkte) grondpositie en houding ontwikkelaar bevindt de ontwikkeling zich per kavel in een andere fase. De nadruk ligt op fase 3 (investeringsbesluit) en uitvoering.

Wordt in het plan rekening gehouden met kwaliteitsverbeteringen aan het metrostation?

Nee. In de directe omgeving is dit wel het geval met de ontwikkeling van het Spoorpark en de Karspeldreef).

Kan daar in het plan nog rekening mee worden gehouden?

Dat kan, maar moet in overleg gedaan worden met Tamara Smit en Ellen Nieuweboer.

Hoe is het project georganiseerd?

Op het moment zijn geen van de organisaties structureel aangesloten.

Wat heeft het gebied van ons nodig om er een echt integraal project van te maken?

- Aandacht en middelen, eigenaarschap, duidelijkheid projectaansturing spoorbundel (zit nu niet in GREXEN). Er zijn de volgende zorgen: Het financiële plaatje als een deel van het geld gevraagd wordt vanuit de GREX. Deze is namelijk veel negatiever dan bij andere gebiedsontwikkelingen, omdat Amstel III voornamelijk transformatie is.
- De prioritering en de afstemming van tempo tussen Investeringsagenda Metro en de gebiedsontwikkelingen. Het Plaberum geeft hierin een te beperkt beeld, omdat transformatie hier slecht/geen plek in heeft. Er wordt gepleit voor meer procesmatige prioriteringscriteria. Hierbij moet gekeken worden waar nog het makkelijkst gebiedsontwikkeling en infra-investeringen op elkaar afgestemd kunnen worden in plaats van de fase van de ontwikkeling.

3.2 Projectblad. Verbetering bereikbaarheid metrostation Bullewijk

Project naam Verbetering bereikbaarheid metrostation Bullewijk
Maatregel Complexe variant: • Opschuiven van het metrostation • Twee nieuwe toegangen • Nieuw perron + perronkap Simpele variant • Extra toegang naar de Karspeldreef voorzien van trap en roltrap • Ontvangstdomein met OV-chipkaartpoortjes • Extra OV-chipkaartpoortjes bij de bestaande toegangen
Opgave/ nut/ noodzaak/ kans • Rond Station Bullewijk zijn in het kader van Koers 2025 ruimtelijke ontwikkelingen (wonen, kantoren, voorzieningen) in voorbereiding; i.h.k.v. Amstel-Arena Corridor. • Ontwikkeling van de Karspeldreef tot stadstraat, een straat met een verkeers- en verblijfsfunctie die meerdere delen van de stad met elkaar verbindt. De verblijfsfunctie is het resultaat van winkels, particuliere en publieke dienstverlening, horeca, bedrijfs- en kantoorvestigingen in de plint, terrassen en andere openbare ruimte. • Metrostation Bullewijk is niet aangesloten op de Karspeldreef, als deze straat een stadstraat wordt, is dit wel in hoge mate gewenst. • Daarnaast is de Karspeldreef één van de potentiële routes voor een HOV verbinding van IJburg naar Bijlmer/Amstelveen. Een stijgpunt van/naar de Karspeldreef biedt de mogelijkheid voor een overstaphalte. • De maatregel leidt tot betere aansluiting op de omgeving en voor een betere overstap tussen bus en metro en leidt daarmee tot verbetering van de bereikbaarheid en comfort.
Samenhang met andere ontwikkelingen • Drie ontwikkelingen in de buurt die massa rondom Bijlmer ArenA en Bullewijk creëren: - UID (680 woningen, 35000m2 voorzieningen) - Amsterdamse Poort (65000m2 kantoor, 3500 woningen, 40000m2 voorzieningen) - Amstel III (15000 woningen + voorzieningen) • Gemengde wijk die gericht is op kenniseconomie, metrostation ontwikkelen tot stedelijke hotspot. Sterke opstaprelatie met IKEA. Buurt bestaat uit een compacte wijk met stedelijke diversiteit. Stadshuizen t/m hoogbouw van ong. 60 meter met accenten tot 90 meter. Ambitie is hoogbouw te concentreren rondom Station Bullewijk. • Station Bullewijk moet daarnaast ook zorgen voor een betere oostwest doorwaadbaarheid in het gebied (vergelijkbaar met Bijlmer ArenA). • De Karspeldreef moet een stadstraat worden met veel voorzieningen zoals winkels. Plan om in eerste fase een supermarkt naar de Karspeldreef te trekken als initiator van een vliegwiel voor draagvlak voor meer voorzieningen. Investeren in inrichting openbare ruimte (oversteekbaarheid, brede stoepen, groene aantrekkelijke inrichting en verbindingen voor langzaam verkeer) zodat voorzieningen aan de hoofdstraten Hoogoorddreef, Karspeldreef (kruising Hondrugsweg, 1.000 – 5.000 bvo m2, bij 5.000 m2 voorzieningencentrum) en Meibergdreef haalbaar zijn; Entrees moeten georiënteerd zijn naar de straat. Later moeten horeca, sportscholen en dergelijken

volgen								
Beoogd realisatietermijn De beoogde gebiedsontwikkeling strekt zich uit over vele jaren. Aangezien station Bullewijk een cruciale aanjaagrol krijgt, dient de ontwikkeling van station en omgeving echter al in de eerste fase van de gebiedsontwikkeling op gang te komen. Studies dienen daarom spoedig te starten.								
Leveren capaciteit Vanaf 2018								
Beoogd opdrachtgever PBI-1 en 2 V&OR. Vanaf PBI-3 afhankelijk van maatregel								
Betrokkenen partners en hun rollen GVB vervoersexploitant V&OR (wegbeheerder, bewaakt mobiliteitsbeleid, medefinancier), G&O (grondeigenaar, medefinancier), R&D (bewaakt RO- en duurzaamheidsbeleid en is verantwoordelijk voor gebiedsontwikkelingen), MET (metrorailinfra eigenaar en beheerder) Vervoerregio (regionaal verkeer en vervoerbeleid, opdrachtgever voor exploitatie en beheer & onderhoud metro, medefinancier en eindverantwoordelijk voor de railveiligheid)								
Bijdrage aan doelen van de IA-M <table><tr><td>Snelheid</td><td>+</td></tr><tr><td>Bereikbaarheid</td><td>+</td></tr><tr><td>Betrouwbaarheid</td><td>n.v.t.</td></tr><tr><td>Exploitatie</td><td>n.v.t.</td></tr></table>	Snelheid	+	Bereikbaarheid	+	Betrouwbaarheid	n.v.t.	Exploitatie	n.v.t.
Snelheid	+							
Bereikbaarheid	+							
Betrouwbaarheid	n.v.t.							
Exploitatie	n.v.t.							
Hier is de IA-M volgend.								
Investeringskosten (ex BTW) Complexe variant Studiekosten: €300.000 - €750.000 Maatregelen: 10 a 15 miljoen Simpele variant Studiekosten: €60.000 - €150.000 Maatregelen: inschatting 1 à 5 miljoen € Financiële bronnen/ mede financiers								
Aandachtspunten Ideeën voor metrostation en gebiedsontwikkeling wordt nog onvoldoende afgestemd.								
Stand van zaken Project heeft nog geen status,								
Benodigde vervolgacties: Agenderen vanuit IA-M en nut, noodzaak en oplossingen en financiering verder uitwerken i.s.m. gebiedsteam								

3.3 Projectblad. Metrostation Gaasperplas, nieuwe perronkap, entree en stijgpunten

Project naam Metrostation Gaasperplas nieuwe perronkap, entree en stijgpunten									
Maatregel • Extra metrotoegang aan de noordzijde bij de Gaaperdammerweg corridor met lift, roltrap en vaste trap en ontvangstdomein met een OV-chipkaartpoortrij. • Perronkap									
Opgave/ nut/ noodzaak/ kans • Er ontstaat een nieuwe stadsentree bij station Gaasperplas. • Aan de noordzijde van station Gaasperplas wordt de Gaaperdammerweg (A9) ondertunneld. • Het metrostation heeft nu één toegang aan de zuidzijde. • Gewenst is een extra volwaardige metrotoegang aan de noordzijde bij de Gaaperdammerweg corridor, nabij het nieuw te ontsluiten gebied aan weerszijden van de ondergronds gebrachte A9. • Ook ontbeert metrostation Gaasperplas een perronkap. Een perronkap geeft een kwaliteitsimpuls. • De maatregel leidt tot verbetering van de bereikbaarheid en comfort.									
Samenhang met andere ontwikkelingen • Rond Station Gaasperplas zijn kansen om de omgeving te verdichten (metropolitane plek Gaasperdam). Dit is een belangrijke ontwikkeling om de reizigersaantallen op de Gaasperplaslijn te laten groeien en om een goede vulling op het eindpunt van de lijn te realiseren, waardoor de kostendeckingsgraad van de lijn verbetert									
Beoogd realisatietermijn Rond 2025 (beoogde realisatietermijn gebiedsontwikkeling is 2022-2025)									
Leveren capaciteit Vanaf 2019									
Beoogd opdrachtgever MET									
Betrokkenen partners en hun rollen GVB vervoerexploitant V&OR (wegbeheerder, bewaakt mobiliteitsbeleid, medefinancier), G&O (grondeigenaar, medefinancier), R&D (bewaakt RO- en duurzaamheidsbeleid en is verantwoordelijk voor gebiedsontwikkelingen), MET (metrorailinfra eigenaar en beheerder) Vervoerregio (regionaal verkeer en vervoerbeleid, opdrachtgever voor exploitatie en beheer & onderhoud metro, medefinancier en eindverantwoordelijk voor de railveiligheid)									
Bijdrage aan doelen van de IA-M <table border="1" data-bbox="368 1700 1062 1852"> <tr> <td>Snelheid</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Bereikbaarheid</td><td>++</td></tr> <tr> <td>Betrouwbaarheid</td><td>n.v.t.</td></tr> <tr> <td>Exploitatie</td><td>++</td></tr> </table> Exploitatiekostenefficiency: eind van de lijn: grote potentiële invloed van RO op het aantal reizigers		Snelheid	+	Bereikbaarheid	++	Betrouwbaarheid	n.v.t.	Exploitatie	++
Snelheid	+								
Bereikbaarheid	++								
Betrouwbaarheid	n.v.t.								
Exploitatie	++								
Investeringskosten (ex BTW) Studiekosten: €140.000 - €350.000									

Maatregelen: 5 à 10 miljoen €
Financiële bronnen/ mede financiers
Aandachtspunten De plannen voor gebiedsontwikkeling geven nog te weinig invulling aan de potentie tot verdichten en intensieve functies.
Stand van zaken Project heeft nog geen status,
Benodigde vervolgacties Agenderen vanuit IA-M en nut, noodzaak en oplossingen en financiering verder uitwerken i.s.m. gebiedsteam
Urgentie Geen

4. ARENAPOORT (BIJLMER ARENA)

4.1 Samenvatting: Als gevolg van ontwikkeling van het gebied rond de ArenAPoort worden circa 10.000 extra woningen en 14.000 arbeidsplaatsen voorzien. Het metrostation Bijlmer Arena is nu via één stijgpunt, via de stationshal, verbonden met de omgeving. Naast de gebiedsontwikkeling aan de westzijde van het station, neemt ook het belang van de overstap metro – bus steeds meer toe, onder andere vanuit IJburg. Een complexe oplossing betreft een extra stijgpunt tussen metrostation, busstation en omgeving.

Programma

In 2015 wonen er circa 1.600 mensen (900 woningen) en werken er circa 24.000 mensen in het ArenaPoort-gebied. De belangrijkste werklocaties zijn de kavels langs de Entree en het kantorengedouw langs het spoor aan de Bijlmerdreef (ING).

Voor het Arenapoortgebied is uitgegaan van de bruto vloeroppervlakte voor de berekening van inwoners en arbeidsplaatsen, zowel in de autonome als de plansituatie. Hierbij is uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- 65 m² per woning
- 1,8 bewoners per woning
- 20 m² per arbeidsplaats kantoor
- 80 m² per arbeidsplaats commercieel en maatschappelijk (bijv. detailhandel, onderwijs, hotel)
- 200 m² per arbeidsplaats leisure (bijv. evenementenlocatie)

In de autonome situatie worden er tot 2030 circa 2.900 woningen gerealiseerd en is er plek voor 31.500 arbeidsplaatsen. In de plansituatie zijn dit circa 11.800 woningen en is er plaats voor 38.100 arbeidsplaatsen.

Plaberumfase

Het doel is in 2018 nog een investeringsbesluit te nemen voor het gehele gebied. Het Zandkasteel, UID, de ING-campus en de Dreeftoren zijn de sleutelprojecten voor het gebied. De planning is dat UID in 2023 de eerste twee torens oplevert en in 2025 de andere twee torens. De transformatie van de Dreeftoren begint in 2019 en de eerste bewoners worden in 2020 verwacht. Ook de transformatie van het Zandkasteel begint in 2019. Hier worden de eerste bewoners en de internationale school in 2021 verwacht. In 2019 is de transformatie van de ING-campus af en begint de verhuizing. Ontwikkelaars staan klaar om het gebied verder te ontwikkelen. De ontwikkelingen *kunnen* heel snel gaan, het gebied is wel crisisgevoelig.

Risico's ontwikkeling

In het bestemmingsplan van het gebied is nog geen wonen toegestaan. UID vormt hierin een uitzondering en kan wel woningen ontwikkelen. Een tweede risico is geluidsoverlast van grote evenementen, deze kunnen moeilijk gemitigeerd worden. Een derde risico is de

bereikbaarheid van het gebied die reeds knellend is, maar mogelijk slechter wordt met de ontwikkelingen door de grotere aantallen reizigers.

Wordt in het plan rekening gehouden met kwaliteitsverbeteringen aan het metrostation?

Nog geen rekening gehouden met eventuele investeringen vanuit de Investeringsagenda Metro. Wel is al bekend dat kwaliteitsverbeteringen aan het station noodzakelijk zijn als men het gebied wilt ontwikkelen. De gebiedsontwikkeling is daarom niet gebonden aan investeringen in de metro, maar ze zijn wel noodzakelijk om de doelstellingen van de gemeente voor het gebied te behalen.

Er is inmiddels een projectleider aangesteld (Monique Lemmens) voor het stationsgebied. Haar projectgrenzen zijn grofweg Foppingadreef – Hoogoorddreef – Bijlmerdreef en ArenA-boulevard. Daarbuiten zijn nog andere gebiedsontwikkelingen. Jaap Gradella is de overall projectmanager.

Kan daar in het plan nog rekening mee worden gehouden?

Ja. Er wordt reeds rekening gehouden met het feit dat de fietsparkeervoorzieningen uitgebreid en verbeterd moeten worden. Deze fietsparkeervoorzieningen moeten klaar zijn voor de herinrichting van de boulevard. In het boulevard ontwerp is in het concept ontwerp nog geen rekening gehouden met de groei van het station. In het definitief ontwerp (gepland voor 2023) kan hier natuurlijk wel rekening mee worden gehouden. Bij de Corridorstraat is al nagedacht over de integratie van een tweede stijgpunt en doorgaande langzaam verkeer route onder het station

Hoe is het project georganiseerd?

Momenteel is er niemand structureel aangesloten van V&OR, GVB, M&T of de VRA. Alleen incidenteel bij het verkeersonderzoek zijn V&OR en de VRA aangesloten. Deze is tot op heden vrij auto-georiënteerd. Openbare ruimte e.d. worden beperkt ingebracht.

Er komt een mobiliteitsplan voor Zuidoost, inclusief een stuurgroep met de bovengenoemde partijen en G&O. In deze stuurgroep komen de verschillende ontwikkelingen in het stadsdeel samen.

Wat heeft het gebied van ons nodig om er een echt integraal project van te maken?

Informatie over de contactpersonen bij de VRA voor de HOV Zuidtangent en Investeringsagenda Fiets. Behoeftte aan ondersteuning en draagvlak vanuit de VRA over de station situatie (capaciteit, in- en uitstappers, piekmomenten e.d.) en over afspraken over het stationsgebied met ontwerpers van het stationsgebouw en de boulevard. Support nodig in het gesprek met NS en ProRail. Bij deze partijen wordt de urgentie nog onvoldoende gevoeld.

Verzoek tot project ideeën:

- Locatie (metro) poortjes stationsgebouw
- Aansluiting op nachtnet Amsterdam en Utrecht bij 12 grote evenementen in het jaar met metro

4.2 Projectblad. Verbeteren toegang metrostation Bijlmer-ArenA

Project naam
Verbeteren toegang metrostation Bijlmer-ArenA
Maatregel
Simpele maatregel: Een extra lift en extra OV chipkaartpoortjes naar het metroperron Bijlmer-ArenA Complexe maatregel: De nooduitgang vanaf het metroperron aan de noordzijde ombouwen tot een volwaardige toegang tussen metro en (HOV-) busstation en deze te voorzien van roltrappen danwel lift en vaste trap in plaats van de huidige brandtrap
Opgave/ nut/ noodzaak/ kans
• De nabije omgeving van station Bijlmer wordt steeds meer voorzien van bebouwing. • Station Bijlmer ontwikkelt zich steeds meer tot landelijk knooppunt, een herkomstbestemming station voor woon-werkverkeer en voor evenementen. • Het programma Hoogfrequent Spoor zorgt voor een toename van het aantal treinen en reizigers • Rond Station Bijlmer vinden in het kader van Koers 2025 ruimtelijke ontwikkelingen (wonen, kantoren, voorzieningen) in voorbereiding; i.h.k.v. Amstel-Arena Corridor. • De capaciteit, bereikbaarheid en comfort van metrostation Bijlmer dient voorbereid te worden op een belangrijke rol; regionaal en lokaal. • De capaciteit, bereikbaarheid en comfort van metrostation Bijlmer schiet op drukke momenten tekort en dient voorbereid te worden op een belangrijke rol; naast landelijk, met nadruk ook regionaal en lokaal. • De complexe maatregel leidt tot betere overstap tussen bus en metro en leidt daarmee tot verbetering van de bereikbaarheid en comfort en tot een betere bereikbaarheid in het kader van de gebiedsontwikkeling. • Op drukke metrostations zijn in principe twee liften, dat is bij uitval van een lift prettig voor mindervaliden, een kwetsbare gebruikersgroep. Het alternatief bij uitval van de lift is het doorreizen naar het eerstvolgende station. Dit betekent op het metronet dat er grote afstanden moeten worden afgelegd. • Het te overwinnen hoogteverschil in metrostation Bijlmer is aanzienlijk, namelijk 11 meter. Bovendien is metrostation Bijlmer het drukste metrostation dat slechts beschikt over één lift.
Samenhang met andere ontwikkelingen
• Overgedragen van IA OV 2^e tranche bus/tram. • Rond station Bijlmer vinden in het kader van Koers 2025 aanzienlijke ruimtelijke ontwikkelingen (Amsterdamse Poort (65000m² kantoor, 3500 woningen, 40000m² voorzieningen) plaats; Amstel-Arena Corridor. • De evenementenrol van station Bijlmer wordt steeds belangrijker, ook voor Amsterdammers en de regio. • Extra toegang tussen bus- en metrostation Bijlmer-ArenA, maatregel 2.3.10. Indien daarvoor gekozen wordt ligt het bouwen van nog een extra lift niet voor de hand
Beoogd realisatietermijn
2018-2020
Leveren capaciteit
2018
Beoogd opdrachtgever
MET
Betrokkenen partners en hun rollen
GVB vervoerexploitant

V&OR (wegbeheerder, bewaakt mobiliteitsbeleid, medefinancier),
 MET (metrorailinfra eigenaar en beheerder)
 ProRail (zware railinfra eigenaar en beheerder treinstation)
 Vervoerregio (regionaal verkeer en vervoerbeleid, opdrachtgever voor exploitatie en beheer & onderhoud metro, medefinancier en eindverantwoordelijk voor de railveiligheid)

Bijdrage aan doelen van de IA-M

Snelheid	+
Bereikbaarheid	+
Betrouwbaarheid	n.v.t.
Exploitatie	n.v.t.

Bereikbaarheid verzorgen als andere lift kapot is

Investeringskosten (ex BTW)

Simpele maatregel:

Studiekosten: €30.000 - €75.000

Maatregelen: 1 à 5 miljoen (rond 1,5 miljoen)

Complexe maatregel:

Studiekosten: €140.000 - € 350.000

Maatregelen: 5 à 10 miljoen €

Financiële bronnen/ mede financiers

Aandachtspunten

Samenhang en keuze tussen maatregel 4.3

Stand van zaken

Project heeft nog geen status.

Benodigde vervolgacties

Na opname in IA-M start studie opgaven en bijbehorende maatregelen

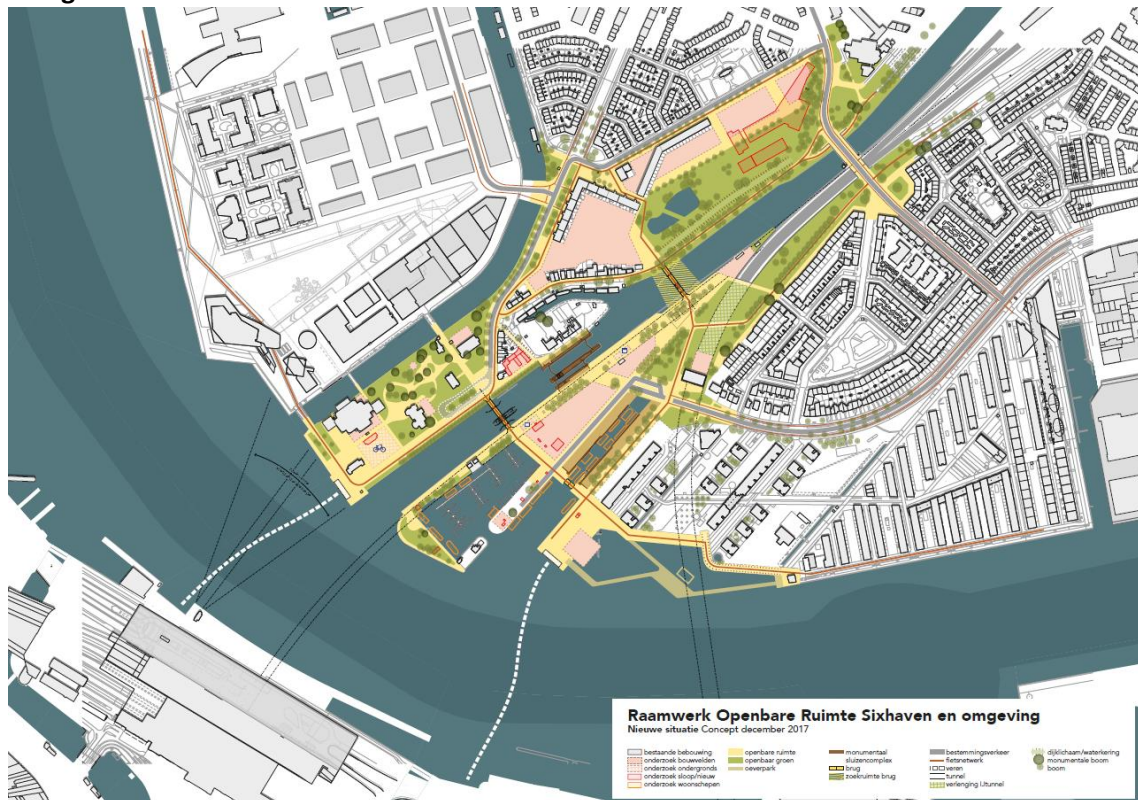
Urgentie

Het verbeteren van de toegankelijkheid voor minder validen op station Bijlmer heeft politiek/bestuurlijke prioriteit.

5. SIXHAVEN

6.1 Samenvatting: De gebiedsontwikkeling rondom Sixhaven is geënt op het bouwen van een extra metrostation Sixhaven in de Noord/Zuidlijn. Zonder metrostation komt er geen of een ander soort gebiedsontwikkeling.

Plangrens



Programma

Bij Tolhuistuin en Sixhaven ligt de nadruk in eerste instantie op verbetering van de infrastructuur en openbare ruimte. Nieuwbouw volgt in een later stadium. Het gaat dan om woningen, kantoren, commerciële voorzieningen en publieke functies. Opknappen van de Buiksloterweg en de Meidoornweg wordt gekoppeld aan een nieuwe (fiets) route naar metrostation Sixhaven en vernieuwing/ verplaatsing De Nieuwe Havo. Woningbouw is mogelijk en Laanwegpark kan vergroot worden. Voorstel is om een verkenning kan worden gestart om de IJpleinbuurt te vernieuwen.

Plaberumfase

Het project zit in fase 2. In 2020 staat het uitvoeringsbesluit op de planning (GO/NO GO moment voor metrostation Sixhaven)

Wordt in het plan rekening gehouden met kwaliteitsverbeteringen aan het metrostation?

Ja. De ruimtelijke ontwikkeling is grotendeels gebaseerd op en afhankelijk van de metro ontsluiting.

Kansen en risico's

Ontwikkelingen RO volgen ontwikkelingen infra. Station wordt ontwikkeld vanaf 2020 en duurt tot 2024. In de tussentijd wordt hard gewerkt aan wat de mogelijkheden zijn voor een ruimtelijk programma. Programma zit in bandbreedte 0 tot 80.000 m² woningen, maar wordt pas ontwikkeld na de oplevering van het station. Het aantal ponten naar het gebied nemen in de komende jaren met 1.5x tot 2.0x toe (dit is een schatting: Beleidskader veren staat het exacte getal).

Wat heeft het gebied van ons nodig om er een echt integraal project van te maken?

Er is behoefte aan expertise van de VRA op vervoerswaarde-analyse. Hij wilt weten wat de bandbreedte van verschillende functies is op de vervoerswaarde? Hoeveel verplaatsingen genereert een functie per m²?

6.2 Projectblad. Bouw Metrostation Sixhaven

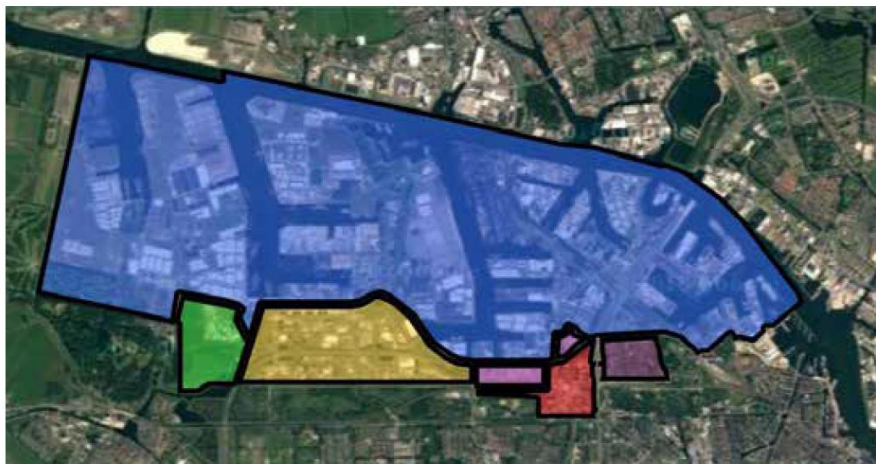
Project naam Bouw Metrostation Sixhaven
Maatregel Bouw van een ondergronds metrostation in de Noord/Zuidlijn , bestaande uit: • een eilandperron met een breedte van 7,4 meter • stijgpunten (liften en roltrappen) van het perron- naar maaiveldniveau • Twee entrees op maaiveld • Fietsenrekken (max. 100 plaatsen op maaiveld) • Alle benodigde technische voorzieningen om station te laten functioneren • Het plaatsen van perrondeuren (voortkomend uit het projectidee ‘perrondeuren op drukke metrostations NZL-plaatsen)
Opgave/ nut/ noodzaak/ kans • Amsterdam-Noord ontwikkelt zich de afgelopen jaren in hoog tempo en zal dat naar alle waarschijnlijkheid ook de aankomende jaren blijven doen. Er komen steeds meer nieuwe woningen, bedrijven en publiekstrekkingen. Als gevolg hiervan is de drukte op de veren sterk toegenomen. De huidige verbindingen kunnen de toestroom van fietsers en voetgangers niet meer aan. Amsterdam wil daarom zorgen voor nieuwe en snellere verbindingen met Noord. Hiervoor is het Programma <i>Sprong over het IJ</i> gestart. Het station maakt deel uit van dit programma • In 2030 zal op basis van de huidige verwachtingen sprake kunnen zijn van een vergelijkbaar gebruik van station Sixhaven met de stations Vijzelgracht, Ferdinand Bolstraat en Europaplein. • Het station heeft een gunstig effect op de bereikbaarheid van de nieuwe publiekstrekkingen op Overhoeks en de rest van de noordelijke IJ-oeveren. • Met de metro als backbone van het vervoersysteem neemt het aantal reizigers toe. Een aantal metrostations van de NZL, waaronder Sixhaven, heeft perrons die smaller zijn en bovendien nog eens ongelijkmatig worden belast. Perrondeuren zorgen ervoor dat reizigers zich op de juiste plaats opstellen en er geen rekening hoeft te worden gehouden met een veiligheidszone langs het spoor. Het perron wordt daardoor optimaler benut. Bovendien wordt de toch al kritische halteertijd op de NZL beter beheerst.
Samenhang met andere ontwikkelingen • Overige onderdelen Programma Sprong over het IJ • Verplaatsing PTA • Principebesluit Ontwikkelopgave gebied Sixhaven (en omgeving) • Realisatie Fietsbrug Noordhollands Kanaal • Realisatie van een tweede (voetgangers)verbinding ten zuiden van de sluis en deze te koppelen aan de besluitvorming over realisatie metrostation Sixhaven in 2020. • De inzet van het metromaterieel; de perrondeuren moeten corresponderen met de deuren van het metromaterieel en het materieel moet altijd op dezelfde plek halteren. • Perrondeuren zijn ook noodzakelijk bij automatisch rijden
Beoogd realisatietermijn 2024
Leveren capaciteit Project is al gestart
Beoogd opdrachtgever MET

Betrokkenen partners en hun rollen									
Vervoerregio (regionaal verkeer en vervoerbeleid, opdrachtgever voor exploitatie en beheer & onderhoud, medefinancier en eindverantwoordelijk voor de railveiligheid)									
R&D (bewaakt RO- en duurzaamheidsbeleid en is verantwoordelijk voor gebiedsontwikkelingen)									
V&OR (wegbeheerder, bewaakt mobiliteitsbeleid, medefinancier)									
G&O (grondeigenaar, medefinancier)									
MET (railinfra eigenaar en railinfra beheerder)									
GVB (vervoerexploitant)									
Stadswerken (dagelijks beheer openbare ruimte)									
Bijdrage aan doelen van de IA-M									
	<table> <tr> <td>Snelheid</td><td></td></tr> <tr> <td>Bereikbaarheid</td><td>++</td></tr> <tr> <td>Betrouwbaarheid</td><td></td></tr> <tr> <td>Exploitatie</td><td>+</td></tr> </table>	Snelheid		Bereikbaarheid	++	Betrouwbaarheid		Exploitatie	+
Snelheid									
Bereikbaarheid	++								
Betrouwbaarheid									
Exploitatie	+								
Investeringskosten (ex BTW)									
VAT kosten 2019-2020:	€ 3,2 mln (t/m uitvoeringsbesluit)								
VAT kosten 2020-2024:	€ 6,8 mln								
Maatregelen: investeringskosten	€ 50 miljoen (incl. VAT kosten)								
Perrondeuren: investeringskosten	€1,7 mln.								
Studiekosten: perrondeuren	€34.000 - €85.000								
Financiële bronnen/ mede financiers	Voorkeursbeslissing juli 2017 en nadere uitwerking								
5 % gemeente Amsterdam ?	Project specifieke afspraken in de maak								
Aandachtspunten									
• Onderbouwing/verkrijgen extra vervoerswaarde in relatie tot financiering vanuit VRA • Relatie met gebiedsontwikkeling Sixhaven en omgeving • Realisatie 'met de winkel open' • Houdbaarheid uitgangspunt Sixhaven conform NZL-standaard • Dit is de eerste keer dat op het Amsterdamse metronet wellicht met perrondeuren wordt gewerkt. Starten met een pilot Sixhaven ligt daarom voor de hand.									
Stand van zaken									
MET E&B bereidt opdracht aan MET PC voor (voorbereiding t/m Uitvoeringsbesluit)									
Benodigde vervolgacties									
Q1 2019: Projectbesluit (afsluiting PBI fase 3)									
Q2 2020: Uitvoeringsbesluit (afsluiting PBI fase 4, start aanbestedingsprocedure)									
Urgentie									
Hoog (zie voorkeursbeslissing juli 2017)									

6. SLOTERDIJK

7.1 Samenvatting: Rond station Sloterdijk wordt Havenstad ontwikkeld, een gemengd stedelijk gebied dat ruimte moet bieden aan een forse woningbouwopgaven economische groei. Voor één van de deelgebieden van Havenstad, het Gebiedsproject Sloterdijk, is een investeringsbesluit genomen. Rondom Sloterdijk worden kantoren getransformeerd tot hotels en zal de nodige woningbouw worden gerealiseerd. Dit alles betekent dat Sloterdijk in een meer stedelijk gebied komt te liggen en dat de drukte op Sloterdijk zal toenemen.

Plangrens



Rood: Sloterdijk-Centrum (Nieuw-West)
Roze: Sloterdijk II (Nieuw-West)
Geel: Sloterdijk III (Nieuw-West)
Groen: Sloterdijk IV (Nieuw-West)

Paars: Sloterdijk I (West)
Blauw: Haven

Programma

In Sloterdijk-Centrum worden kantoren getransformeerd naar hotels. Daarnaast worden er 1250 woningen gebouwd. Uiteindelijk moet er een gemengd woon-werk milieu komen, waarbij het station als knooppunt een belangrijke rol speelt.

Daarnaast heeft het gebiedsteam nog ideeën voor het station. Hiervoor werken zij samen met ARCAM om dit verder uit te werken

Plaberumfase

Investeringsbesluit is genomen voor het gebied. De plannen voor het station zitten nog in de initiatieffase. Q2/Q3 worden gebruikt om de plannen en mogelijkheden van het station verder te verkennen. Eind 2018 wordt besloten of er wordt toegewerkt aan een principebesluit.

Wordt in het plan rekening gehouden met kwaliteitsverbeteringen aan het metrostation?

Ja

Kan daar in het plan nog rekening mee worden gehouden?

Ja

Hoe is het project georganiseerd?

Er zijn verschillende deelprojecten (zie kaart plansgrens). Daarnaast is er een omgevingsmanager voor knooppunt Sloterdijk.

Wat heeft het gebied van ons nodig om er een echt integraal project van te maken?

7.2 Projectblad. Vernieuwen zuid toegang metrostation Sloterdijk

Project naam
Herinrichting zuidelijke toegang station Sloterdijk – ontvangstdomein en (rol)trap
Maatregel
• Nieuwe bredere Zuidtoegang naar het Carrascoplein • Extra (rol)trap(pen) naar passerelle • Aanleg ontvangstdomein (tussenniveau) • Overkapping passerelle en stijpunten
Opgave/ nut/ noodzaak/ kans
• Station Sloterdijk ontwikkelt zich steeds meer tot een herkomst- bestemming station dat ook buiten de spits gebruikt wordt. • Het programma Hoogfrequent Spoor zorgt voor een toename van het aantal treinen en reizigers op station Sloterdijk • Daarnaast krijgt de metro steeds meer de functie van backbone in het Amsterdamse metronet en in de wijde omgeving. Daarmee neemt het belang van overstappen van trein, tram, en bus (aan de zuidoostzijde) op metro en andersom steeds meer toe. • De treinperrons op maaiveld, worden aan de oostzijde verder naar het oosten verlengd, waardoor meer treinreizigers gebruik zullen gaan maken van de passerelle. • Ten oosten van station Sloterdijk zijn in het kader van Koers 2025 grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen (wonen, kantoren, voorzieningen) rondom Sloterdijk-Centrum en Sloterdijk- 1 zuid in voorbereiding; (i.h.k.v. Haven Stad). Een en ander betekent dat het gebruik van het station, vooral aan de oostzijde van het station, zal toenemen. • De capaciteit, bereikbaarheid en comfort van het station dient voorbereid te worden op een belangrijker rol; landelijk, regionaal en lokaal. Dit mede gezien diverse ruimtelijke ontwikkelingen. • Er ontbreekt aan weerszijden van de passerelle een ontvangstdomein (overgang van entree naar reisdomein, waar reizigers zich kunnen oriënteren op hun reis), de passerelle en stijpunten bevinden zich in de openlucht, de stijpunten zijn niet voorzien van opgaande roltrappen. • De maatregel leidt tot betere overstap tussen bus en tram enerzijds, en metro en trein anderzijds en leidt daarmee tot verhoging reissnelheid en verbetering bereikbaarheid.
Samenhang met andere ontwikkelingen
• Station Sloterdijk ontwikkelt zich steeds meer tot een herkomst- bestemming station dat ook buiten de spits gebruikt wordt. • Ten oosten van station Sloterdijk zijn in het kader van Koers 2025 grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen (wonen, kantoren, voorzieningen) in voorbereiding; i.h.k.v. Haven Stad. • De treinperrons op maaiveld, worden aan de oostzijde verder naar het oosten verlengd. • Koers 2025 Plangebied Sloterdijk-1 Zuid Transformatie bedrijventerrein naar stedelijke werk- en woonwijk: woningen, kantoren, voorzieningen, hotels rond station Sloterdijk
Beoogde realisatietermijn
2022
Leveren capaciteit
Vanaf 2020
Beoogd opdrachtgever
ProRail
Betrokkenen partners en hun rollen
GVB vervoerexploitant

V&OR (wegbeheerder, bewaakt mobiliteitsbeleid, medefinancier),
 G&O (grondeigenaar, medefinancier),
 R&D (bewaakt RO- en duurzaamheidsbeleid en is verantwoordelijk voor gebiedsontwikkelingen),
 MET (metrorailinfra eigenaar en beheerder)
 ProRail (zware railinfra eigenaar en beheerder)
 NS (Station eigenaar)
 Vervoerregio (regionaal verkeer en vervoerbeleid, opdrachtgever voor exploitatie en beheer & onderhoud metro, medefinancier en eindverantwoordelijk voor de railveiligheid)

Bijdrage aan doelen van de IA-M

Snelheid	+
Bereikbaarheid	+
Betrouwbaarheid	n.v.t.
Exploitatie	n.v.t.

Extra functionaliteit door extra (rol)trap waarvan de trein ook trein profiteert.

Investeringskosten (ex BTW)

Studiekosten: €60.000 - €150.000

Maatregelen: 1 à 5 miljoen

Financiële bronnen/ mede financiers

Dit is primair een NS/ProRail project. Vanuit de Investeringsagenda kan een percentage van het genoemde bedrag bijgedragen worden.

Aandachtspunten

Nut en noodzaak van een verbeterd stijgpunt tussen busstation en passerelle is op korte termijn gewenst.

Stand van zaken

Project heeft geen formele status. Is een nog idee.

Benodigde vervolgacties

Nut en noodzaak verder uitwerken in PBI-fase 1

Urgentie

Meelopen met PHS

7.3 Projectblad. Capaciteit en kwaliteit passerelle station Sloterdijk verhogen

Project naam
Verbetering capaciteit van de passerelle op Sloterdijk
Maatregel
Verbreden bestaande of bouwen nieuwe passerelle
Opgave/ nut/ noodzaak/ kans
• Station Sloterdijk ontwikkelt zich steeds meer tot een herkomst- bestemmingsstation dat ook buiten de spits gebruikt wordt. • Het Programma Hoogfrequent Spoor zorgt voor een toename van het aantal treinen en reizigers op Sloterdijk • Daarnaast krijgt de metro steeds meer de functie van backbone in het Amsterdamse metronet en in de wijde omgeving. Daarmee neemt het belang van overstappen van trein, tram- en bus (aan de zuidoostzijde) op metro en andersom steeds meer toe. • De treinperrons op maaiveld, worden aan de oostzijde verder naar het oosten verlengd, waardoor meer treinreizigers gebruik zullen gaan maken van de passerelle. • Ten oosten van station Sloterdijk zijn in het kader van Koers 2025 grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen (wonen, kantoren, voorzieningen) in voorbereiding; i.h.k.v. Haven Stad. Een en ander betekent dat het gebruik van het station, vooral aan de oostzijde van het station, zal toenemen. De capaciteit en bereikbaarheid van de passerelle dient daarop aangepast te worden • De maatregel leidt tot betere overstap tussen bus en tram, en metro en trein en leidt daarmee tot verhoging reissnelheid en verbetering bereikbaarheid.
Samenhang met andere ontwikkelingen
• Station Sloterdijk ontwikkelt zich steeds meer tot een herkomst- bestemmingsstation dat ook buiten de spits gebruikt wordt. • De treinperrons op maaiveld, worden aan de oostzijde verder naar het oosten verlengd. • Ten oosten van station Sloterdijk zijn in het kader van Koers 2025 grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen (wonen, kantoren, voorzieningen) rondom Sloterdijk-Centrum en Sloterdijk- 1 in voorbereiding; i.h.k.v. Haven Stad.
Beoogd realisatietermijn
2025
Leveren capaciteit
Vanaf 2020
Beoogd opdrachtgever
V&OR
Betrokkenen partners en hun rollen
GVB vervoerexploitant V&OR (wegbeheerder, bewaakt mobiliteitsbeleid, medefinancier), G&O (grondeigenaar, medefinancier), R&D (bewaakt RO- en duurzaamheidsbeleid en is verantwoordelijk voor gebiedsontwikkelingen), MET (metrorailinfra eigenaar en beheerder) ProRail (zware railinfra eigenaar en beheerder) NS (Station eigenaar) Vervoerregio (regionaal verkeer en vervoerbeleid, opdrachtgever voor exploitatie en beheer &

onderhoud metro, medefinancier en eindverantwoordelijk voor de railveiligheid)									
Bijdrage aan doelen van de IA-M									
<table border="1"> <tr> <td>Snelheid</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Bereikbaarheid</td><td>n.v.t.</td></tr> <tr> <td>Betrouwbaarheid</td><td>n.v.t.</td></tr> <tr> <td>Exploitatie</td><td>n.v.t.</td></tr> </table>	Snelheid	+	Bereikbaarheid	n.v.t.	Betrouwbaarheid	n.v.t.	Exploitatie	n.v.t.	
Snelheid	+								
Bereikbaarheid	n.v.t.								
Betrouwbaarheid	n.v.t.								
Exploitatie	n.v.t.								
Klein effect op metroreizigers. Verlengde passerelle: beter bereikbaarheid van de treinperrons. Scores alleen voor metroreizigers gedaan.									
Investeringskosten (ex BTW) Studiekosten: €300.000 - €750.000 Maatregelen: 10 à 20 miljoen Financiële bronnen/ mede financiers NS/ProRail/IenM									
Aandachtspunten									
Stand van zaken Project heeft geen formele status. Is nog een idee,									
Benodigde vervolgacties Nut en noodzaak nader onderbouwen									
Urgentie Meelopen met PHS									

7.4 Projectblad. Verplaatsen OV-Chipkaart poorten metrostation Sloterdijk

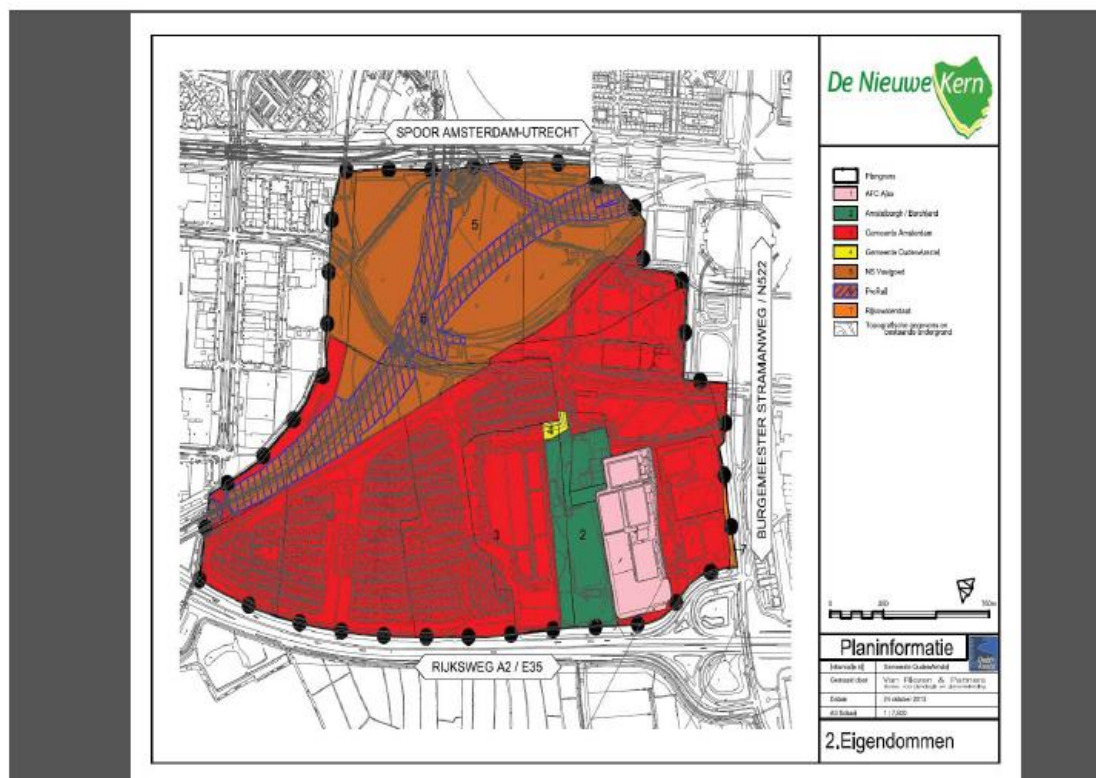
Project naam Verplaatsen van OV-poorten op metrostation Sloterdijk
Maatregel Het verlengen van de perrons, zodat de trappen in de stijgpunten naar achter geschoven kunnen worden en er meer spoelruimte en poortcapaciteit gerealiseerd kan worden.
Opgave/ nut/ noodzaak/ kans - Station Sloterdijk ontwikkelt zich steeds meer tot een herkomst- bestemmingsstation dat ook buiten de spits gebruikt wordt. - Daarnaast krijgt de metro steeds meer de functie van backbone in het Amsterdamse metronet en in de wijde omgeving. Daarmee neemt het belang van overstappen van trein, tram- en bus (aan de zuidoostzijde) op metro en andersom steeds meer toe. - Ten oosten van station Sloterdijk zijn in het kader van Koers 2025 grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen (wonen, kantoren, voorzieningen) in voorbereiding; i.h.k.v. Haven Stad. Een en ander betekent dat het gebruik van het metrostation zal toenemen. De capaciteit van de metropoortjes dient daarop aangepast te worden - De beide rijen met metropoortjes zijn in de hal gesitueerd. Beide rijen bevinden zich onderaan de trap van perron naar hal en vv. De spoelruimte tussen trap en poortrijen is te krap. De beperkte ruimte en de beperkte poortcapaciteit zorgen ervoor dat reizigers in de huidige situatie tot stilstand komen op de trap en langzaam naar beneden bewegen op weg naar de poortrij. Dit is niet comfortabel en ook nog eens gevaarlijk. - Een grotere capaciteit van poortrijen en een grotere spoelruimte leidt tot verhoging van de reissnelheid en verbetering van het reiscomfort.
Samenhang met andere ontwikkelingen - Station Sloterdijk ontwikkelt zich steeds meer tot een herkomst- bestemmingsstation dat ook buiten de spits gebruikt wordt. - De treinperrons op maaiveld, worden aan de oostzijde verder naar het oosten verlengd. - Ten oosten van station Sloterdijk zijn in het kader van Koers 2025 grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen (wonen, kantoren, voorzieningen) rondom Sloterdijk-Centrum en Sloterdijk- 1 in voorbereiding; i.h.k.v. Haven Stad.
Beoogde realisatietermijn 2018
Leveren capaciteit 2018
Beoogd opdrachtgever MET
Betrokkenen partners en hun rollen GVB vervoerexploitant V&OR (wegbeheerder, bewaakt mobiliteitsbeleid, medefinancier), G&O (grondeigenaar, medefinancier), R&D (bewaakt RO- en duurzaamheidsbeleid en is verantwoordelijk voor gebiedsontwikkelingen), MET (metro railinfra eigenaar en beheerder) Vervoerregio (regionaal verkeer en vervoerbeleid, opdrachtgever voor exploitatie en beheer &

onderhoud metro, medefinancier en eindverantwoordelijk voor de railveiligheid)									
Bijdrage aan doelen van de IA-M									
	<table> <tr> <td>Snelheid</td><td>+</td></tr> <tr> <td>Bereikbaarheid</td><td>n.v.t.</td></tr> <tr> <td>Betrouwbaarheid</td><td>n.v.t.</td></tr> <tr> <td>Exploitatie</td><td>n.v.t.</td></tr> </table>	Snelheid	+	Bereikbaarheid	n.v.t.	Betrouwbaarheid	n.v.t.	Exploitatie	n.v.t.
Snelheid	+								
Bereikbaarheid	n.v.t.								
Betrouwbaarheid	n.v.t.								
Exploitatie	n.v.t.								
Investeringskosten (ex BTW) Studiekosten: €60.000 - €150.000 Maatregelen: 1 à 5 miljoen Financiële bronnen/ mede financiers									
Aandachtspunten Betreft een maatregel met hoge urgentie, mogelijk kunnen stappen in de projectfasering worden samengevoegd.									
Stand van zaken Project heeft nog geen formele status.									
Benodigde vervolgacties Na opname in IA-M start uitwerking									
Urgentie Hoog. De metropoortjes van beide metrostijgpunten zijn in de hal gesitueerd en er is onvoldoende ruimte tussen trappen en poortrij. De verwachting is dat de drukte op het metrostation verder zal toenemen door ontwikkelingen in transfer en in de omgeving, waarbij geldt dat poortcapaciteit nu al te krap is. Ook is er kans op werk-met-werk nu de glazen tegels bij het perron vervangen moeten worden.									

7. NIEUWE KERN (STRANDVLIET/DUIVENDRECHT)

8.1 Samenvatting: Er wordt gewerkt aan ontwikkelingen in het gebied grenzend aan de stations Duivendrecht en Strandvliet tot aan de Amsterdam Johan Cruijf ArenA. Het gaat om het opnieuw inrichten van het gebied met bedrijvigheid, woningen en recreatieve voorzieningen. De uitstraling en toegang tot beide stations dient verbeterd te worden.

Plangrens



Figuur 7: Verdeling grondeigendom in het plangebied

Programma

De gemeente Ouder-Amstel werkt aan een projectbesluit voor de ontwikkeling van het gebied grenzend aan de stations Duivendrecht en Strandvliet tot aan de Amsterdam Johan Cruijf ArenA. Het gaat om het opnieuw inrichten van het gebied met bedrijvigheid, woningen en recreatieve voorzieningen. Het krijgt een woondichtheid van 30-90 woningen per hectare, waarbij de Oostzijde van station Duivendrecht een hogere dichtheid krijgt dan de westzijde. Het gaat in totaal om ongeveer 4500 woningen.

De ontwikkelingen richten zich met name sterk op station Duivendrecht. Men is momenteel ook bezig met een structuurvisie voor o.a. fiets, ov, voetgangersroutes die de routing naar het station moeten verbeteren.

Daarnaast ligt een deel van de woningbouw ook in de omgeving van station Strandvliet. Ook daar moet de uitstraling en toegang/bereikbaarheid worden verbeterd.

Plaberumfase

In Q2 2017 is een principebesluit genomen. De planning is dat er in Q2 2018 een projectbesluit wordt genomen, in Q5 2019 een investeringsbesluit en start bouw in Q2 2021.

Wordt in het plan rekening gehouden met kwaliteitsverbeteringen aan het metrostation?

Hier wordt niet expliciet over gesproken. Wel wordt er gesproken over het maken van betere fietsroutes en fietsenstallingen bij de stations. Ook wordt er nagedacht over een busverbinding om de westkant van de Halterbergweg beter de ontsluiten.

Kan daar in het plan nog rekening mee worden gehouden?

Ja. Verbeteren van het station wordt door het gebiedsteam goed ontvangen.

Hoe is het project georganiseerd?

Thema	Opdracht	Opdrachtgever	Status
Water	Waterpeil, polders	Grondeigenaar individueel	Uitgezet
Bodem	Bodemgesteldheid	Grondeigenaar individueel	Uitgezet
Milieuozonering	Lucht	Ouder Amstel	Nog niet uitgezet
	Geluid (spoor, weg, vliegtuig)	Ouder Amstel	Nog niet uitgezet
	Risico's	Ouder Amstel	Nog niet uitgezet
Verkeer en infrastructuur	Omleggen 150 Kv kabel	Ouder Amstel	Nog niet uitgezet
	Vervoer gevaarlijke stoffen	Ouder Amstel	Nog niet uitgezet
	Afwaardering A2 en infra-grid Amstelcorridor	Gemeente Amsterdam	Uitgezet, eerste schets-onderzoek
	Evenementen parkeren arena	Gemeente Amsterdam	Uitgezet, nieuwe uitwerking vlekkenplan
Stedenbouwkundig-ruimtelijk	Verdere definiëring woonmilieus	Grondeigenaren gezamenlijk	Nog niet uitgezet
	Regionale sportinventarisatie	Gemeente Amsterdam	Uitgezet
	Beleidsstudie toekomst Volkstuinenparken	Gemeente Amsterdam	Uitgezet
Juridisch-Planologisch	MER-rapportage tby bestemmingsplan*	Ouder Amstel	Nog niet uitgezet
Duurzaamheid	Duurzaamheids-eisen voor het Tenderbeleid	Grondeigenaren individueel	Nog niet uitgezet
	Roadmap duurzaamheid wanneer welke instrumenten inzetten	Grondeigenaren individueel	Uitgezet
Financieel	Grondexploitatie (GREX)	Ouder Amstel	Nog niet uitgezet
	Uitgangspunten anterieure overeenkomsten	Grondeigenaren gezamenlijk op hoofdlijnen en individueel specifiek	Nog niet uitgezet
Economisch	Vestigingsvraag detailhandel en commerciële voorzieningen	Ouder Amstel	Nog niet uitgezet

Figuur 20: Tabel nog nader te onderzoeken in de volgende planfasen (projectbesluit/investeringsbesluit)F

Wat heeft het gebied van ons nodig om er een echt integraal project van te maken?

Steun in de richting van NS en ProRail. Samenwerking is nodig, ook met andere ontwikkelingen als een P+R.

8.2 Projectblad. Herinrichten toegangen station Strandvliet

Project naam Herinrichting toegangen station Strandvliet
Maatregel De verbinding zoeken tussen de een heldere structuur van het station en de ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid en de doorgaande netwerken voor langzaam verkeer door: - Toegangen aantrekkelijk en geschikt maken voor toekomstige vervoerstromen rekening houdend met evenementen - Aanvullende fietsparkeervoorzieningen - Directe en aantrekkelijke routes voor langzaam verkeer naar het station - Aanleg lift in noordelijk stijgpunt Strandvliet.
Opgave/ nut/ noodzaak/ kans - De omgeving van het gebied rond Station Strandvliet gaat zich de komende jaren steeds verder ontwikkelen met woningbouw en andere functies, naast de belangrijke functie die station Strandvliet al heeft bij evenementen. - Daarnaast krijgt de metro steeds meer de functie van backbone in het Amsterdamse metronet en in de wijde omgeving. - De capaciteit, bereikbaarheid en comfort van het station dient voorbereid te worden op een belangrijker rol. Het huidige station wordt als sociaal onveilig ervaren - Het metrostation Strandvliet heeft aan beide einden van het perron een toegang. De zuidelijke toegang heeft een lift, de noordelijke toegang niet. De bereikbaarheid schiet kwalitatief tekort en is niet robuust. Er is wel een liftschacht aanwezig waar na aanpassing een lift in geplaatst kan worden. - Mogelijk aanvullende functie voor opvangen evenementenverkeer (piekmomenten) door capaciteitsgebrek van het station Bijlmer (verdelen verkeersstromen).
Samenhang met andere ontwikkelingen - Ten westen van station Strandvliet vinden in het kader van De Nieuwe Kern grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen (wonen, kantoren, sportvoorzieningen e.d.) - Ten oosten van station Strandvliet (tot Venserpolder) is behoefte aan betere bereikbaarheid en interactie met het gebied aan de westzijde. - Aanvullende ontwikkelingen op het gebied van evenementen door de ontwikkeling van een extra poppodium in de Arenapoort gebied. (mogelijk) opzet van een integrale mobiliteitsvisie door v&or voor het plangebied Zuidoost.
Leveren capaciteit Vanaf 2019
Beoogde realisatietermijn 2025
Beoogd opdrachtgever V&OR
Betrokkenen partners en hun rollen GVB vervoerexploitant Gemeente Amsterdam: - V&OR (wegbeheerder, bewaakt mobiliteitsbeleid, medefinancier, verkeerstactiek / regie (evenementenverkeer)), - G&O (grondeigenaar, medefinancier), - R&D (bewaakt RO- en duurzaamheidsbeleid en is verantwoordelijk voor gebiedsontwikkelingen binnen de gemeente Amsterdam), - MET (metrorailinfra eigenaar en beheerder) Gemeente Ouder-Amstel (wegbeheerder, kaderstellend voor de gebiedsontwikkelingen aan de

westzijde van station Strandvliet)

Vervoerregio (regionaal verkeer en vervoerbeleid, opdrachtgever voor exploitatie en beheer & onderhoud metro, medefinancier en eindverantwoordelijk voor de railveiligheid)

ProRail (zware railinfra eigenaar en beheerder)

Bijdrage aan doelen van de IA-M

Snelheid	n.v.t.
Bereikbaarheid	+
Betrouwbaarheid	n.v.t.
Exploitatie	n.v.t.

Extra functionaliteit door extra (rol)trap waarvan de trein ook trein profiteert.

Investeringskosten (ex BTW)

Studiekosten: €50.000-€125.000

Maatregelen: 1 à 5 miljoen

Financiële bronnen/ mede financiers:

Gemeente Amsterdam / gemeente Ouder-Amstel / Vervoerregio

Aandachtspunten

Nut en noodzaak van een verbeterd noordelijk stijgpunt is op korte termijn gewenst.

Stand van zaken

Project heeft geen formele status. Is een nog idee.

Benodigde vervolgacties

Nut en noodzaak verder uitwerken in PBI-fase 1

Urgentie

Geen

8.3 Projectblad. Herinrichting station Duivendrecht

Project naam Herinrichting station Duivendrecht
Maatregel De verbinding zoeken tussen een heldere structuur van het station en de ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid en de doorgaande netwerken voor langzaam verkeer, bijvoorbeeld door: • Aanleg ontvangstdomein (maaiveld zuidwestzijde), kwalitatief hoogwaardig en met voldoende capaciteit • Stijgpunten vanuit het ontvangstdomein naar de beide metroperrons • (optioneel en mede te onderzoeken) Een interwijkverbinding via het station naar Oud Duivendrecht
Opgave/ nut/ noodzaak/ kans • Station Duivendrecht ontwikkelt zich steeds meer tot een herkomst- bestemming station dat ook buiten de spits gebruikt wordt. • Het programma Hoogfrequent Spoor zorgt voor een toename van het aantal treinen en reizigers op station Duivendrecht • Daarnaast krijgt de metro steeds meer de functie van backbone in het Amsterdamse metronet en in de wijde omgeving. Daarmee neemt het belang van overstappen van bus (aan de westzijde) op metro en andersom steeds meer toe. • Ten westen van station Duivendrecht zijn grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen in voorbereiding; • De capaciteit, bereikbaarheid en comfort van het station dient voorbereid te worden op een belangrijker rol; landelijk, regionaal en lokaal. Dit mede gezien diverse ruimtelijke ontwikkelingen. • Er ontbreekt een ontvangstdomein (overgang van entree naar reisdomein, waar reizigers zich kunnen oriënteren op hun reis) en de capaciteit van de huidige toegang is in de toekomst ontoereikend, • Er ontbreekt een rechtstreekse toegang van maaiveld naar de beide metroperrons • Er ontbreekt een rechtstreekse verbinding tussen Oud Duivendrecht en de stationshal • De maatregel leidt tot betere overstap tussen bus en metro en leidt daarmee tot een verbetering van de bereikbaarheid
Samenhang met andere ontwikkelingen • Station Duivendrecht ontwikkelt zich steeds meer tot een herkomst- bestemming station dat ook buiten de spits gebruikt wordt. • Ten westen van station Duivendrecht zijn in het kader van De Nieuwe Kern grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen (wonen, kantoren, sportvoorzieningen e.d.) in voorbereiding; • Knooppunt ontwikkeling wordt sterk bevorderd en nagestreefd wordt door de Provincie Noord Holland. In dat beleid is benutte potentie station Duivendrecht speerpunt. Er is ook geld beschikbaar, provincie NH kan dus meefinancieren.
Leveren capaciteit Vanaf 2019
Beoogde realisatietermijn 2025
Beoogd opdrachtgever ?
Betrokkenen partners en hun rollen

GVB vervoerexploitant

Gemeente Amsterdam:

- V&OR (wegbeheerder, bewaakt mobiliteitsbeleid, medefinancier),
- G&O (grondeigenaar, medefinancier),
- R&D (bewaakt RO- en duurzaamheidsbeleid en is verantwoordelijk voor gebiedsontwikkelingen binnen de gemeente Amsterdam),
- MET (metrorailinfra eigenaar en beheerder)

Gemeente Ouder-Amstel (wegbeheerder, kaderstellend voor de gebiedsontwikkelingen aan de westzijde van station Duivendrecht)

Vervoerregio (regionaal verkeer en vervoerbeleid, opdrachtgever voor exploitatie en beheer & onderhoud metro, medefinancier en eindverantwoordelijk voor de railveiligheid)

ProRail (zware railinfra eigenaar en beheerder)

NS (exploitatie zware rail, grondeigenaar en beheerder van het station)

Provincie Noord-Holland (vanuit knooppuntenbeleid is station Duivendrecht een speerpunt)

Bijdrage aan doelen van de IA-M

Snelheid	n.v.t.
Bereikbaarheid	++
Betrouwbaarheid	n.v.t.
Exploitatie	n.v.t.

Extra functionaliteit door extra (rol)trap waarvan de trein ook trein profiteert.

Investeringskosten (ex BTW)

Studiekosten: €140.000 - €1 miljoen

Maatregelen: 7 à 20 miljoen

NS / ProRail / Gemeente Ouder-Amstel / Vervoerregio

Aandachtspunten

Nut en noodzaak van een verbeterd ontvangstdomein is op korte termijn gewenst.

Stand van zaken

Voor Ouder-Amstel heeft het project De Nieuwe Kern zeer vaste status en voor Amsterdam in haar rol van grondeigenaar ook, diverse besluiten al genomen, waaronder Nota van Uitgangspunten 2013 en aangaan samenwerkingsovereenkomst in 2017.

Benodigde vervolgacties

Nut en noodzaak verder uitwerken in PBI-fase 1

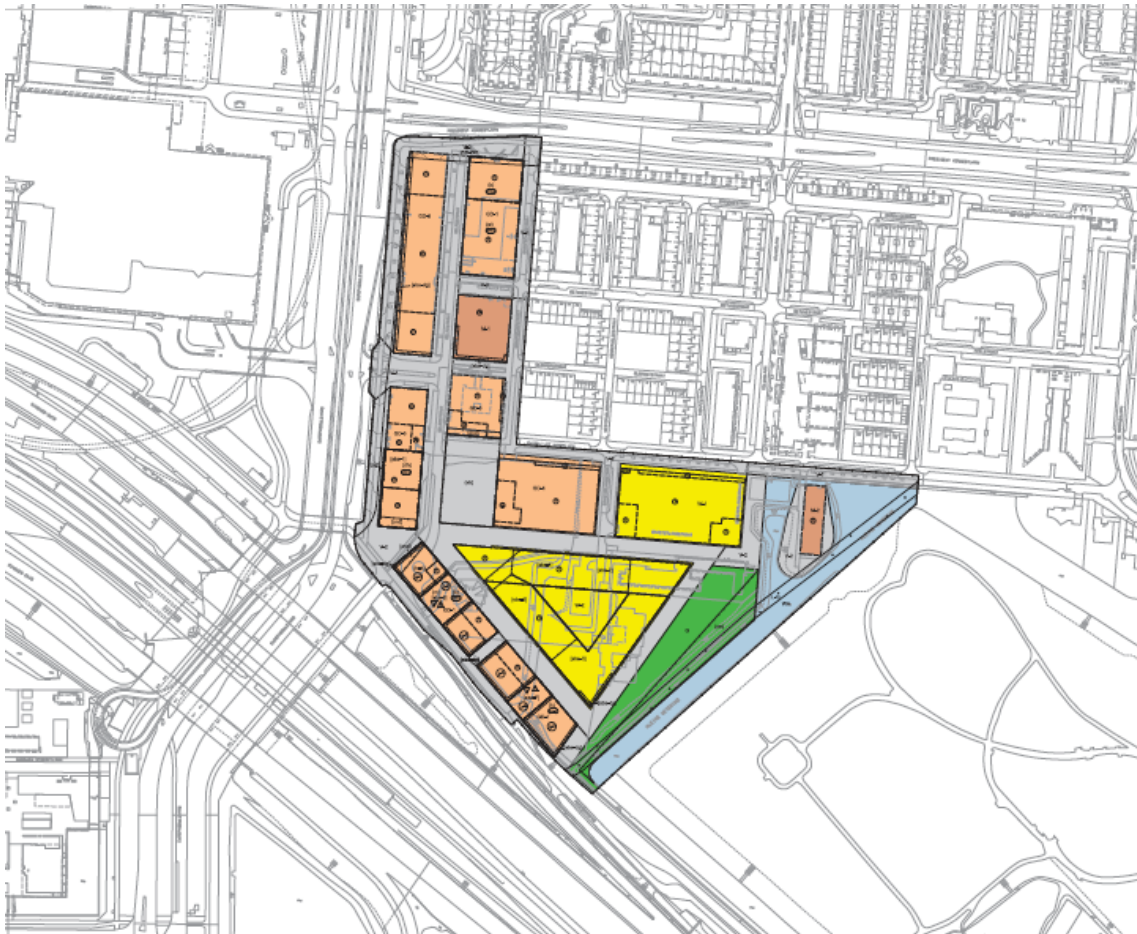
Urgentie

Wordt urgent als de gebiedsontwikkelingen gaan lopen.

8. KOP ZUIDAS

9.1 Samenvatting: Er loopt een aanzienlijk programma van ruimtelijke verdichting rond station RAI; het gebied Gaasterlandstraat en Kop Zuid-as. Beide betekenen een flinke toename van reizigersaantallen. In samenwerking tussen het Gebiedsproject en de eigenaren van de viaducten kunnen de onderdoorgangen worden opgeknapt, waardoor een beter gevoel van veiligheid kan worden bereikt en de attractie van het station kan worden verbeterd.

Plangrens



Programma

Er komt in dit gebied 230.000 bvo. Bestaande uit onder andere 1000-15000 woningen. Verder wordt dit een autoluwe wijk: er komt een autostraat door de wijk. De wijk wordt voor de rest ontsloten door fietspaden en het nabijgelegen RAI station (voor metro en trein).

Plaberumfase

Een deel is al in uitvoering. Het streven is dat het in 2025 af is.

Wordt in het plan rekening gehouden met kwaliteitsverbeteringen aan het metrostation?

Het projectteam gaat aan de slag met het opnieuw inrichten van de openbare ruimte voor het metrostation: er komt nieuwe bestrating en een fietsgarage. Aan de tunnels rondom het station wordt echter niets gedaan. Dit omdat er verschillende eigenaren zijn om rekening mee te houden: Rijkswaterstaat, V&OR, MET.

Kan daar in het plan nog rekening mee worden gehouden?

Het projectteam staat ervoor open om de tunnels aan te pakken. Voor de vloeren aldaar kan Kop Zuidas meefinancieren. De rest zal met de eigenaren van de viaducten geregeld moeten worden. Een pasarelle voor voetgangers vanaf de oostkant van de Europaboulevard lijkt hen echter nog niet heel zinvol. De NS-toegang aan die zijde wordt ook amper gebruikt en de loopafstand via de onderdoorgangen is net zo lang.

Hoe is het project georganiseerd?

Er is een speciaal projectteam die kantoor houdt bij de Zuid-as. Van de Vervoerregio is Erik van Maren hierbij betrokken.

Wat heeft het gebied van ons nodig om er een echt integraal project van te maken?

Het gebied heeft iemand nodig die alle partijen (eigenaren van de viaducten) bij elkaar kan brengen en mee kan krijgen in het opknappen van de tunnels.

9.2 Projectblad. Verbeteren bereikbaarheid metrostation RAI vanuit Gaasterlandstraat

Project naam Bereikbaarheid metrostation RAI vanuit Gaasterlandstraat
Maatregel • Verbeteren loop- en fietsroutes vanaf plangebied Gaasterlandstraat naar metro-/treinstation. Met name donkere en onveilige tunneltjes onder de Europaboulevard dienen aangepakt te worden (verlichting, bestrating, kleur). Eventueel verbreding onderzoeken (niet begroot). Goed voorbeeld is het tunneltje dat door Benthem Crouwel is ontworpen richting Rai.
Opgave/ nut/ noodzaak/ kans • Er loopt een aanzienlijk programma van ruimtelijke verdichting rond station RAI; het gebied Gaasterlandstraat en kop Zuidas. Dit leidt tot sterke toename reizigersaantallen. • Het aan de westzijde van de Europaboulevard gelegen metrostation is vanuit het gebied Gaasterlandstraat slecht bereikbaar. De Europaboulevard vormt daarvoor een flinke verkeersbarrière. Het treinstation heeft aan beide zijden van de Europaboulevard een toegang. • Met het gebiedsteam is afgesproken in te zetten op het verbeteren van de huidige fiets- en looproutes naar het station, hetgeen de sociale veiligheid en aantrekkelijkheid van de metro verbetert. Grootschalige maatregelen zijn niet nodig en extreem duur. • De maatregel leidt tot een betere en sociaal veiliger ontsluiting van het metrosysteem.
Samenhang met andere ontwikkelingen • Gaasterlandstraat (RAI): Kop Zuidas. Circa 500 woningen. Werken: 57.000 m2. Voorzieningen: 103.000 m2. • Op basis van bestemmingsplan: a. Wonen: 60.000m2 b. Kantoren: 78.000m2 - Musicaltheater: 20.000m2 – capaciteit van 1.850 bezoekers c. ROCvA Onderwijs: 29.700m2 – 4.000 studenten per dag d. ROCvA (overige voorzieningen): 10.300m2 e. Synagoge: 3.450m2 f. Overige voorzieningen: 29.000m2 • Totaal: 230.450m2. Bereikbaarheid (metro)station RAI moet dan veel beter (oversteekbaarheid Europaboulevard, etc.).
Beoogd realisatietermijn Opening Noord/Zuidlijn heeft een groot effect op de rol van RAI in het netwerk. Ontwikkelingen Kop Zuidas zijn grotendeels afgerond.
Leveren capaciteit Vanaf 2018 (start PBI-3)
Beoogd opdrachtgever V&OR
Betrokkenen partners en hun rollen GVB vervoerexploitant V&OR (wegbeheerder, bewaakt mobiliteitsbeleid, medefinancier), G&O (grondeigenaar, medefinancier), R&D (bewaakt RO- en duurzaamheidsbeleid en is verantwoordelijk voor gebiedsontwikkelingen), MET (metrorailinfra eigenaar en beheerder) Vervoerregio (regionaal verkeer en vervoerbeleid, opdrachtgever voor exploitatie en beheer &

onderhoud metro, medefinancier en eindverantwoordelijk voor de railveiligheid).
RWS als eigenaar van de wanden van de tunneltjes.

Bijdrage aan doelen van de IA-M

Snelheid	
Bereikbaarheid	++
Betrouwbaarheid	n.v.t
Exploitatie	n.v.t.

Investeringskosten (ex BTW)

Studiekosten: -

Maatregelen: 1,5 miljoen, gebaseerd op drie tunneltjes à 5 ton.

Financiële bronnen/ mede financiers

Aandachtspunten

Stand van zaken

Project heeft nog geen status

Benodigde vervolgacties

Als referentie uitzoeken wat tunneltje van Benthem Crouwel heeft gekost.

Urgentie

Optrekken met het gebiedsproject. Die zijn reeds in uitvoering.

9. SCHINKELKWARTIER

10.1 Samenvatting: Rond metrostation Henk Sneevlietweg ontstaat een nieuwe wijk: het Schinkelkwartier In een HOV-netwerkstudie wordt gekeken hoe dit gebied het best ontsloten kan worden. Hierin wordt ook metrostation Henk Sneevlietweg meegenomen.

Plangrens



Programma

Er is ruimte voor 942.00m² wonen (= 11.000 woningen), 773.672 m² kantoorruimte en 237.000 m² voorzieningen (= 50.000 arbeidsplaatsen). Wonen, werken en voorzieningen zijn in het hele Schinkelkwartier gemengd, maar in verschillende verhoudingen en met eigen 'kleuring' per deelgebied. Publieksvoorzieningen en Stromen van (langzaam) verkeer concentreren zich in de hoofdstraten, de buurten er direct achter liggen relatief in de luwte. Zo ontstaat er een aantrekkelijke, typisch Amsterdamse afwisseling tussen rustig wonen en reuring om de hoek.

Plaberumfase

Plaberum fase 1

Wordt in het plan rekening gehouden met kwaliteitsverbeteringen aan het metrostation?

In het principebesluit wordt voornamelijk gesproken over nieuwe tramverbindingen. Het omklappen van metrostation Henk Sneevlietweg wordt niet als dusdanig benoemd.

Kan daar in het plan nog rekening mee worden gehouden?

Ja. V&OR gaat een brede HOV studie doen voor de ontsluiting van de buurt. Hierin wordt ook het metrostation wordt meegenomen.

Hoe is het project georganiseerd?

Gebiedsproject en 2 mobiliteitsstudie (HOV en auto-netwerk). Middels een werkatelier zijn afspraken gemaakt over de planning van de projecten.

Wat heeft het gebied van ons nodig om er een echt integraal project van te maken?

Input in de HOV-studie

10.2 Projectblad. Omklappen metrostation Henk Sneevlietweg

Project naam Omklappen van metrostation Henk Sneevlietweg
Maatregel • Verbreden van de oostzijde van het baanlichaam, • Aanleg van een nieuw perron met perronkap, • Twee toegangen met, indien mogelijk, elk een volwaardig stijgpunt (lift, roltrap, vaste trap) • Twee prettig op de openbare ruimte aansluitende ontvangstdomeinen met poortrijen en informatievoorzieningen en • evt. verplaatsen van technische ruimtes. • Aansluiting op nieuwe tramlijn via de verlengde Overschiestraat/Sloterweg i.h.k.v. de toekomstige ontsluiting van Schinkelkwartier.
Opgave/ nut/ noodzaak/ kans • Ten zuiden van station Henk Sneevlietweg zijn in het kader van Koers 2025 grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen (wonen, kantoren, voorzieningen) in voorbereiding; Schinkelkwartier. Hierdoor verschuift het ruimtelijk zwaartepunt naar het zuiden, waar op dit moment geen toegang is tot het metronetwerk • Een en ander betekent ook dat er mogelijk een tramlijn gerealiseerd wordt over de verlengde Overschiestraat/Sloterweg. Gezien de ligging van het bestaande metrostation Henk Sneevlietweg is er dan geen overstap mogelijk tussen metronet en de mogelijke tramlijn. • Een goede overstap tussen tram en metro en een betere gebiedsontsluiting met een metrostation leiden tot verhoging van de reissnelheid en verbetering van het reiscomfort.
Samenhang met andere ontwikkelingen Een nieuwe HOV-verbinding (bus/tram) naar het Schinkelkwartier via de verlengde Overschiestraat/Sloterweg. Deze staat in de 2e tranche IA OV bus/tram voor 2025. Verwacht wordt dat planvoorbereiding voor 2025 start, realisatie van de omklapping van het metrostation valt daarna. • In het kader van de Kerncorridor Schiphol-Amsterdam en de Integratiestudie metro/trein wordt er ook gekeken naar een railstation voor de verbinding met Schiphol
Beoogd realisatietermijn 2025
Leveren capaciteit Vanaf 2018
Beoogd opdrachtgever PBI 1 en 2: V&OR
Betrokkenen partners en hun rollen GVB vervoerexploitant V&OR (wegbeheerder, bewaakt mobiliteitsbeleid, medefinancier), G&O (grondeigenaar, medefinancier), R&D (bewaakt RO- en duurzaamheidsbeleid en is verantwoordelijk voor gebiedsontwikkelingen), MET (metrorailinfra eigenaar en beheerder) ProRail (zware railinfra eigenaar en beheerder) Vervoerregio (regionaal verkeer en vervoerbeleid, opdrachtgever voor exploitatie en beheer & onderhoud metro, medefinancier en eindverantwoordelijk voor de railveiligheid)

Bijdrage aan doelen van de IA-M

Snelheid	+++
Bereikbaarheid	+++
Betrouwbaarheid	n.v.t.
Exploitatie	n.v.t.

Allen in combinatie met RO. TOD opgave. Bij IA-M ter agendering. Investeringsagenda M is volgend. Station is structurerend element in de planvorming.

Investeringskosten (ex BTW)

Studiekosten: €500.000 - €1.250.000

Maatregelen: 20 à 30 miljoen

Financiële bronnen/ mede financiers

Aandachtspunten

Door het omklappen van het metrostation wordt de afstand van het gebied rond de Vlaardingenlaan naar de metro groter. De maatregel is alleen te verantwoorden als de ruimtelijke vulling in Schinkelkwartier dusdanig is dat er per saldo voor de reizigers een positief effect ontstaat.

Stand van zaken

Project heeft geen formele status. Is nog een idee.

Benodigde vervolgacties

Nut, noodzaak, oplossingen en financiering verder uitwerken i.s.m. gebiedsteam

Urgentie

Hoog. Gebiedsteam gaat nu aan de slag. Doel is met ov (zowel metro als de 2^e tranche stad maatregelen) samen op te lopen. Bas Maas en Laurens Kooij zijn bezig met PvA's voor twee studies: een mobiliteitsstudie voor heel het gebied, met de focus op autoverkeer. En een ov-studie waarbij o.a. het omklappen met het metrostation aan bod komt.

10. OVERIGE STATIONS PROJECTEN

11.1 Projectblad. Verbeteren bereikbaarheid metrostation Spaklerweg

Project naam Verbeteren bereikbaarheid metrostation Spaklerweg
Maatregel • Herinrichting van de stationstoegang: Verwijdering van de damwanden en steunbalken en vervanging door een betonnen wand. • Verbetering van de vindbaarheid van de stationstoegang aan de westzijde: De toegang is weliswaar voorzien van een metrokubus, maar toch min of meer verstopt in het talud door struiken en bomen. De toegang kan, net als aan de oostzijde van station Spaklerweg, door middel van een tegeltableau gemarkeerd worden. Vrijwel alle metrostations van de Oostlijn worden voorzien van vergelijkbare tegeltableaus. • Extra fietsstallingsplekken: Naar verwachting zal het aantal fietsers toenemen, dit in verband met de gebiedsontwikkeling in de nabije omgeving, maar ook op grotere afstand, bijvoorbeeld langs de A2. • Een veilige oversteek over de Spaklerweg: Fietsers en voetgangers op weg naar of afkomstig van het metrostation, dienen veilig over te kunnen steken. Te denken valt aan een verkeersregelininstallatie, zebra, snelheidsremmers en verlichting of combinaties daarvan. • Vrij zicht: Daarnaast dient er een vrij zicht (zonder bosschages en bomen) te zijn voor automobilisten en andere weggebruikers (fietsers) op de reizigers die over willen gaan steken. Andersom is er ook goed zicht nodig op naderende auto's, scooters en fietsers. • Verbeteren toegankelijk door het aansluiting van een geleidelijn uit de omgeving op de geleidelijn in het station. • Verbeteren van de sociaal veiligheid door goede verlichting rond de toegang rond het metrostation en boven de oversteek. • Oriëntatie: Ruimte voor een Knooppunt Oriëntatie Punt (KnOP) en aansluiting op het stedelijk bewegwijzeringsysteem.
Opgave/ nut/ noodzaak/ kans • In het kader van nieuwe woningbouw als gevolg Koers 2025 – Amstelkwartier wordt een sterke reizigersgroei verwacht op metrostation Overamstel • Station Spaklerweg is een redelijk sober station en slechts herkenbaar vanuit de omgeving en de sociale veiligheid laat momenteel te wensen over De maatregel leidt tot verhoging van de reissnelheid en verbetering bereikbaarheid en comfort.
Samenhang met andere ontwikkelingen • In het kader van Amstelkwartier worden nu 3.000 woningen gerealiseerd. • Nieuwe fietsroute over Weespertrekvaart • Binnensporen geschikt maken voor lange metrotreinen • Verplaatsen kruiswissel tussen stations Amstel en Spaklerweg
Beoogd realisatietermijn 2020
Leveren capaciteit Vanaf 2018
Beoogd opdrachtgever MET

Betrokkenen partners en hun rollen

GVB vervoersexploitant

V&OR (wegbeheerder, bewaakt mobiliteitsbeleid, medefinancier),

G&O (grondeigenaar, medefinancier),

R&D (bewaakt RO- en duurzaamheidsbeleid en is verantwoordelijk voor gebiedsontwikkelingen),

MET (metrorailinfra eigenaar en beheerder)

Vervoerregio (regionaal verkeer en vervoerbeleid, opdrachtgever voor exploitatie en beheer & onderhoud metro, medefinancier en eindverantwoordelijk voor de railveiligheid)

Bijdrage aan doelen van de IA-M

Snelheid	X
Bereikbaarheid	XX
Betrouwbaarheid	n.v.t.
Exploitatie	n.v.t.

Ruimtelijke ontwikkeling al gerealiseerd. Het station is nu niet toegesneden op de gevraagde kwaliteit en voorzieningen.

Investeringskosten (ex BTW)

Studiekosten: €50.000 -€125.000

Maatregelen: inschatting 1 à 5 miljoen €

Financiële bronnen/ mede financiers

Aandachtspunten

Woningbouw wordt al gerealiseerd. In GREX is geen rekening gehouden met investeringen in metrostation.

Stand van zaken

Project heeft nog geen status

Benodigde vervolgacties

Agenderen vanuit IA-M en nut, noodzaak en oplossingen en financiering verder uitwerken i.s.m. gebiedsteam

Urgentie

Rondom Spaklerweg wordt op dit moment een aanzienlijk woningbouwprogramma ontwikkeld, waardoor het gebruik van Station Spaklerweg de komende jaren flink toenemen. De bereikbaarheid, vindbaarheid, inrichten en faciliteiten van het station blijven achter bij de kwaliteit van de omgeving met het risico dat het station een barrière zal vormen binnen de stedelijke omgeving en het OV geen aantrekkelijk alternatief vormt voor bewoners en werkenden in het gebied, die vervolgens andere vervoersmodes gebruiken voor hun verplaatsingen. Dit is een gemiste kans voor een locatie met een uitstekende OV-bereikbaarheid.

11.2 Projectblad. Verbetering bereikbaarheid en toegankelijkheid metrostation Verrijn Stuartweg

Project naam Verbetering bereikbaarheid en toegankelijkheid metrostation Verrijn Stuartweg	
Maatregel • Extra tunnel onder spoor • Ontvangstruimte met stijgpunt (vaste trap+ lift of roltrap) • Eventueel inkorten perron • Nieuwe bushaltes + fietsenstalling	
Opgave/ nut/ noodzaak/ kans • Metrostation Verrijn Stuartweg heeft slechts één koptoegang aan de noordzijde van het station. • Rond dit station zijn mogelijkheden tot verdere ruimtelijke verdichting. • Er is een hoogwaardige busverbinding met HOV kwaliteit aangelegd over de Daalwijkdreef. Vanaf de metro kan de dichtstbijzijnde bushalte alleen via een omweg bereikt worden • Een extra toegang tot de zuidzijde van metrostation Verrijn Stuartweg kan de zuidwestelijke omgeving veel beter aansluiten op het metronet en is er een kwaliteitsslag mogelijk in de verbinding tussen het stationsgebied, de bestaande en te ontwikkelen woonomgeving. • Een aansluiting van HOV bussen op het metronet betekent een aanzienlijke reistijdverkortung tussen Gooi/Almere (en IJburg) met bestemmingen die aan het metronet gelegen zijn. Daarnaast is er een kwaliteitsslag mogelijk in de verbinding tussen het stationsgebied en het beoogde woonprogramma. • De maatregelen leidt tot verhoging van de reissnelheid en verbetering van bereikbaarheid en comfort. • Ook zijn er bouwplannen aan de Zuidwest-zijde van het station, rond de Daalwijkdreef.	
Samenhang met andere ontwikkelingen • Aanleg van Holland Park met 2500 woningen ten noordwesten van metrostation Verrijn Stuartweg. Voorheen waren hier alleen maar leegstaande kantoren. • Er is een HOV bustracé aangelegd via de Daalwijkdreef.	
Beoogd realisatietermijn Gezien het feit dat omliggende ontwikkelingen al volop gaande zijn, speelt deze opgave op korte termijn.	
Leveren capaciteit Vanaf 2018	
Beoogd opdrachtgever MET	
Betrokkenen partners en hun rollen GVB vervoerexploitant V&OR (wegbeheerder, medefinancier, bewaakt mobiliteitsbeleid) Gemeente Diemen (wegbeheerder, medefinancier) MET (metrorailinfra eigenaar en beheerder) ProRail (eigenaar/beheerder zware railinfrastructuur en stations) Vervoerregio (regionaal verkeer en vervoerbeleid, opdrachtgever voor exploitatie en beheer & onderhoud metro, medefinancier en eindverantwoordelijk voor de railveiligheid)	
Bijdrage aan doelen van de IA-M	
Snelheid	+++

	Bereikbaarheid	+++
	Betrouwbaarheid	n.v.t.
	Exploitatie	+
Onder voorwaarde: bouw RO en HOV halte. Exploitatiekosten efficiency: betere spreiding op perron		
Investeringskosten (ex BTW) Studiekosten: €150.000 - €375.000 Maatregelen: inschatting ad 5 à 10 miljoen €		
Financiële bronnen/ mede financiers		
Aandachtspunten Metrostation ligt op grondgebied gemeente Diemen, ruimtelijke potentie op grondgebied van Amsterdam. Gebiedsontwikkeling staat in dit deel van de stad nog niet hoog op de agenda.		
Stand van zaken Project heeft nog geen status		
Benodigde vervolgacties Agenderen vanuit de IA-M om gebiedsontwikkeling op de kaart te zetten. Vervolgens in samenhang nut en noodzaak verder uitwerken		
Urgentie Op 18 april 2018 is een werkatelier geweest met het gebiedsproject. Daaruit is gebleken dat het metroproject meerwaarde heeft voor het gebied en ook door het gebied wordt ondersteund. Een (herziene) investeringsbesluit wordt door het gebiedsproject in 2018 voorzien.		

11.3 Projectblad. Verplaatsing metropoorten hal metrostation CS

Project naam

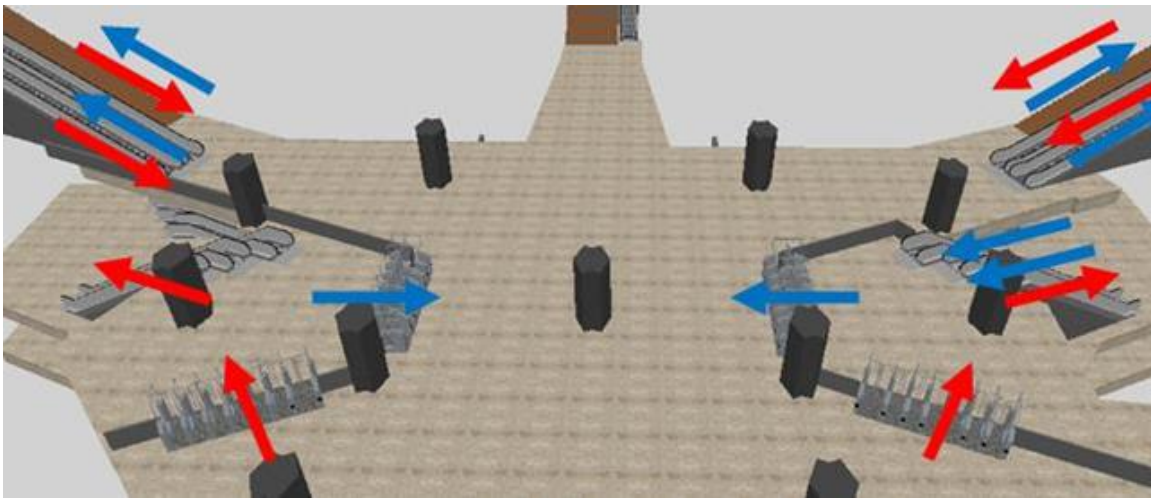
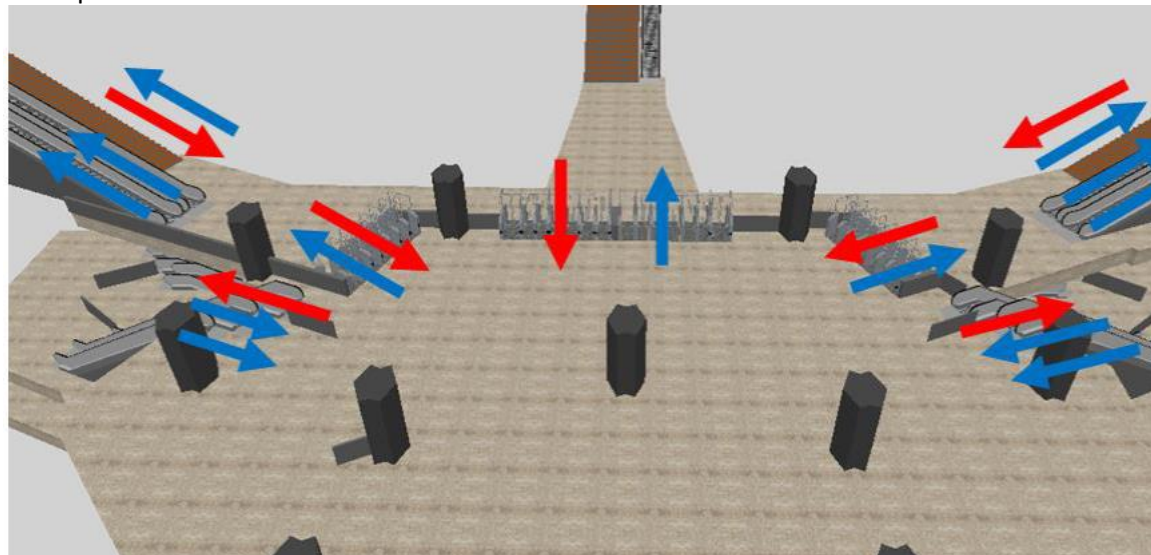
Verplaatsen van de metropoorten van voor de stijpunten naar de metroperrons naar de maaiveldtoegang in de verdeelhal

Maatregel

- Verplaatsing metropoorten Centraal Station; van voor de stijpunten naar de metroperrons naar de maaiveldtoegangen in de verdeelhal

Opgave/ nut/ noodzaak/ kans

De locatie van de metropoorten in de centrale verdeelhal op het Centraal Station beperken Onderzoek naar het plaatsen van de loopstromen en veroorzaken drukte. Een andere locatie bij de maaiveldtoegangen in de verdeelhal zorgt voor meer ruimte in de hal en daarmee voor ontspanning en meer capaciteit.

Bestaande situatie**Concept****Samenhang met andere ontwikkelingen**

In 2018 wordt de Noord/Zuidlijn toegevoegd aan het Amsterdamse metronet, Centraal Station vormt één van de belangrijkste overstapknooppunten in het landelijke, regionale en lokale OV-net. Op CS is een grote stationshal gerealiseerd, waar naast de Oostlijn, ook de Noord/Zuidlijn perrons op uitmonden. De Oostlijn heeft een OV-chipkaart poortrij boven aan de trap naar het

perron. Voor de stijgpunten naar de Noord/Zuidlijn is op deze keuze voortgeborduurd.									
Beoogd realisatietermijn 2020									
Leveren capaciteit 2019									
Beoogd opdrachtgever MET									
Betrokkenen partners en hun rollen GVB vervoersexploitant V&OR (wegbeheerder, bewaakt mobiliteitsbeleid, medefinancier) MET (metrorailinfra eigenaar en beheerder) Vervoerregio (regionaal verkeer en vervoerbeleid, opdrachtgever voor exploitatie en beheer & onderhoud metro, medefinancier en eindverantwoordelijk voor de railveiligheid)									
Bijdrage aan doelen van de IA-M <table border="1" data-bbox="370 734 1062 884"> <tr> <td>Snelheid</td><td>++</td></tr> <tr> <td>Bereikbaarheid</td><td>n.v.t.</td></tr> <tr> <td>Betrouwbaarheid</td><td>n.v.t.</td></tr> <tr> <td>Exploitatie</td><td>n.v.t.</td></tr> </table>		Snelheid	++	Bereikbaarheid	n.v.t.	Betrouwbaarheid	n.v.t.	Exploitatie	n.v.t.
Snelheid	++								
Bereikbaarheid	n.v.t.								
Betrouwbaarheid	n.v.t.								
Exploitatie	n.v.t.								
Investeringskosten (ex BTW) Studiekosten: €60.000 - €150.000 Maatregelen: inschatting ad 1 à 5 miljoen € Financiële bronnen/ mede financiers									
Aandachtspunten Na opening van de NZL zal duidelijk worden hoe groot de problematiek is. Voor een snelle oplossing kunnen projectstappen worden samengevoegd									
Stand van zaken Project heeft nog geen status, maar is wel verkend									
Benodigde vervolgacties Na opname in IA-M kan nut, noodzaak en oplossing verder worden uitgewerkt									
Urgentie Opening NZL afwachten									

11.4 Projectblad. Overkappen van de metrogangen op het voorplein van metrostation CS

Project naam
Overkapping van de metrogangen op het voorplein van metrostation CS
Maatregel
De drie metrotoegangen op het voorplein van CS voorzien van kappen. Deze kappen overdekken tenminste de stijgpunten passen bij de omgeving
Opgave/ nut/ noodzaak/ kans
Het ontbreken van overkappingen van de metrotoegangen op het voorplein zorgt ervoor dat reizigers in de regen staan op de hellingbanen en roltrappen. Dit zorgt discomfort en onveiligheid. Met een overkapping worden de hellingbanen en de uitloop worden minder glad bij regen, sneeuw en ijs. Tevens kan daardoor het onderhoud minder intensief zijn en zullen deze hellingbanen en roltrappen een langere levensduur hebben.
Samenhang met andere ontwikkelingen
In 2018 wordt de Noord/Zuidlijn toegevoegd aan het Amsterdamse metronet, dit station vormt één van de belangrijkste overstap knooppunten in het landelijke, regionale en lokale OV-net. De centrale metrohal op het CS heeft een drietal toegangen naar buiten op maaiveld, daarvan is tweetal voorzien zijn van hellingbanen en de derde met meerdere roltrappen.
Bestaande situatie

Beoogd realisatietermijn
2020-2025
Leveren capaciteit
2018
Beoogd opdrachtgever
MET
Betrokkenen partners en hun rollen
GVB vervoerexploitant V&OR (wegbeheerder, bewaakt mobiliteitsbeleid, medefinancier) MET (metrorailinfra eigenaar en beheerder) Vervoerregio (regionaal verkeer en vervoerbeleid, opdrachtgever voor exploitatie en beheer & onderhoud metro, medefinancier en eindverantwoordelijk voor de railveiligheid)
Bijdrage aan doelen van de IA-M

Snelheid	n.v.t.
Bereikbaarheid	+
Betrouwbaarheid	n.v.t.
Exploitatie	n.v.t.

Comfort meer dan bereikbaarheid, maar toch zinvol project

Investeringskosten (ex BTW)

Studiekosten: €45.000 - €112.500

Maatregelen: 1 à 5 miljoen %

Financiële bronnen/ mede financiers

Aandachtspunten

Het Centraal Station is een monument en het aanzicht van het gebouw belangrijk. Daarom is bij de bouw van de stijgpunt gekozen om deze niet te overkappen.

Stand van zaken

Project heeft nog geen status

Benodigde vervolgacties

Na opname in IA-M nut en noodzaak verder uitwerken

Urgentie

Hoog. Gebeuren veel ongelukken en nu kans op werk-met-werk met De Entree

11.5 Projectblad. Overkappen passerelle metrostation van der Madeweg

Project naam Overkapping passerelle metrostation van der Madeweg					
Maatregel Overkap aanbrengeen boven de passerelle en de trappen in aansluiting op de perronkappen.					
Opgave/ nut/ noodzaak/ kans Op station Van der Madeweg is een passerelle gerealiseerd, deze wordt nu al behoorlijk gebruikt. In de toekomst zal het gebruik nog aanzienlijk toenemen. De passerelle is niet overkapt. Vanuit comfort en veiligheid blijkt dit een omissie. De passerelle wordt in de praktijk veel gebruikt. Bij regen en sneeuw is de passerelle glad.					
Bestaande situatie 					
Samenhang met andere ontwikkelingen Op station Van der Madeweg is een passerelle gerealiseerd tussen de beide metroperrons. Deze passerelle maakt het mogelijk om snel van het ene metroperron naar het andere metroperron over te steken.					
Beoogd realisatietermijn 2020-2025					
Leveren capaciteit Vanaf 2018 (start PBI-3)					
Beoogd opdrachtgever MET					
Betrokkenen partners en hun rollen GVB vervoerexploitant V&OR (wegbeheerder, bewaakt mobiliteitsbeleid, medefinancier) MET (metrorailinfra eigenaar en beheerder) Vervoerregio (regionaal verkeer en vervoerbeleid, opdrachtgever voor exploitatie en beheer & onderhoud metro, medefinancier en eindverantwoordelijk voor de railveiligheid)					
Bijdrage aan doelen van de IA-M <table border="1" data-bbox="368 1917 1061 1995"> <tr> <td>Snelheid</td><td>n.v.t.</td></tr> <tr> <td>Bereikbaarheid</td><td>+</td></tr> </table>		Snelheid	n.v.t.	Bereikbaarheid	+
Snelheid	n.v.t.				
Bereikbaarheid	+				

	Betrouwbaarheid	n.v.t.	
	Exploitatie	n.v.t.	
Comfort meer dan bereikbaarheid, maar toch zinvol project			
Investeringskosten (ex BTW) Studiekosten: - Maatregelen: <1 miljoen (300 000€) Financiële bronnen/ mede financiers			
Aandachtspunten			
Stand van zaken Project heeft nog geen status			
Benodigde vervolgacties			
Urgentie Veiligheid als extra argument. Het helpt bijvoorbeeld bij het tegengaan van ov-surfers.			

11. SPOORPROJECTEN

12.1 Projectblad. Kruiswisselcomplex tussen metrostation Amstel en Spaklerweg

Project naam Kruiswisselcomplex Station Spaklerweg:								
Maatregel Aanleg kruiswisselcomplex tussen de stations Amstel en Spaklerweg. Er zijn 2 varianten: 1. Tussen station Amstel en de brug over de Weespertrekvaart 2. Tussen de Weespertrekvaart en station Spaklerweg								
Opgave/ nut/ noodzaak/ kans Er is behoefte aan een mogelijkheid om te kunnen keren buiten de tunnel van de Oostlijn. De keervoorziening ten noorden van Spaklerweg is niet geschikt voor lange metro's en zal komen te vervallen (zie maatregel 2.1.2). Een kruiswissel tussen Spaklerweg en Amstelstation maakt het mogelijk om lange metro's op Amstel te kunnen laten keren. Hierdoor verbetert de betrouwbaarheid en robuustheid van het netwerk								
Samenhang met andere ontwikkelingen De uitvoering zal plaatsvinden op basis van het werk met werk principe. Er staan rond 2020 een aantal grote projecten in dit gebied op de rol en hier liggen meekoppelkansen. Variant 2 hangt mede samen met het geschikt maken van het perron van Spaklerweg voor lange voertuigen.								
Beoogd realisatietermijn 2020								
Leveren capaciteit Vanaf 2019								
Beoogd opdrachtgever MET								
Betrokkenen partners en hun rollen GVB (vervoerexploitant) V&OR (wegbeheerder, bewaakt mobiliteitsbeleid, medefinancier) MET (metrorailinfra eigenaar en beheerder) Vervoerregio (regionaal verkeer en vervoerbeleid, opdrachtgever voor exploitatie en beheer & onderhoud metro, medefinancier en eindverantwoordelijk voor de railveiligheid)								
Bijdrage aan doelen van de IA-M <table border="1"><tr><td>Snelheid</td><td>+</td></tr><tr><td>Bereikbaarheid</td><td>n.v.t.</td></tr><tr><td>Betrouwbaarheid</td><td>+</td></tr><tr><td>Exploitatie</td><td>+</td></tr></table> Betrouwbaarheid en reistijd: sneller terug naar normale dienstregeling in verstoorde situaties	Snelheid	+	Bereikbaarheid	n.v.t.	Betrouwbaarheid	+	Exploitatie	+
Snelheid	+							
Bereikbaarheid	n.v.t.							
Betrouwbaarheid	+							
Exploitatie	+							
Investeringskosten (ex BTW) Studiekosten: €40.000 - €100.000 Maatregelen: inschatting ad 2 miljoen € Financiële bronnen/ mede financiers								
Aandachtspunten								
Stand van zaken Project heeft nog geen status								
Benodigde vervolgacties								

Na opname in de IA-M kan nut en noodzaak verder worden uitgewerkt
Urgentie Geen

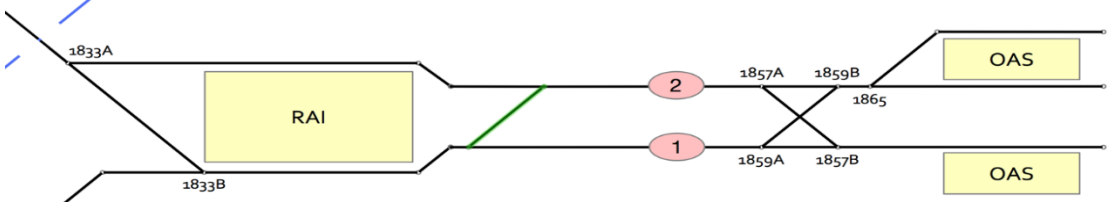
12.2 Projectblad. Perrons binnen sporen metrostation Spaklerweg geschikt maken voor lang metromaterieel

Project naam								
Station Spaklerweg: perrons langs de binnensporen geschikt maken voor lange voertuigen								
Maatregel								
Er zijn 3 opties onderzocht, de beste oplossing bestaat uit spoor verleggen langs de perrons en perronhekken verwijderen								
Opgave/ nut/ noodzaak/ kans								
In het Vervoerplan 2019 wordt de Amstelveenlijn afgekoppeld van het metronet. Om de boog tussen Overamstel en Spaklerweg te kunnen gebruiken door lange metro's moet het perron daarvoor geschikt worden gemaakt								
Samenhang met andere ontwikkelingen								
Met het geschikt maken van de perrons voor lange metro's vervalt de bestaande keervoorziening. Derhalve samenhang met maatregel 2.1.1. Dit project wordt in het vooruitgeschoven Vervoerplan 2019 opgenomen. Er staan rond 2020 een aantal grote projecten in dit gebied op de rol en hier liggen meekoppelkansen.								
Beoogd realisatietermijn								
2019								
Leveren capaciteit								
Vanaf 2018								
Beoogd opdrachtgever								
MET								
Betrokkenen partners en hun rollen								
GVB vervoerexploitant V&OR (wegbeheerder, bewaakt mobiliteitsbeleid, medefinancier) MET (metrorailinfra eigenaar en beheerder) Vervoerregio (regionaal verkeer en vervoerbeleid, opdrachtgever voor exploitatie en beheer & onderhoud metro, medefinancier en eindverantwoordelijk voor de railveiligheid)								
Bijdrage aan doelen van de IA-M								
<table><tr><td>Snelheid</td><td>+</td></tr><tr><td>Bereikbaarheid</td><td>n.v.t.</td></tr><tr><td>Betrouwbaarheid</td><td>+</td></tr><tr><td>Exploitatie</td><td>+</td></tr></table>	Snelheid	+	Bereikbaarheid	n.v.t.	Betrouwbaarheid	+	Exploitatie	+
Snelheid	+							
Bereikbaarheid	n.v.t.							
Betrouwbaarheid	+							
Exploitatie	+							
Bestaande perrons niet compatibel met nieuw materieel. Project uitvoeren mits het station door alle treinen bedienbaar kan blijven								
Investeringskosten (ex BTW)								
Studiekosten: - Maatregelen: € 300.000								
Financiële bronnen/ mede financiers								
Aandachtspunten								
Urgentie is hoog en projectfasen kunnen mogelijk worden samengevoegd.								
Stand van zaken								
Toege laten tot IA OV middels deurbeleid.								
Benodigde vervolgacties								
Na opname in IA-M verder uitwerken en realiseren								

Urgentie

++ Zeer urgent, anders in lijnvoering 2019 niet met lange metro's te halteren.

12.3 Projectblad. Overloopwissel RAI

Project naam Overloopwissel RAI					
Maatregel Het realiseren van een extra overloopmogelijkheid ten oosten van Station RAI, ten behoeve van de exploitatie bij werkzaamheden en verstoringen. (Het gaat om de groene verbinding op het kaartje)					
					
Opgave/ nut/ noodzaak/ kans In het kader van een optimalisatie van de metrosporen binnen Zuidasdok is het idee ontstaan om de doorkruising van de sporen van de NZL ten oosten van Station Zuid uit de scope van Zuidasdok te halen. Deze doorkruising zal na de knip van de Amstelveenlijn in maart 2019 nog slechts nodig zijn bij werkzaamheden (o.a. voor Zuidasdok) en verstoringen. De doorkruising vormt echter een risico voor de exploitatie van de NZL. De doorkruising kan vervallen, indien er een alternatief aanwezig is. Het voorgestelde overloopwissel voorziet daarin als het de volgende functionaliteiten mogelijk maakt: • Exploitatie in beide richtingen via het zuidelijke Ringlijnspoor vanaf het overloopwissel in westelijke richting; • Exploitatie in beide richtingen via het noordelijke Ringlijnspoor vanaf het overloopwissel in oostelijke richting. Daarnaast kunnen vermoedelijk met dit overloopwissel zonder of met geringe meerkosten ook de volgende functionaliteiten mogelijk worden gemaakt: • Kort keren vanuit het oosten op Station RAI via het overloopwissel; • Lang keren vanuit het westen op Station RAI via het overloopwissel (niet nodig indien kort keren vanuit het westen al mogelijk is via het overloopwissel ten westen van Station RAI). Voorstel is om ook deze functionaliteiten op te nemen, tenzij dat tot onevenredig grote meerkosten of significante andere nadelen zou leiden.					
Samenhang met andere ontwikkelingen • Zuidasdok, zie boven; • MET geeft aan dat er mogelijk een samenhang bestaat met de binnenkort geplande vervanging van het kruiswissel in de Ringlijn bij de A2.					
Beoogde realisatietermijn Bij voorkeur voor maart 2019, anders later in 2019.					
Beoogd opdrachtgever MET					
Betrokkenen partners en hun rollen • GVB: mede-initiatiefnemer • MET: mede-initiatiefnemer					
Bijdrage aan doelen van de IA-M (+, ++, +++) <table border="1" data-bbox="367 1937 1061 2016"> <tr> <td>Snelheid</td><td></td></tr> <tr> <td>Bereikbaarheid</td><td></td></tr> </table>		Snelheid		Bereikbaarheid	
Snelheid					
Bereikbaarheid					

	Betrouwbaarheid	+	
	Exploitatie	+	
Investeringskosten (ex BTW)			
1 miljoen			
Aandachtspunten			
Samenhang met de hierboven genoemde projecten.			
Stand van zaken			
Vervoerregio, GVB en MET zijn het ambtelijk eens over de wenselijkheid van het verwijderen van de doorkruising van de NZL-sporen en het aanleggen van dit overloopwissel. Het is de bedoeling om de optimalisatie na de zomer in het DTZ en het OGO van ZAD te brengen.			
Benodigde vervolgacties			
-			
Urgentie			
Hoog. Indien Zuidasdok tot het verwijderen van de doorkruising besluit, komt deze functionaliteit waarschijnlijk in het voorjaar van 2019 te vervallen. Uit oogpunt van bijsturing is het gewenst op dat moment of kort daarna dit overloopwissel beschikbaar te hebben.			

12. GENERIEKE MAATREGELEN

13.1 Projectblad. Volledig automatisch rijden

Project naam
Onderzoek en voorbereiding volledig automatisch rijden
Maatregel
Actualisering business case en voorbereiding volledig automatisch rijden
Opgave/ nut/ noodzaak/ kans
Huidig metromaterieel M5 en het nieuwe beheersings- en beveiligingssysteem zijn al voorbereid op volledig automatisch rijden op level GOA 4, dwz dat alle treinbewegingen zonder rijdend personeel aan boord worden uitgevoerd. Bij de Noord/Zuidlijn wordt nu GOA 2+: automatisch optrekken en afremmen en keren op de eindpunten geïmplementeerd. Het in-uitstapproces wordt door de bestuurder bewaakt. Het volledig automatisch laten rijden van metro's is 8 jaar geleden onderzocht ivm de Noord/Zuidlijn, nieuw materieel M5 en nieuw beheersings- en beveiligingssysteem op het gehele net. Voordelen zijn grotere baanvakcapaciteit, beschikbaarheid, betrouwbaarheid en veiligheid. Er is op basis van een businesscase toen bestuurlijk gekozen voor semi-automatisch rijden. Er zijn nieuwe ontwikkelingen, oa vervoersgroei en hogere frequenties, die discussie opnieuw actueel maken.
Samenhang met andere ontwikkelingen
Het metronet vormt de backbone van het A'damse OV net. Als gevolg van Koers 2025 is de verwachting dat de groei op het A'damse metronet zodanig zal zijn dat automatisch rijden, inclusief de te treffen maatregelen als perrondeuren, kostendekkend zal zijn.
Beoogde realisatietermijn
2025
Leveren capaciteit
Vanaf 2020
Beoogd opdrachtgever
GVB
Betrokkenen partners en hun rollen
GVB vervoerexploitant V&OR (wegbeheerder, bewaakt mobiliteitsbeleid, medefinancier) MET (metrorailinfra eigenaar en beheerder) Vervoerregio (regionaal verkeer en vervoerbeleid, opdrachtgever voor exploitatie en beheer & onderhoud metro, medefinancier en eindverantwoordelijk voor de railveiligheid)
Bijdrage aan doelen van de IA-M
Nader te bepalen, na uitvoering van het onderzoek
Investeringskosten (ex BTW)
Studiekosten: inschatting ad €150.000 Maatregelen: PM
Aandachtspunten
Stand van zaken
Project heeft nog geen status
Benodigde vervolgacties
Eerste stap is het vormgeven van het ontwikkelingsproces en het actualiseren van informatie en de businesscase
Urgentie

Eerst NZL ervaring opdoen en andere complexe dossiers zijn meer urgent.

13.2 Projectblad. Rijsnelheid verhogen

Project naam

Onderzoek naar het verhogen van de rijsnelheid.

Maatregel

Onderzoek naar het nut en de mogelijkheden en beïnvloedende factoren om de maximum rijsnelheid te verhogen naar 90 km/uur. Eerste stap is een inventarisatie van baanvakken, waar snelheidsverhoging effectief kan zijn. Daarna uit te werken maatregelen:

- a. capaciteit van kunstwerken
- b. snelle wissels/ verbeteren wissels (C3)
- c. strekken infra (boogstralen/ verkanting vergroten)
- d. kunstwerken aanpassen (aandachtspunten hierbij zijn de aslasten)
- e. B&O infra en materieel verbeteren (E 4)
- f. consequenties van deze snelheid voor levensduur, degradatie en onderhoud inclusief de relatie met kosten en beschikbaarheid.

Opgave/ nut/ noodzaak/ kans

Verhoging van de rijsnelheid leidt tot directe verkorting van de reistijd voor de reiziger, waarmee de attractiviteit van de metro verbetert. Omdat de metro de ruggengraat vormt van het OV netwerk verbetert daarmee ook de attractiviteit van het OV als geheel.

Het onderzoek zal daarom op netwerk niveau dienen plaats te vinden

Op bepaalde delen van het metronet kan de toegestane baanvaksnelheid mogelijk naar 90 km/h worden verhoogd. Bijgaand een overzicht van trajecten opgesteld door MET.

1. Spaklerweg-Van der Madeweg (lengte van 1,37 km)
2. Holendrecht-Reigersbos (hellingen)
3. Spaklerweg-Overamstel (hellingen)
4. Van der Madeweg-Venserpolder (hellingen)
5. Overamstel-RAI (hellingen en lengte 2,25 km)
6. Amstelveenseweg-Henk Sneevlietweg (lengte 2,3 km)
7. Amstel-Wibautstraat (helling)

Deze baanvakken zijn interessant om te onderzoeken omdat er zich hellingen in bevinden (gratis versnelling of vertraging) en/of er voldoende afstand tussen twee metrostations is om over een langere afstand met 90 km/h te kunnen rijden.

Zaken die voor deze baanvakken onderzocht moeten worden zijn:

1. De draagkracht van de kunstwerken.
2. De draagkracht van de bovenbouwconstructie en dan met name de sterkte van de dwarsliggers.
3. De spoorgeometrie (verkantingen en lengte overgangsbogen).
4. De tractievoorziening.
5. De signalling en control (software en hardware)

De baanvakken Spaklerweg-Overamstel-RAI (vervanging 2020) en Amstelveenseweg- Henk Sneevlietweg (vervanging 2027) zijn de eerste baanvakken die, na 30 jaar levensduur, geheel vervangen gaan worden. Door nu al te beginnen met het voorbereidende werk kunnen deze baanvakken met weinig meerkosten geschikt gemaakt worden voor een maximale snelheid van 90 km/h.

Samenhang met andere ontwikkelingen

Amsterdam is sterk aan het verdichten i.h.k.v. Koers 2025 en verder. De groeiende mobiliteitsvraag die daaraan verbonden is zal vooral door fiets en OV dienen te worden opgevangen. Verhoging rijsnelheid verkort de totale reistijd en maakt het OV attractiever voor

de reiziger.
Beoogd realisatietermijn
Leveren capaciteit Vanaf 2019
Beoogd opdrachtgever MET
Betrokkenen partners en hun rollen GVB vervoerexploitant V&OR (wegbeheerder, bewaakt mobiliteitsbeleid, medefinancier) MET (metrorailinfra eigenaar en beheerder) Vervoerregio (regionaal verkeer en vervoerbeleid, opdrachtgever voor exploitatie en beheer & onderhoud metro, medefinancier en eindverantwoordelijk voor de railveiligheid)
Bijdrage aan doelen van de IA-M Nader te bepalen, na uitvoering van het onderzoek
Investeringskosten (ex BTW) Studiekosten: € 70 000 Maatregelen: PM
Aandachtspunten Technisch zijn metro voertuigen in staat om 90km/uur te rijden. Operationeel is het op het bestaande metronet nu maximaal 70km/uur. Streefwaarde voor de maximale exploitatiesnelheid in het bestaande net en in nieuwe projecten is 80km/uur.
Stand van zaken Project heeft nog geen status
Benodigde vervolgacties Na opname in IA-M start met nader onderzoek naar nut en noodzaak en consequenties
Urgentie Is veel belovend in samenloop met vervanging metrospoor Ringlijn in 2027. Doel: max. naar 90 km/u

13.3 Projectblad. Robuustheid van het metronetwerk bij calamiteiten

Project naam
Robuustheid van het netwerk vergroten bij calamiteiten.
Maatregel
Onderzoek naar mogelijkheden om de robuustheid van het metronetwerk te vergroten. Te bestuderen maatregelen zijn o.a.:
- extra spoor aanleggen t.b.v. omleidingsroutes en tijdelijk opstellen materieel - extra overloop- en kruiswissels om lijnen in te kunnen korten (zie bijv. maatregel 2.1.1 kruiswissel Spaklerweg) of een overloop mogelijkheid nabij Station RAI - locatie keerfaciliteiten - locatie opstellen en opstarten. - opstelspoor bij RAI (oosten)
De uitvoering zal plaatsvinden op basis van het werk met werk principe bij onderhoud en spoorvervanging.
Opgave/ nut/ noodzaak/ kans
Op het netniveau ontbreekt nog een visie over robuustheid, tijdens de reguliere exploitatie en bij calamiteiten.
Robuustheid is te omschrijven als het herstelvermogen bij verstoringen, dwz dat bij verstoringen en calamiteiten zo snel mogelijk weer volgens de normale dienstregeling kan worden gereden.
Samenhang met andere ontwikkelingen
Het metronet vormt de backbone van het OV in Amsterdam. Een robuust netwerk waar voorzieningen aanwezig zijn die het mogelijk maken ook in geval van calamiteiten de exploitatie zo goed als mogelijk voort te zetten.
Beoogd realisatietermijn
2025
Leveren capaciteit
2 ^e helft 2018
Beoogd opdrachtgever
MET
Betrokkenen partners en hun rollen
GVB vervoersexploitant
V&OR (wegbeheerder, bewaakt mobiliteitsbeleid, medefinancier)
MET (metrorailinfra eigenaar en beheerder)
Vervoerregio (regionaal verkeer en vervoerbeleid, opdrachtgever voor exploitatie en beheer & onderhoud metro, medefinancier en eindverantwoordelijk voor de railveiligheid)
Bijdrage aan doelen van de IA-M
Nader te bepalen, na uitvoering van het onderzoek
Investeringskosten (ex BTW)
Studiekosten: inschatting ad 70 000€
Maatregelen: PM
Aandachtspunten
Er is een overzicht beschikbaar met calamiteiten de afgelopen jaren met oorzaken en effecten, dat als basis kan worden gebruikt voor verder onderzoek.
Stand van zaken
Project heeft nog geen status.
Benodigde vervolgacties
Na opname in IA-M nader onderzoek naar nut en noodzaak om de robuustheid van het

netwerk te verbeteren en het moment waarop dit nodig is
Urgentie Zeer urgent. Samenhang met kruiswisselcomplex tussen Amstel en Spaklerweg

13.4 Projectblad. Verkorten van halteertijden metro

Project naam
Onderzoek naar verkorten halteertijden metro
Maatregel
Netwerkbrede studie naar verkorten cq waarborgen van halteertijden onder meer door gebruik van sensoren op stations en in voertuigen om bezetting te meten en reizigers beter te verdelen over de perrons. Ook andere maatregelen onderzoeken.
Opgave/ nut/ noodzaak/ kans
Verkorten halteertijden leidt tot verkorting van de reistijd en draagt bij aan betrouwbaarheid en veiligheid. Halteertijden staan onder druk door vervoersgroei en door wisselende voertuiglengten, waardoor reizigers zich niet op de juiste plek op het station bevinden bij het in- en uitstappen. Het meten van bezetting in voertuigen en op perrons draagt bij aan veiligheid doordat het mogelijk wordt de drukte op stations te monitoren en in te grijpen bij te grote drukte. De ontruimingscapaciteit van stations mag niet overschreden worden
Samenhang met andere ontwikkelingen
Het metronet vormt het backbone van het OV in Amsterdam. De reissnelheid van de gemiddelde metroreiziger kan vergroot worden door de halteringstijd te bekorten.
Beoogd realisatietermijn
2025
Leveren capaciteit
2019
Beoogd opdrachtgever
GVB
Betrokkenen partners en hun rollen
GVB vervoerexploitant V&OR (wegbeheerder, bewaakt mobiliteitsbeleid, medefinancier) MET (metrorailinfra eigenaar en beheerder) Vervoerregio (regionaal verkeer en vervoerbeleid, opdrachtgever voor exploitatie en beheer & onderhoud metro, medefinancier en eindverantwoordelijk voor de railveiligheid)
Bijdrage aan doelen van de IA-M
Nader te bepalen, na uitvoering van het onderzoek
Investeringskosten (ex BTW)
Studiekosten: insch€70.000 Maatregelen: PM
Aandachtspunten
In de IA OV bus/tram zijn alleen maatregelen opgenomen gericht op de rijtijd en betrouwbaarheid tussen de haltes. Maatregelen opgenomen om de halteertijden te verkorten vallen onder de verantwoordelijkheid van de vervoerder. Bij de metro ligt dat iets anders. Het verschil zit 'm in het kaartverkoopproces waardoor bij bus en tram vertraging in de halteertijd ontstaat. Dat is bij metro niet aan de orde. Bij metro kunnen maatregelen om de halteertijd te verkorten zowel bij de exploitant (bijv. gedrag bestuurder) als bij de infrastructuur (bijv. lijnen op het perron) effectief zijn.
Stand van zaken
Project heeft nog geen status
Benodigde vervolgacties
Na opname in IA-M nader onderzoek naar nut en noodzaak om de halteertijden te verkorten en het moment waarop dit nodig is
Urgentie
Geen

