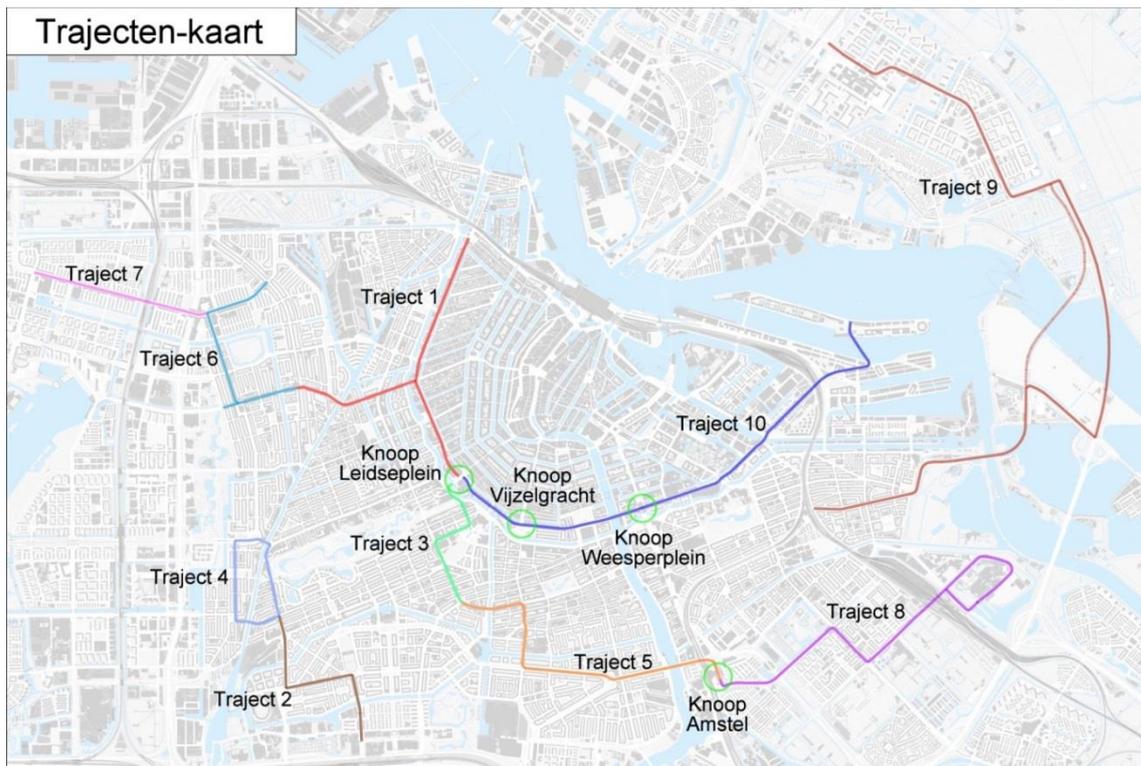




Startnotitie Investeringsagenda OV

10 trajecten



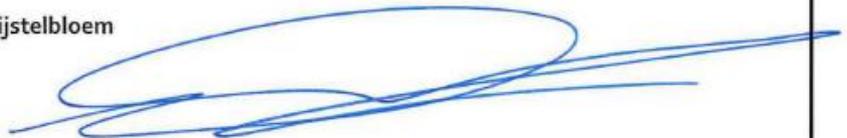
Versiebeheer

| versie | Commentaar | Reden versiewijziging | datum |
|----------|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 0.1/ 0.2 | IB, V&OR, R&D, M&T en SRA | Gezamenlijk product (afgesteld met GVB) | 5 april 2016 |
| 0.3 | Adviesgroep | Tekstuele en inhoudelijke aanpassingen naar aanleiding van opmerkingen van de Adviesgroep | 18 april 2016 |
| 0.4 | Regiegroep | Tekstuele en inhoudelijke aanpassingen naar aanleiding van opmerkingen van de Regiegroep | 21 april 2016 |
| 0.5 | Ambtelijk Opdrachtgevers V&OR | Na redactionele aanpassingen van de communicatie adviseur, akkoord voor vrijgave | 12 mei 2016 |

Voor akkoord (handtekening en datum):

23/5/2016

Ambtelijk opdrachtgever: Jan Dijstelbloem



Inhoud

| | |
|---------------------------------------------------------------|----|
| 1. Inleiding..... | 4 |
| 1.1 Aanleiding..... | 4 |
| 1.2 Samenwerkingsovereenkomst..... | 4 |
| 1.3 Bestuurlijke besluitvorming..... | 5 |
| 1.4 Leeswijzer Startnotitie..... | 7 |
| 2. De opgave..... | 8 |
| 2.1 De uitdaging..... | 8 |
| 2.2 De doelstelling..... | 9 |
| 2.3 Beschrijving van de tien trajecten..... | 11 |
| 3. Beleidskaders..... | 16 |
| 3.1 Centraal beleid..... | 16 |
| 3.2 Uitvoeringsagenda en Investeringsagenda's..... | 19 |
| 3.3 Centrale visies en discussiedocumenten..... | 21 |
| 4. Maatregelen voor alle trajecten..... | 23 |
| 4.1 Betrokken partijen..... | 23 |
| 4.2 Inventarisatie maatregelen..... | 24 |
| 4.3 Afweging..... | 24 |
| 4.4 Maatregelen..... | 25 |
| 4.5 Exogene maatregelen..... | 33 |
| 4.6 Kaart met te onderzoeken maatregelen..... | 36 |
| 4.7 Effect op de opgave..... | 38 |
| 5. Projectbeheersing..... | 40 |
| 5.1 Planning..... | 40 |
| 5.2 Financiën..... | 41 |
| 5.3 Risico's..... | 44 |
| 6. Plan van Aanpak fase 2..... | 46 |
| 6.1 Organisatiestructuur Investeringsagenda OV..... | 46 |
| 6.2 Werkzaamheden..... | 48 |
| 6.3 Relatie opgave projectgebieden en Amsterdamse opgave..... | 51 |
| 6.4 Inkoop en Financiën (fase 2)..... | 53 |
| 6.5 Communicatie & participatie..... | 54 |
| Bijlagen..... | 56 |
| Bijlage 1 Afwegingsnotities 1-10..... | 56 |
| Bijlage 2 Overzicht maatregelen per traject..... | 58 |
| Bijlage 3 Globale planning..... | 58 |

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Om de stad ook in de toekomst bereikbaar en aantrekkelijk te houden, werkt de gemeente Amsterdam samen met de Stadsregio Amsterdam (SRA) en het Gemeentelijk Vervoer Bedrijf (GVB) aan een efficiënter openbaar vervoernetwerk. Onder andere door het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer (OV) en betrouwbare reistijden voor de reiziger.

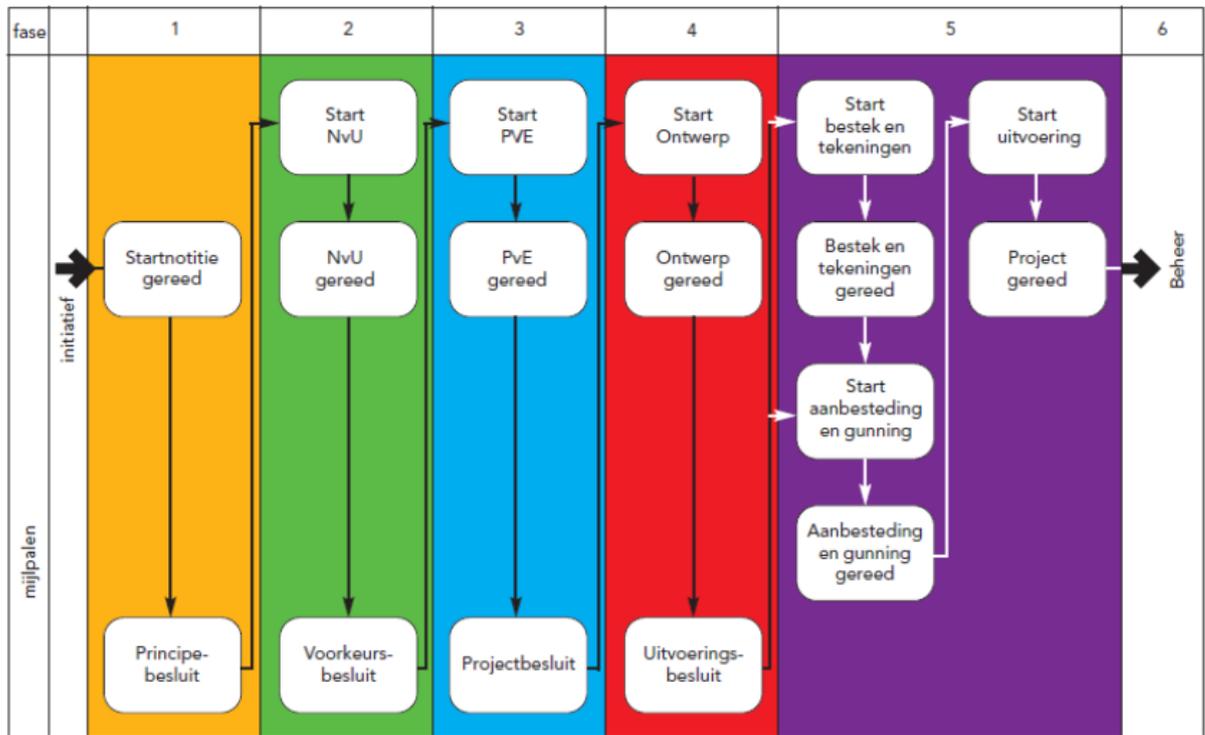
Het verbeteren van de doorstroming van de verschillende vervoersmiddelen (fiets, het openbaar vervoer en de auto) is één van de speerpunten van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (UAM) van de gemeente Amsterdam. In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit worden keuzes gemaakt welke vervoersmiddelen in een straat gefaciliteerd worden. Uit de Uitvoeringsagenda Mobiliteit zijn 54 maatregelen naar voren gekomen, waaronder het versneld uitvoeren van de Investeringsagenda Openbaar Vervoer.

De Investeringsagenda Openbaar Vervoer (IAOV) is op 10 december 2013 door de Regioraad vastgesteld. In de IAOV zijn ruim 300 maatregelen opgenomen om een betrouwbaar OV-netwerk te realiseren dat goed doorstroomt, rekening houdend met toekomstige bezuinigingen. Het gaat daarbij om maatregelen voor zowel de OV-infrastructuur, als om OV-knooppunten en om generieke maatregelen voor het hele OV-netwerk.

1.2 Samenwerkingsovereenkomst

Op 17 februari 2015 heeft het college van B&W van de gemeente Amsterdam ingestemd met de Investeringsagenda OV, waarbij ook de bestuurlijke samenwerkingsovereenkomst tussen Stadsregio Amsterdam, Gemeente Amsterdam en GVB is ondertekend. In deze overeenkomst is de uitvoering van de eerste tranche aan maatregelen uit de Investeringsagenda OV vastgelegd. Er is afgesproken dat er in de periode 2015-2018, naast de lopende OV-projecten (zoals Daalwijkdreef) wordt gewerkt aan het oplossen van de knelpunten voor het OV op verschillende locaties in de stad. Daarvoor zijn tien trajecten benoemd die op korte termijn aangepakt moeten worden. De urgentie van het optimaliseren van deze tien trajecten is gekoppeld aan de inwerkingstelling van de Noord/Zuidlijn en de voorgenomen wijzigingen in de lijnvoering. De wethouder Verkeer & Vervoer heeft daarbij de opdracht gegeven om alles in het werk te stellen de maatregelen zo snel mogelijk te realiseren, zonder daarbij aan draagvlak in te boeten. Waar mogelijk zullen de huidige en beoogde kaders van de samenwerkingsafspraken tussen de SRA en Amsterdam worden toegepast om de projecten en processen te versnellen. Dit is ook nader omschreven in de Knoppennotitie, die is vastgesteld in april 2015.

Met de ondertekening van deze samenwerkingsovereenkomst begon fase 1 van het Plan en Besluitvormingsproces Infrastructuur ¹ (PBI) voor de tien benoemde trajecten. Op afbeelding 1 is te zien dat het PBI uit vijf fasen bestaat, waarbij de eerste fase wordt afgesloten met een Startnotitie en een Plan van aanpak voor fase 2.



PBI 2004: Projectfasering

In het PBI worden de volgende vijf fasen onderscheiden:

- Fase 1: Initiatief
- Fase 2: Uitgangspunten
- Fase 3: Definitie
- Fase 4: Ontwerp
- Fase 5: Realisatie

Afbeelding 1: de vijf fasen van het Plan en Besluitvormingsproces Infrastructuur

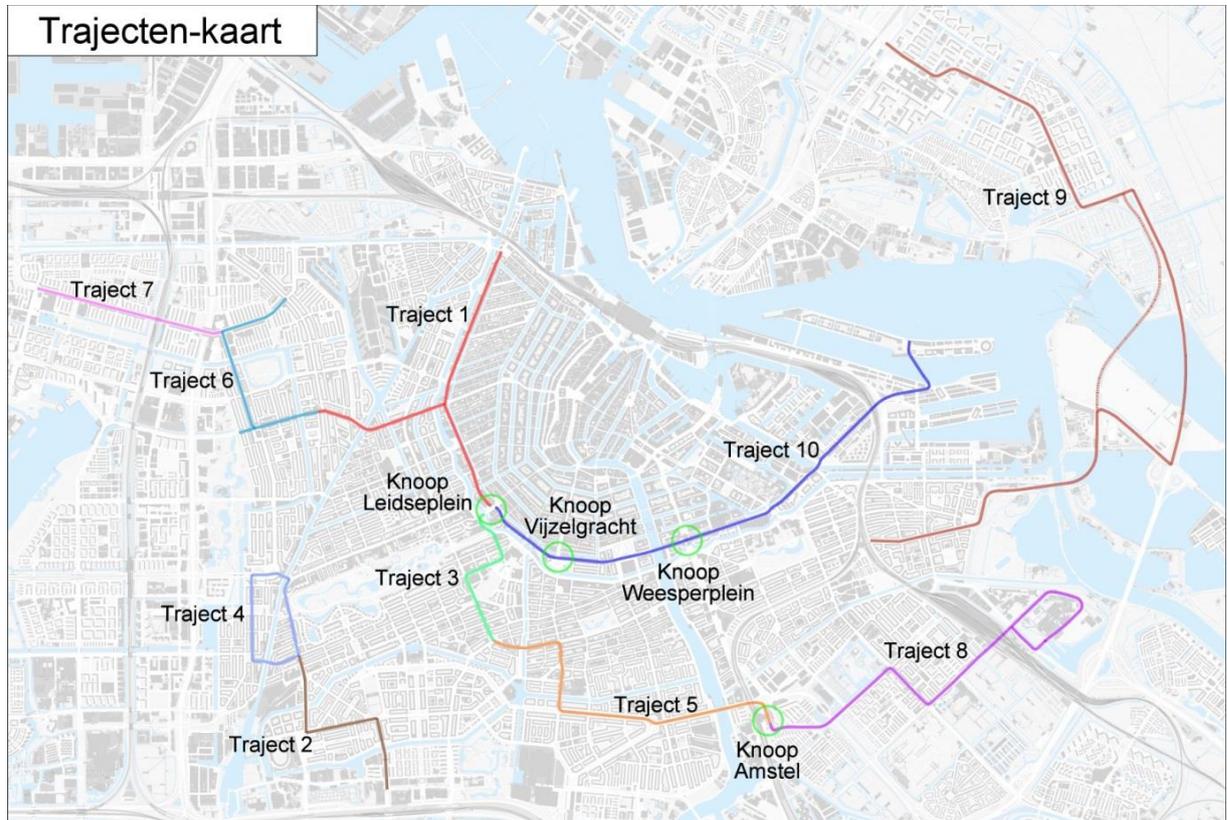
1.3 Bestuurlijke besluitvorming

Voor u ligt de Startnotitie 'IAOV- tien trajecten' die voor de zomer van 2016 ter besluitvorming voorgelegd wordt aan B&W. Deze Startnotitie dient als onderlegger voor het Principebesluit van B&W. Voor het aanvragen van het bijbehorende krediet zal dit stuk in september 2016 aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

Wanneer het Principebesluit is genomen kan worden gestart met PBI fase 2. Na ruim één jaar van intensieve samenwerking tussen gemeente Amsterdam, SRA en GVB markeert deze startnotitie een overgang van de tien trajecten naar de volgende fase. In PBI fase 2 worden de verschillende

¹ Voor de verschillende PBI fasen, zie hoofdstuk 6.

oplossingsmogelijkheden nader uitgewerkt, waarna het bestuur een voorkeur kan vaststellen voor de oplossingsrichting die in de Definitiefase (PBI fase 3) verder uitgewerkt zal worden.



Afbeelding 2: de tien nieuwe trajecten uit de Investeringsagenda Openbaar vervoer

Tien trajecten

In de Investeringsagenda OV zijn door de Stadsregio Amsterdam maatregelen benoemd om de OV-infrastructuur te optimaliseren. Tevens zijn er OV-knooppunten² en generieke maatregelen voor het hele OV-netwerk benoemd. Onder deze generieke maatregelen valt onder meer de verbetering van het halteringsproces. Voor de periode 2015-2018 zijn twee IA OV-categorieën onderscheiden: de lopende projecten en de nieuwe projecten. De nieuwe projecten behandelen tien trajecten, die de belangrijkste knelpunten in het OV-netwerk binnen Amsterdam omvatten.

In deze Startnotitie worden de tien trajecten beschreven waar op korte termijn de knelpunten van het OV aangepakt moeten worden (zie afbeelding 2). Samen met vervoersdeskundigen, verkeerstechnici en de stadsdelen is een heel scala aan maatregelen geïnventariseerd die deze knelpunten voor het OV zouden kunnen oplossen. Dit zijn mogelijke maatregelen, die in de volgende fase verder onderzocht en uitgewerkt worden.

De tien trajecten uit de Investeringsagenda OV zijn:

² Vijzelgracht, Weesperplein, Lelylaan, Amstelveenseweg, Noord en Amstel

1. Marnixstraat-De Clercqstraat
2. Olympiabuurt
3. Museumkwartier
4. Schinkelbuurt
5. Rivierenbuurt
6. Mercatorbuurt
7. Burgemeester de Vlugtlaan
8. Sciencepark
9. Oosttangent
10. Oostelijke binnenring, inclusief knoop Vijzelgracht (halte Weteringcircuit) en knoop Weesperplein³

1.4 Leeswijzer Startnotitie

In hoofdstuk 2 wordt de opgave voor het OV op de tien trajecten toegelicht. Hier komt de urgentie van het optimaliseren van het OV-netwerk aan bod, de doelstelling om de doorstroming en betrouwbaarheid op de verschillende trajecten te verhogen, gevolgd door een korte beschrijving van de tien trajecten.

In hoofdstuk 3 wordt het beleidskader beschreven. Het betreft de kaders die een belangrijke rol spelen bij het afwegen van de maatregelen in PBI fase 2.

Hoofdstuk 4 geeft een beschrijving van de maatregelen die zijn onderzocht. Er wordt gestart met een beschrijving van het proces dat is doorlopen om tot de lijst met mogelijke maatregelen te komen. Vervolgens wordt een beschrijving gegeven van de geïnventariseerde maatregelen. De beschrijvingen van de maatregelen zijn in dit hoofdstuk gekoppeld aan de beleidskaders waarbinnen geopereerd moet worden. De locatiespecifieke beschrijvingen van de maatregelen op trajectniveau zijn opgenomen in afzonderlijke afwegingsnotities per traject. Deze staan in de bijlage.

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op een voorlopige planning voor de komende fases en wordt een toelichting op het financiële kader op programmaniveau gegeven. Tevens worden de belangrijkste risico's benoemd.

In hoofdstuk 6 wordt het Plan van Aanpak beschreven, waarmee een doorkijk naar fase 2 en verder wordt gegeven. Het Plan van Aanpak bevat een voorstel voor een organisatorische indeling, waarbij doelmatigheid en effectiviteit leidend zijn. De voorgestelde maatregelen worden in verschillende typen ingedeeld en ondergebracht binnen de gemeentelijke organisatie. Ook wordt ingegaan op de communicatiestrategie en het consultatie-/ participatietraject.

³ Aan traject 10 zijn twee (Vijzelgracht en Weesperplein) van de zes knooppunten gekoppeld. De overige vier knooppunten (Lelylaan, Amstelveenseweg, Sloterdijk en Amstel) worden apart uitgewerkt.

2. De opgave

2.1 De uitdaging

Amsterdam staat voor de opgave een optimaal OV-systeem te realiseren, dat betrouwbaar en comfortabel is voor de reiziger. Een goed functionerend OV-netwerk is daarbij niet alleen voor bewoners van belang, maar ook voor bezoekers en ondernemers. De urgentie om nu maatregelen te nemen is ontstaan door een toenemend aantal inwoners, bezoekers en werkenden in de stad, waardoor de druk op de openbare ruimte verder is toegenomen en de bereikbaarheid in het geding komt.

De ambitie om de toeloop naar de stad beter te verdelen over de verschillende OV-knooppunten ligt in het verlengde hiervan. Evenals de ingebruikname van de Noord/Zuid-lijn in 2017 en de ontwikkeling van het Zuidasdok.



Uitvoeringsagenda Mobiliteit

In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015) van de gemeente Amsterdam staan drie doelstellingen die de komende periode prioriteit moeten krijgen. Er moeten ten eerste maatregelen worden genomen om meer ruimte te creëren voor fietsers en voetgangers, met name in het centrum en de stadsstraten⁴. Ten tweede moeten maatregelen worden genomen om de doorstroming voor fiets,

⁴ dit zijn relatief smalle straten met veel economische en toeristische functies

openbaar vervoer en auto te verbeteren. Het is daarbij noodzakelijk om keuzes te maken welke modaliteiten in een straat gefaciliteerd worden, want niet alle wensen zijn tegelijkertijd op dezelfde plek ruimtelijk te realiseren. En de derde ambitie is dat de maatregelen bijdragen aan het verbeteren van verbindingen in de stad en tussen stad en regio. Bij de uitwerking van de maatregelen is verkeersveiligheid een belangrijke factor en draagt een goede doorstroming bij aan een verbetering van de luchtkwaliteit.

De Investeringsagenda Openbaar Vervoer (IA OV)

De Investeringsagenda OV geeft een beeld van de benodigde investeringen in de infrastructuur van het OV die moeten leiden tot het verhogen van de kwaliteit- en efficiency van het OV in Amsterdam. De noodzaak voor investeren wordt ingegeven door enerzijds de groei van de Amsterdamse regio waarmee extra druk op het OV-netwerk ontstaat. Anderzijds zullen de beschikbare financiële middelen afnemen, waardoor het noodzakelijk is om exploitatiekosten te verlagen en slimme investeringen te doen. Om de gerichte investeringen te kunnen doen, is een analyse uitgevoerd om vast te stellen op welke trajecten investeringen het hardst nodig zijn en het hoogste rendement opleveren. Het resultaat is een voorstel voor een netwerk van hoogwaardige trajecten in stad en streek: Plusnet en R-net. Het Plusnet is een grofmazig net van hoogwaardige OV-infrastructuur *binnen* de gemeente Amsterdam. Het R-net is een grofmazig net van hoogwaardige OV-infrastructuur in de gemeenten *buiten* Amsterdam, herkenbaar aan de rood-grijze vormgeving.

2.2 De doelstelling

In het kader van de Investeringsagenda OV en de Mobiliteitsaanpak Amsterdam zijn twee ambities geformuleerd: 1. een verbeterde doorstroming van het Amsterdams OV met name op het Plusnet en 2. het verbeteren van de betrouwbaarheid van het OV. Het verbeteren van de doorstroming is geen doel op zich, maar komt voort uit de huidige druk op het OV-systeem. Er komen steeds meer reizigers bij per jaar, maar de beschikbare middelen nemen af en daarom zijn gerichte investeringen voor een optimaal OV-systeem noodzakelijk. In onderstaande twee paragrafen worden beide doelstellingen toegelicht.

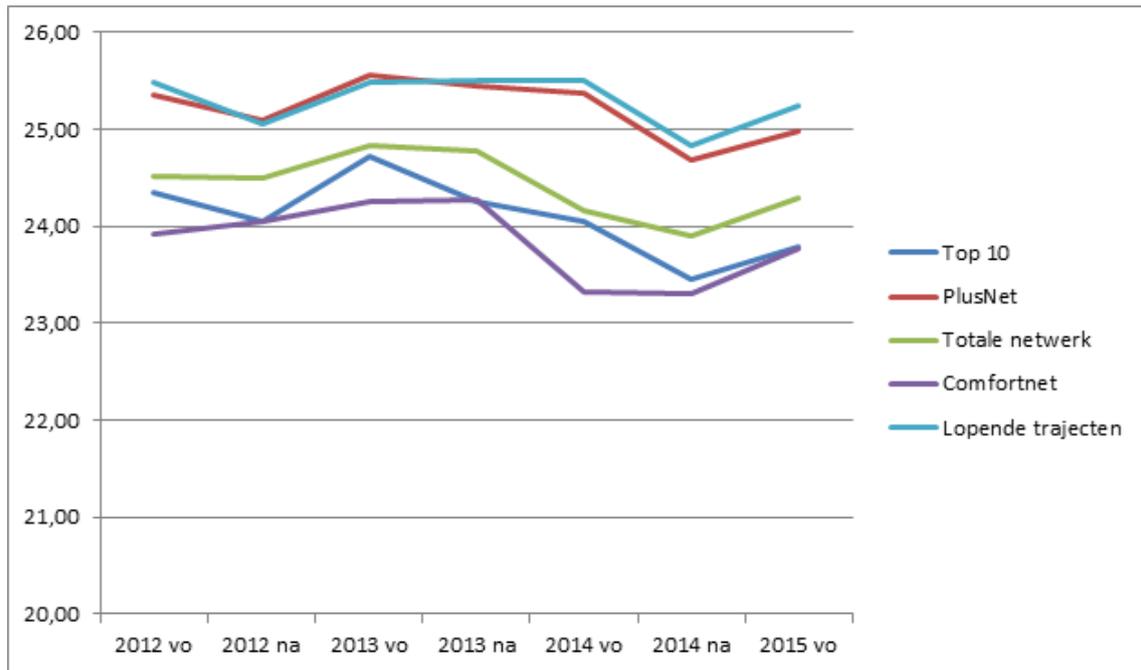
Doorstroming

Een belangrijke doelstelling uit de Investeringsagenda OV is het verbeteren van de doorstroming van het OV. Door oponthoud voor trams en bussen te voorkomen, kunnen deze in een gelijkmatig tempo doorrijden. Trams en bussen hoeven dan niet onnodig af te remmen of stil te staan om vervolgens veel vaart te moeten maken om nog op tijd bij de halte aan te komen. Het gaat hierbij om het verlagen van de gemiddelde bruto rijtijd, met als doel een kortere reistijd voor de passagiers.

De **bruto rijtijd** is de tijd die een tram of bus nodig heeft om van de ene halte naar de volgende te rijden *plus* de tijd die trams en bussen vervolgens op de haltes doorbrengen (de halteertijd). Het inventariseren van maatregelen om de halteertijd te verkorten is belegd bij het GVB⁵.

⁵ Mogelijkheden voor een gewijzigd instapregime zijn onderdeel van het programma Reis van de Reiziger van de GVB

Door het meten van alle door de voertuigen gereden snelheden tussen de haltes kan de netto gemiddelde rijnsnelheid worden bepaald. Bij de **netto rijtijd** gaat het om de rijtijd tussen de haltes, dus exclusief de halteertijd. Door de gemeente Amsterdam is een inventarisatie gemaakt van de maatregelen om de rijtijd tussen de haltes te verkorten (zie hoofdstuk 4). De voorgestelde maatregelen hebben daarmee dus betrekking op de netto rijtijd. Om de gemiddelde rijtijd te verlagen zijn streefwaardes opgesteld. De streefwaarde voor het Plusnet is een 20% lagere rijtijd dan in de huidige situatie.



Afbeelding 3: Grafiek met de netto snelheid van de verschillende netten en trajecten

In afbeelding 3, afkomstig uit de Monitorrapportage IA OV 2016 van de SRA, is te zien dat de huidige top 10 Plusnet-trajecten niet goed scoren op gemiddelde snelheid, ten opzichte van het hele Plusnet. De problemen op de top 10-trajecten zijn zodanig dat een stevig pakket aan maatregelen noodzakelijk is om de knelpunten op te lossen. Het gaat daarbij niet alleen om deze tien losse trajecten, maar om het gehele netwerkprogramma. Het uiteindelijke doel is de doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer in heel Amsterdam en de regio te verbeteren. De rijtijdwinst die op deze urgente trajecten te boeken valt, is noodzakelijk om in de toekomst een kwaliteitssprong op het hele OV-netwerk te realiseren.

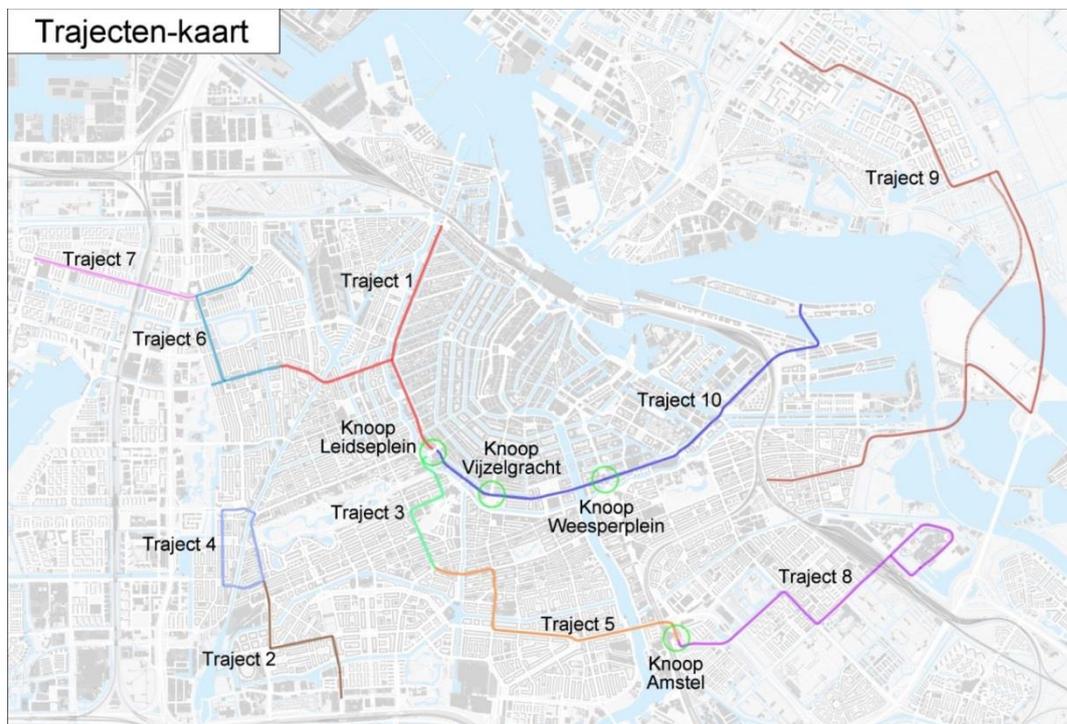
Betrouwbaarheid

De tweede doelstelling betreft de betrouwbaarheid van aankomst en vertrektijden van het OV. Op elk traject wordt gestreefd naar een zo betrouwbaar mogelijke dienstregeling. Het gaat er daarbij om of het openbaar vervoer op de aangegeven tijd aankomt en/ of vertrekt van de halte. Reizigers die exact op tijd op hun bestemming moeten zijn, bijvoorbeeld omdat ze een aansluiting moeten halen, zullen bij een onbetrouwbare dienstregeling een rit eerder nemen of op een ander, meer betrouwbaar vervoersmiddel overstappen. Voor de vervoerder is een lage betrouwbaarheid van de

dienstregeling ook nadelig, omdat mogelijk onnodig veel ritten gemaakt moeten worden om voor de reiziger toch nog een aanvaardbaar niveau van dienstverlening te behalen.

Er zijn berekeningen gemaakt van alle afwijkingen van aankomst- en vertrektijden van het openbaar vervoer en daarmee is geïnventariseerd welke delen van trajecten onbetrouwbaar zijn en dus een negatieve impact hebben op de dienstregeling. In de Investeringsagenda OV zijn ambities geformuleerd met betrekking tot betrouwbaarheid op basis van gebiedstypologie. In de Tuinsteden en stadsdeel Noord ligt de ambitie qua betrouwbaarheid van de dienstregeling hoger dan die voor de 19- eeuwse gordel en gordel 20/40. Met name voor de historische binnenstad is de ambitie minder hoog, omdat in dit deel van de stad het openbaar vervoer door het historisch stratenpatroon met meer onzekerheden te kampen heeft. Hoe verder van het centrum, hoe betrouwbaarder het openbaar vervoer zou moeten zijn.

2.3 Beschrijving van de tien trajecten



Afbeelding 4: de tien nieuwe trajecten uit de Investeringsagenda OV

Traject 1: Marnixstraat en De Clercqstraat

Een veiliger, betrouwbaar en soepel rijdend OV op het westelijke deel van de binnenring en de De Clercqstraat.

De Marnixstraat

De situatie: het openbaar vervoer op de Marnixstraat vervoert vele reizigers naar en door het populaire stadscentrum, maar de ruimte die de trams en bussen moeten delen met de auto's en fietsen is beperkt. Op het deel tussen Leidseplein en Rozengracht heeft het openbaar vervoer

grotendeels al een vrije baan. Op de Appeltjesmarkt (bij de kruising Elandsgracht) ligt een busstation voor streekbussen. Het deel Marnixstraat tussen de Elandsgracht en Rozengracht is éénrichtingsverkeer voor auto's. Op het deel tussen Rozengracht en Korte Marnixstraat rijden de auto's mee over de trambaan. Langs-parkerende auto's zorgen soms voor uitwijkende auto's en fietsers over de trambaan. Op een aantal plekken kruist de tram andere drukke vervoersstromen, zoals bij de kruising Elandsgracht, het Marnixplein en de Rozengracht. Ook kruist de tram meerdere Plusnetten: op de kruising Marnixstraat-Rozengracht een andere Plusnet OV-lijn en op de Bloemgracht een Plusnet Fiets. Een drukke verkeersader voor de stad dus, waar gerichte keuzes gemaakt moeten worden om tramlijn 10 (en een deel van het traject tramlijn 3) te kunnen optimaliseren.

De verbetering: optimalisatie van tramlijn 3 en 10

De buurten en de straten: Marnixstraat, Leidsegracht, Raamplein, Elandsgracht, Rozengracht, Bloemgracht, Marnixplein, Nieuwe Willemstraat, Brouwersgracht en Korte Marnixstraat. In de Marnixstraat liggen vier bruggen (waarvan één beweegbare, de Bullebakbrug).

De Clercqstraat

De situatie: op de hele route Jan Evertsenstraat-Admiraal de Ruyterweg - De Clercqstraat-Rozengracht rijdt het autoverkeer mee op de trambaan, behalve ter hoogte van de tramhaltes bij de Chasséstraat. Op de De Clercqstraat is een aantal jaren terug in het kader van duurzaam veilig de vrije trambaan opgeheven ten gunste van vrij liggende fietspaden en parkeren. Er is sprake van veel kruisende bewegingen, mede doordat het winkelstraten betreft. De hele route is Plusnet OV; de Jan Evertsenstraat maakt bovendien onderdeel uit van het Plusnet Voetganger. De twee delen van traject 1 komen samen in de kruising Marnixstraat-Rozengracht. De Jan Evertsenstraat sluit aan op traject 6.

De verbetering: optimalisatie van tramlijnen 12, 13 en 14

De buurten en de straten: Jan Everstenstraat, Admiraal de Ruyterweg, De Clercqstraat, Rozengracht. Op de route liggen drie bruggen, waarvan één beweegbare brug (Wiegbrug).

Traject 2 en 4: Olympiabuurt en Ruit Schinkelbuurt

Een hoogwaardige ontsluiting van station Zuid in noordwestelijke richting, door het mogelijk vertrammen van buslijn 15

De situatie: de trajecten 2 en 4 onderzoeken de mogelijkheid van een metamorfose van buslijn 15: de bus wordt een tram. Het 'vertrammen' van buslijn 15 zorgt ervoor dat het knooppunt Station Zuid beter bereikbaar wordt en aantrekkelijker in gebruik is. De trajecten Olympiabuurt en Ruit Schinkelbuurt beslaan een groot gebied waar de aanleg voor de traminfrastructuur ingrijpende van-gevel-tot-gevel maatregelen voor buurt en openbare ruimte tot gevolg heeft. Deze trajecten hebben een belangrijke link met de ontwikkeling van de Zuidas, met name met betrekking tot de planning.

De verbetering:: betere ontsluiting Station Zuid in noordwestelijke richting door vertrammen buslijn 15

De buurten en straten: Parnassusweg tussen Strawinskylaan en Stadionweg; Stadionweg tussen Stadionplein en Olympiaplein; Amstelveenseweg vanaf de Zeilstraat tot de Stadionweg (inclusief het Haarlemmermeercircuit); Zeilstraat; Hoofddorpplein; Haarlemmermeerstraat tussen Hoofddorpplein en Surinameplein; Surinamestraat; Overtoomse Sluis en Amstelveenseweg Noord.

Traject 3: Van Baerlestraat en Hobbemastraat (Museumkwartier)

De culturele toplocaties van de stad verbeterd bereikbaar, betrouwbaar en veilig toegankelijk

De situatie: de veelzijdige culturele aantrekkingskracht van het Museumkwartier brengt vele bezoekers naar het gebied. De verschillende modaliteiten zitten elkaar regelmatig in de weg en veroorzaken op sommige punten een zeer gevaarlijke verkeerssituatie; bijvoorbeeld op de Van Baerlestraat, die ook is aangemerkt als blackspot. Openbaar vervoer, fiets- en autoverkeer worden nog verder in hun ruimte beperkt door een wirwar van overstekende toeristen en de vele touringcarbussen.

De verbetering: tramlijn 12 en (deels) 3 kunnen veilig, betrouwbaar en ongehinderd doorrijden
De buurten en straten: Roelof Hartplein, Van Baerlestraat, Hobbemastraat, Paulus Potterstraat

Traject 5: Ceintuurbaan, Ferdinand Bolstraat, Scheldestraat, Vrijheidslaan (Rivierenbuurt)

Tramlijn 12 verbindt Amstelstation met Museumkwartier en sluit onderweg aan op de Rode Loper

De situatie: de doorstroming van tram 12 vanaf de Roelof Hartstraat naar het Amstelstation heeft op verschillende plekken last van de huidige verkeerssituatie en de ligging van de haltes. Ook kan de aansluiting op de Rode Loper, ter hoogte van het Cornelis Troostplein, een stuk beter. Op de Vrijheidslaan rijden ook bussen, hier heeft het openbaar vervoer geen vrije baan en zorgt het overig verkeer op de OV-baan voor oponthoud. Ook op de Berlagebrug delen openbaar vervoer en auto dezelfde baan, ten nadele van de doorstroming van het openbaar vervoer.

De verbetering: tramlijn 12 en (deels) 3 kunnen veilig, betrouwbaar en ongehinderd doorrijden
De straten: Julianaplein (vanaf Amstelstation), Prins Bernardplein, Mr. Treublaan, Berlagebrug, Amsteldijk, Vrijheidslaan, Victorieplein, Churchillaan, Scheldestraat, Ferdinand Bolstraat, Ceintuurbaan, Roelof Hartstraat t/m Roelof Hartplein

Traject 6: Jan Evertsenstraat, Hoofdweg, Bos en Lommerweg

Verbeterde betrouwbaarheid en doorstroming in de Mercatorbuurt voor trams 7 en 13 en voor bussen 18 en 80

De situatie: Het overstekend en afslaand voetgangers- en autoverkeer op de Jan Evertsenstraat en de smalle haltes op het Mercatorplein zorgen elk op hun eigen manier voor vertraging van het openbaar vervoer. De Jan Evertsenstraat is aangemerkt als stadsstraat, waar vooral voetgangers de ruimte moeten krijgen. Dit botst met het eventueel weghalen van voetgangersoversteken. De Jan van Galenstraat is Hoofdnet Auto; dat maakt het lastig om bij deze kruising het openbaar vervoer prioriteit te geven. Bij het Bos en Lommerplein worden oplossingen gezocht voor het

verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer en tegelijkertijd het bereikbaar houden van het Gulden Winckelplantsoen. De Jan Evertsenstraat sluit aan op traject 1.

De verbetering: tramlijnen 7 en 13 en bussen 18 en 80 lopen minder vertraging op

De buurten en straten: Jan Evertsenstraat, Mercatorplein, Hoofdweg, Jan van Galenstraat, Bos en Lommerplein, Bos en Lommerweg

Traject 7: Burgemeester de Vlughtlaan

Betrouwbare, frequente aankomsttijden voor bus 21, 80 en 752 en tramlijn 7 en 14

De situatie: Het openbaar vervoer op de Burgemeester de Vlughtlaan heeft regelmatig last van autoverkeer op de vrije OV-baan. Zo staat er autoverkeer bij een kruising, op de OV-baan te wachten om in te voegen. Of wijken auto's, op de OV-baan uit voor stilstaande voertuigen die aan het laden en lossen zijn. Verder zorgen enkele voetgangersoversteekplaatsen over de vrije OV-baan voor enig oponthoud.

De verbetering: optimalisatie tramlijnen 7 en 14 en bussen 21, 80, 752

De buurten en straten: Burgemeester de Vlughtlaan

Traject 8: Hugo de Vrieslaan, Middenweg, Science Park

Vlot doorrijdende en betrouwbare buslijnen 40 en 240 die het Science Park goed bereikbaar maken

De situatie: de doorstroming en betrouwbaarheid van de buslijnen 40 en 240 hebben wordt beperkt door de verkeerssituatie op de Hugo de Vrieslaan. Dit wordt veroorzaakt door kruisend verkeer vanuit zijwegen, files waar bussen noodgedwongen in terechtkomen, maar ook het relatief grote aantal haltes in deze omgeving.

De verbetering: betrouwbare, vlotte busroutes 40 en 240 met groot bereik in het Science Park

De buurten en straten: Hugo de Vrieslaan, Middenweg, Science Park, Carolina MacGillavrylaan, Nobelweg

Traject 9: Insulindeweg, Flevoweg, Zuiderzeeweg, IJdoornlaan (de Oosttangent)

Betere halteverdeling en verkeerscirculatie op de Oosttangent voor de buslijnen 22, 33, 37 en 40 en trams 7 en 14

De situatie: langs de Oosttangent is een groot aantal maatregelen nodig om de verschillende buslijnen (22, 33, 37 en 40) betrouwbaar en goed door te laten rijden. Er worden maatregelen voorgesteld om het huidige traject te optimaliseren. Een tweede optie is een route door de Zeeburgertunnel. Over het eerste deel van het traject rijden de tramlijnen 7 en 14 mee over dezelfde route. Op dit traject ligt de focus echter alleen op het optimaliseren van de bus.

De verbetering: de hele Oosttangent krijgt aanzienlijk betere OV-doorstroming door andere verdeling van bus en tramhaltes en een integraal pakket verkeersmaatregelen

De buurten en straten: Insulindeweg, Flevoweg, Zuiderzeeweg, Schellingwoudebrug, IJdoornlaan, IJburglaan

Traject 10: Weteringschans, Sarphatistraat, Czaar Peterstraat, Verbindingsdam (Oostelijke Binnenring)

Een transformatie van de binnenring naar een hoogwaardige en veilige OV- en fietscorridor

De situatie: de hele Oostelijke Binnenring is onderdeel van Plusnet OV. Een groot deel van de route valt samen met het Hoofdnet Fiets. Op diverse plaatsen worden andere Plus- en Comfortnetten gekruist: op het Alexanderplein en aan de oostzijde van de brug Hogesluis het Plusnet Fiets, op het Frederiksplein het Plusnet Fiets en het Comfortnet OV, op het Weteringcircuit het Comfortnet OV en op de Spiegelgracht Plusnet Fiets. Op het deel Weteringschans - Frederiksplein - Sarphatistraat heeft het openbaar vervoer een vrije baan. Op sommige delen is sprake van éénrichtingsverkeer voor auto's. Op de brug Hogesluis is sprake van meerrijdend autoverkeer in één richting. Op het gehele deel is sprake van kruisend verkeer (fietsers en voetgangers), waarbij de kruisende voetgangersstroom vooral bij de Spiegelgracht, het Weteringcircuit en het Weesperplein groot is. Deze laatste twee kruisingen zijn belangrijke OV-knooppunten vanwege de overstap tussen metro en tram.

Het Weesperplein is onderdeel van de autocorridor en de Groene Golf. Het Frederiksplein is benoemd als black spot waar het aanpakken van de verkeersveiligheid voorop staat. In de Czaar Peterstraat liggen ter hoogte van de Eerste Leeghwaterstraat strengelsporen waardoor de trams om en om moeten halteren. Bovendien liggen hier drie haltes dicht op elkaar (op 150-200 meter afstand). De doorrijhoogte van het spoorviaduct ten oosten van de Czaar Peterstraat is laag, waardoor de tram alleen met een lagere snelheid onder het viaduct kan rijden. Op de Verbindingsdam rijdt het autoverkeer mee over de trambaan. Bij stremming ten oosten van het Frederiksplein of de Hogesluis zijn er voor de huidige tramlijnen geen omleidingsmogelijkheden aanwezig tussen het Frederiksplein en Azartplein. Om het OV-netwerk robuuster te maken, is het noodzakelijk bogen aan te leggen. In het traject Weteringschans-Sarphatistraat-Czaar Peterstraat-Verbindingsdam liggen vier bruggen, waarvan één beweegbare brug (Hogesluis).

De verbetering: optimalisatie tramlijn 7 en 10, robuuster maken OV-netwerk door aanleg bogen.

De buurten en straten: Weteringschans, Spiegelgracht, Weteringcircuit, Frederiksplein, Sarphatistraat, Weesperplein, Alexanderplein, Czaar Peterstraat, Verbindingsdam, Azartplein

3. Beleidskaders

In het volgende hoofdstuk (hoofdstuk 4) worden de maatregelen beschreven die zijn geïnventariseerd om de knelpunten op de verschillende trajecten op te lossen. Voor de verdere uitwerking van deze maatregelen in de vervolgfase is de relatie met het vigerende beleidskader van belang. Dit beleidskader wordt in dit hoofdstuk beschreven. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen drie typen beleidsdocumenten: centraal beleid, uitvoerings- en investeringsagenda's en visiedocumenten. Per type beleidsdocument wordt aangegeven waar de prioriteiten liggen en welke invloed deze beleidskeuzes hebben op de Investeringsagenda OV.

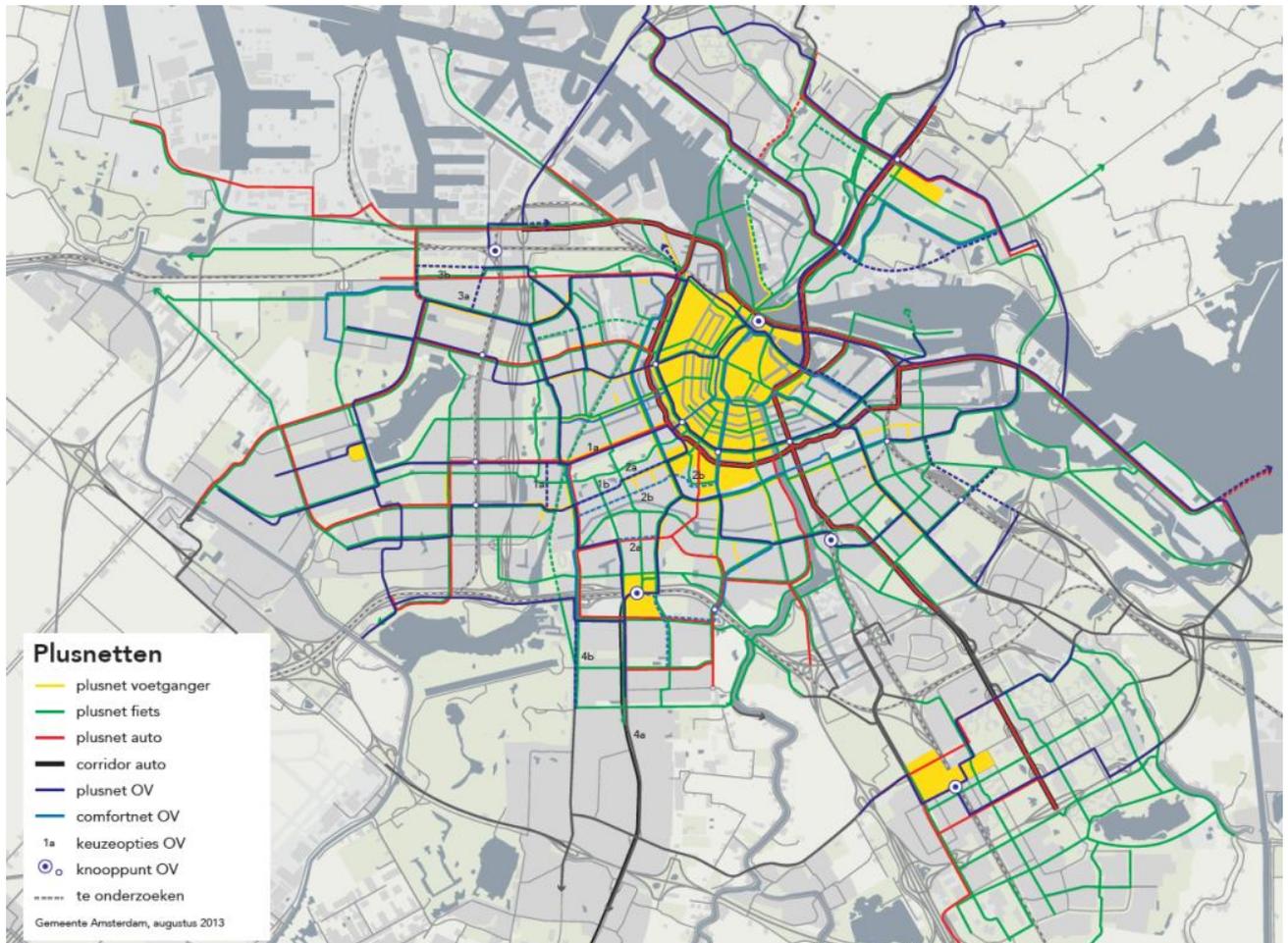
3.1 Centraal beleid

Voor het maken van keuzes bij toekomstige aanpassingen in het straatprofiel zijn bepaalde beleidskaders opgesteld. Deze kaders zijn sturend, omdat ze zijn vastgesteld door de centrale stad. Of de kaders geven richting bij het maken van een afweging, omdat het een leidraad betreft.

Mobiliteitsaanpak Amsterdam (2013)

De Mobiliteitsaanpak Amsterdam (MAA) is het overkoepelende kader voor het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam in de periode tot 2030. Een belangrijke maatregel om de doelstelling van de Mobiliteitsaanpak Amsterdam te bereiken is het aanwijzen van Plusnetten (zie afbeelding 5). Deze Plusnetten zijn benoemd om iedere vervoerswijze beter te laten functioneren en de ruimte onderling beter te verdelen. Dit is een aanscherping van het beleidskader Hoofdnetten. De Plusnetten zijn leidend bij het maken van keuzes bij toekomstige aanpassingen in het profiel van de straat en bij het kiezen van prioriteiten in het stedelijk verkeersmanagement.

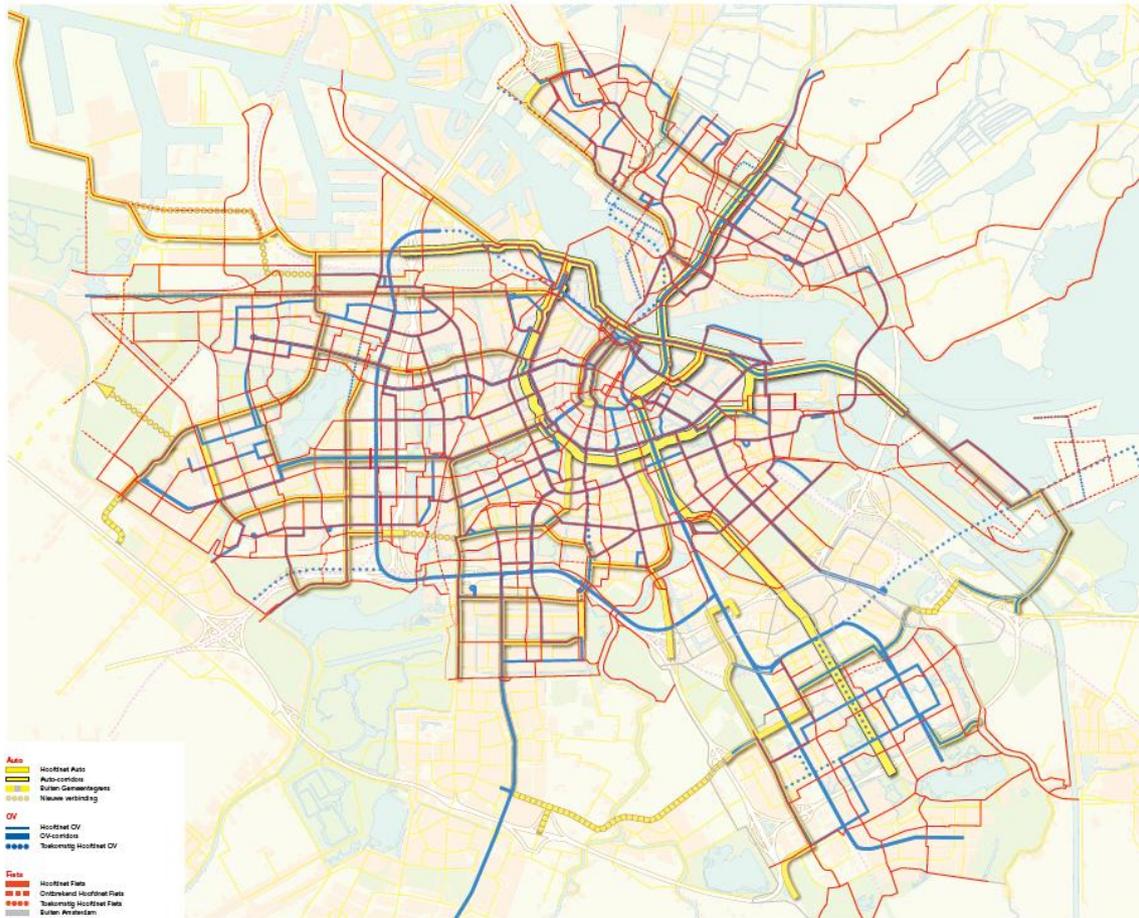
Zoals uit de beschrijving van de trajecten in paragraaf 2.3 naar voren kwam, lopen op de meeste trajecten meerdere Plusnetten, waarbij op sommige kruisingen verschillende Plusnetten samenkomen. Op afbeelding 5 is te zien dat op de Marnixstraat het Plusnet OV kruist met het Plusnet OV over de Rozengracht. Hier zullen vervoersintensiteiten samen met andere factoren moeten uitwijzen welk Plusnet voorrang krijgt. De Hoofdweg is Plusnet OV en kruist het Plusnet auto op de Jan van Galenstraat, wat het lastiger maakt het openbaar vervoer bij de kruising prioriteit te geven. In de Afwegingsnotities (zie bijlage) worden mogelijke maatregelen beschreven die ervoor kunnen zorgen dat de Plusnetten zo goed mogelijk kunnen doorstromen. Aandachtspunt hierbij is dat dit consequenties kan hebben voor andere vervoerswijzen. Ook het Parkeerplan Amsterdam maakt deel uit van de MAA en kan daarom van invloed blijken.



Afbeelding 5: Plusnetten Amsterdam 2013 (bron: Mobiliteitsaanpak Amsterdam, 2013)

Beleidskader Hoofdnetten (2005)

De belangrijkste onderdelen van het Amsterdams verkeersbeleid zijn bevordering van het fietsgebruik, de prioriteit voor het openbaar vervoer, de bevordering van de verkeersveiligheid, de handhaafbaarheid, de verbetering van de bereikbaarheid, het concentratiebeleid en de doorstroming op Hoofdnetten Auto, -OV en -Fiets. Het beleidskader Hoofdnetten geeft aan waar de Hoofdnetten liggen en wat de kwaliteit ervan moet zijn. Voor alle routes die voortkomen uit de Investeringsagenda OV en die in Hoofdnet OV liggen betekent dit bijvoorbeeld dat maatregelen moeten bijdragen aan de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer door vrije banen en waar mogelijk prioriteit bij verkeerslichten. De Hoofdnetten Auto, -OV en -Fiets zijn als bijlagen opgenomen in de Structuurvisie Amsterdam.



Afbeelding 6: Hoofdnetten Amsterdam (2005)

Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam (moet nog worden vastgesteld)

Het Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam is gebaseerd op het Beleidskader Hoofdnetten, de Mobiliteitsaanpak Amsterdam en de Uitvoeringsagenda Mobiliteit. In het Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam zijn de belangrijke netwerken voor auto, openbaar vervoer, fiets en voetganger in kaart gebracht en staan eisen en de toets van kwaliteiten waaraan de verschillende onderdelen van de Amsterdamse verkeersinfrastructuur moeten voldoen. Het is de basis voor investeringen, herinrichtingsplannen en andere maatregelen om de doorstroming van verkeer te verbeteren, en het is een toetsingskader voor ruimtelijke plannen. Verwachting is dat het Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam eind 2016 bestuurlijk wordt vastgesteld.

Afwegingskader Verkeerslichten en Plusnetten

De afweging tussen de modaliteiten vormt de kern van de afwegingsleidraad Verkeersnetten. Hiermee kan beleidsmatig richting gegeven worden aan doorstroming op (drukke) Plusnetten. De Mobiliteitsaanpak Amsterdam geeft aan dat op Plusnetten een hogere snelheid gehaald moet worden dan op niet-Plusnetten. Dit vertaalt zich in de opgave om verliestijden in de verkeersregeling in de Plusnet-richting te beperken, zodat er aan de trajectnelheid voldaan kan worden. De beperkte wachttijd komt terug in de zogenoemde streefwaarden. Voor iedere verkeersdeelnemer is een maximale wachttijd bij verkeerslichten bepaald. Deze is opgebouwd uit twee aspecten: verkeersveiligheid en geloofwaardigheid. Zo is de maximale wachttijd voor tram 20 seconden, voor langzaam verkeer 45 seconden en voor autoverkeer 90 seconden. De

Mobiliteitsaanpak geeft ook aan dat de afweging tussen Plusnetten per dagdeel kan verschillen afhankelijk van de verkeersdrukke. Dit vertaalt zich in de instelling van de verkeersregeling door het geven van prioriteit aan drukke richtingen boven verkeersluwe richtingen. Hiervoor kan het Afwegingskader Verkeerslichten gebruikt worden. Wanneer bekend is wat de prioriteitsvolgorde van de netten op een kruispunt is, moet eerst aan de randvoorwaarden van maximaal acceptabele wachttijden voldaan worden. Daarna kunnen wensen worden gerealiseerd. Het drukste Plusnet binnen een tijdvak komt hierbij als eerste aan bod. De wensen voor dit net worden minimaal tot aan de toetswaarde gerealiseerd. Daarna wordt gekeken naar het volgende drukste (Plus)net. Zijn alle wensen in de basis gerealiseerd, dan wordt bekeken of er verder nog ruimte is om wensen beter in te vullen (hoger dan de toetswaarde).

Het Afwegingskader vormt een leidraad, de precieze invulling is overgelaten aan de beoordeling van de verkeersregelkundig ontwerper in overleg met de beheerafdeling van de verkeerslichten. De prioriteitsvolgorde tussen de Plusnetten mag niet resulteren in een onevenredig groot nadeel voor Plusnetten die lager in hiërarchie staan. Dat het drukste Plusnet voorgaat zal niet rigide worden toegepast.

Leidraad Centrale Verkeerscommissie

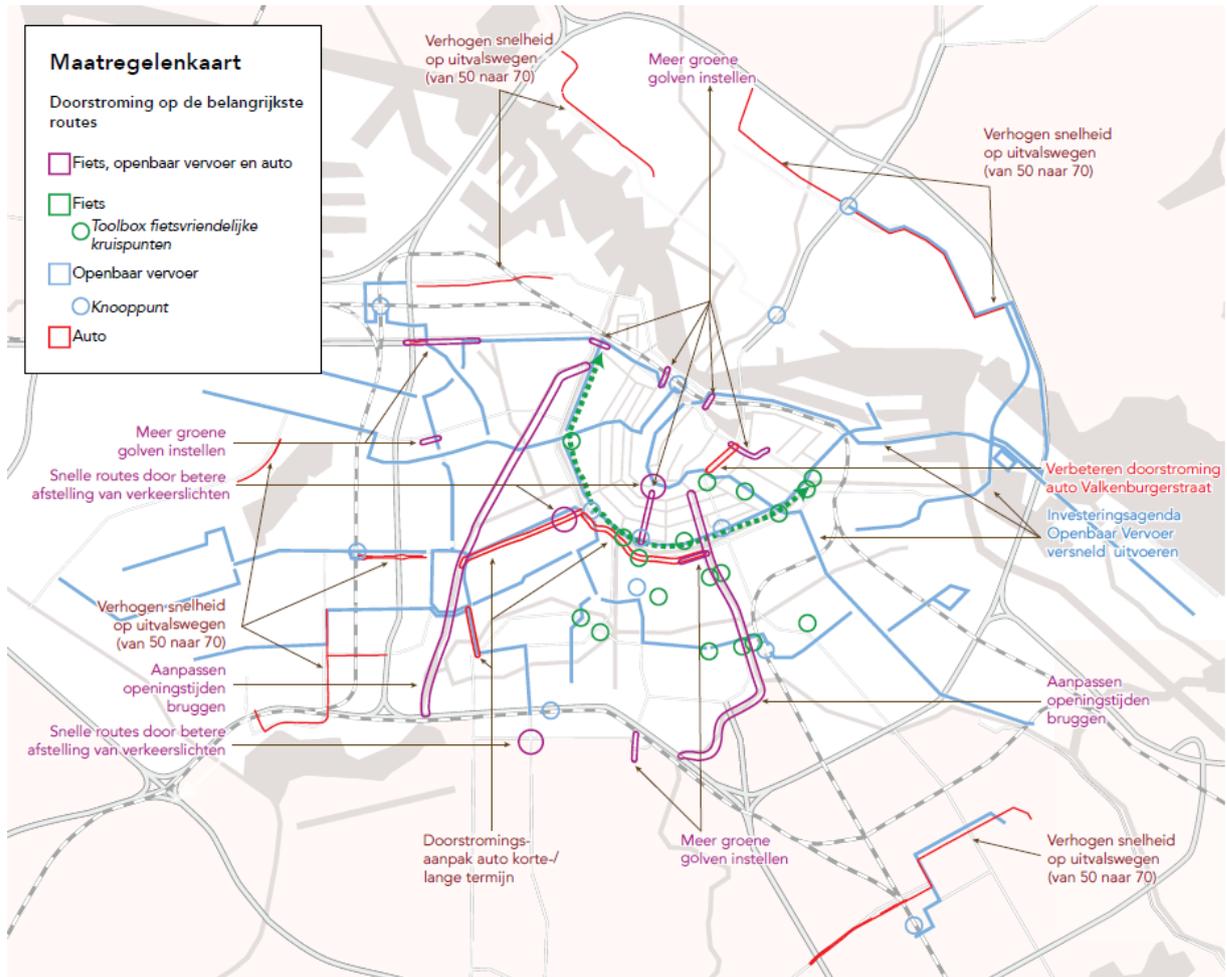
De Leidraad CVC is een uitwerking van het Beleidskader Hoofdnetten. In de CVC-leidraad staan specifieke inrichtingseisen voor de verkeersnetten. Zo zijn voor Hoofdnet OV criteria opgenomen voor de positionering van haltes ten opzichte van kruispunten. Voor Hoofdnet Fiets is bijvoorbeeld aangegeven wat de minimale breedte van een fietspad moet zijn. Dergelijke eisen zijn er ook voor Hoofdnet Auto en voor de voetganger. De CVC-leidraad is geen bestuurlijk vastgelegd beleidskader, maar een toetsingsdocument.

3.2 Uitvoeringsagenda en Investeringsagenda's

Naast de centrale beleidskaders zijn er uitvoerings- en investeringsagenda's. Deze vormen een overzicht van maatregelen in Amsterdam voor een specifieke modaliteit of van verschillende modaliteiten. Hieronder volgt een overzicht van de agenda's die van toepassing zijn op de Investeringsagenda OV.

Uitvoeringsagenda Mobiliteit (UAM, 2015)

Zoals gemeld in paragraaf 2.1 staan in deze agenda staan 54 maatregelen gericht op meer ruimte voor fiets en voetganger, betere doorstroming van alle modaliteiten en betere verbindingen (zie afbeelding 7). De Investeringsagenda OV is één van deze maatregelen. De UAM vormt een concretisering van de Mobiliteitsaanpak Amsterdam (2013) en het Parkeerplan (2013).



Afbeelding 7: Doorstromingsmaatregelen in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015)

Investeringsagenda Fiets en Weg

Naast de Investeringsagenda OV (zie hoofdstuk 1) bestaan er nog twee andere investeringsagenda's: één voor de fiets en één voor de weg. Maatregelen uit de Investeringsagenda Fiets zijn onder andere het verbeteren van de fietsinfrastructuur, fietsparkeren in stadscentra en bij de haltes van de OV-stations en de verkeersveiligheid van fietsers in de regio. De projecten uit de Investeringsagenda Fiets gaan tussen 2015 en 2025 in uitvoering. De maatregelen uit de Investeringsagenda Weg moeten een positieve bijdrage leveren aan de bereikbaarheid per auto, waarbij een betere reistijd voor de weggebruiker (dus van deur tot deur) centraal staat. Van belang is dat maatregelen die voortkomen vanuit de drie investeringsagenda's (Weg, Fiets en OV) goed op elkaar worden afgestemd. Als maatregelen uit deze agenda's conflicteren, dan is het Afwegingskader Plusnetten leidend.

3.3 Centrale visies en discussiedocumenten

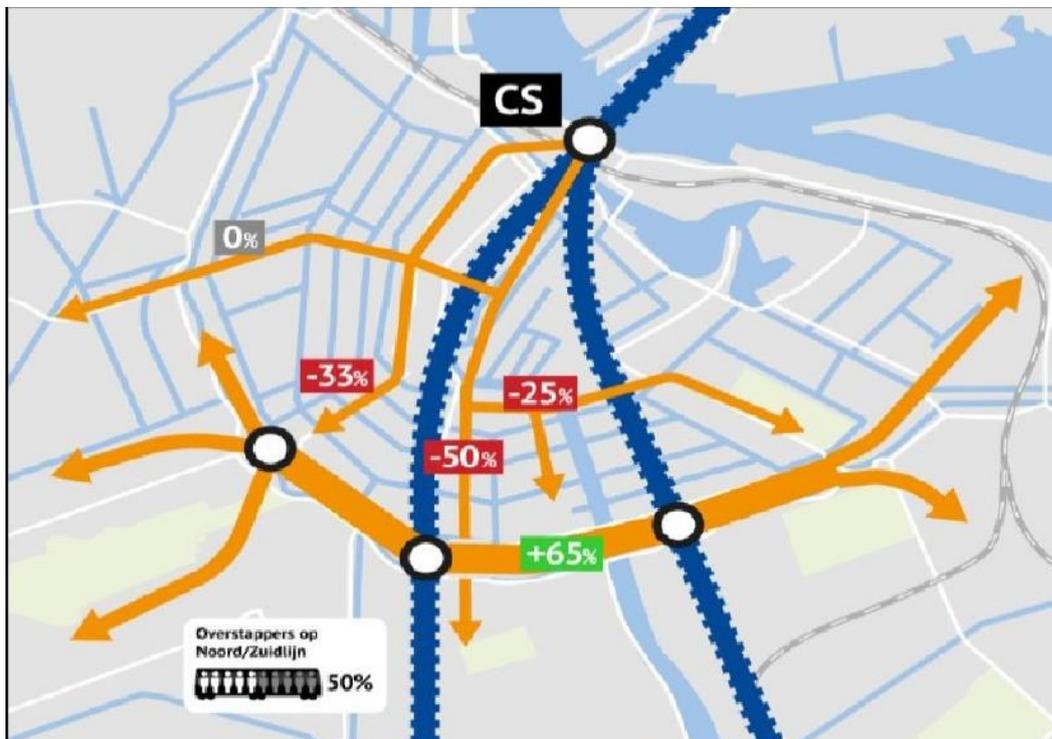
In onderstaande paragraaf worden de visiedocumenten en discussienota's beschreven, die in grote mate van invloed zijn geweest op de totstandkoming van de Investeringsagenda OV.

Structuurvisie Amsterdam 2040 (2011)

Met de structuurvisie geeft Amsterdam een ontwikkelingsbeeld voor de Metropoolregio Amsterdam en daarmee de belangrijkste ambities en opgaves voor de stad zelf. Een regio die wil functioneren als metropool kan niet zonder betrouwbaar, frequent en comfortabel openbaar vervoer op regionale schaal. In de Structuurvisie wordt aangegeven dat er nog een aantal ontbrekende OV-schakels zijn of dat bestaande OV-schakels juist verbeterd kunnen worden. Een aantal van deze schakels komen in de Investeringsagenda-OV terug waaronder een snelle OV-verbinding tussen Amstelstation en Sciencepark of Muiderpoort en Amsterdam Noord.

Lijnennetvisie 2018 (2015)

De Lijnennetvisie van het GVB geeft op hoofdlijnen aan waar en hoe in 2018 (wanneer de Noord/Zuidlijn gaat rijden) het stads- en streekvervoer aan gaat sluiten op de Noord/Zuidlijn en de rest van het metronet. Op basis hiervan stellen de vervoerders uiterlijk begin 2017 het precieze lijnennet en de dienstregeling op. Het dagelijks bestuur van de Stadsregio toetst dit vervolgens aan de Programma's van Eisen voor het openbaar vervoer, onder andere op het gebied van kwaliteit en bereikbaarheid.



Afbeelding 8: Verandering gedeelte tramnet gericht op metro (bron: Lijnennetvisie 2018)

In kader van de Lijnennetvisie zijn onder meer de volgende keuzes gemaakt:

- In Amsterdam blijven de huidige tramroutes van en naar het centrum van belang. Wel zal het aantal trams in bijvoorbeeld de Leidsestraat en Vijzelstraat moeten verminderen.
- Er gaan in 2018 (wanneer de Noord/Zuidlijn rijdt) meer trams in oost-west richting langs metrostation Vijzelgracht (Binnenring) rijden en er gaan minder trams van en naar het centrum in noord-zuid richting rijden. Van en naar Amsterdam CS neemt het aantal tramlijnen af van tien trams naar zeven of acht trams.
- Een groot deel van de stads- en streekbussen sluit direct aan op de Noord/Zuidlijn. Dat betekent dat er minder bussen via Amsterdam Noord doorrijden naar CS. Het zelfde geldt voor een aantal buslijnen die via Amsterdam Zuid binnenkomen richting CS. Deze zullen keren bij station Amsterdam Zuid in plaats van doorrijden naar de binnenstad.

In september 2016 wordt het vervoerplan van GVB aan Stadsregio Amsterdam aangeboden. Daarin worden nadere keuzes gemaakt over lijnvoering en frequenties van het tramnet vanaf de ingebruikname Noord/Zuidlijn (vanaf eind 2017). Tussen Amsterdam en Stadsregio is afgesproken dat er een toets (Infratoets) wordt gedaan op de inpasbaarheid van de toekomstige lijnvoering en infrastructuur inclusief de kruispuntencapaciteit in een vijftal gebieden. Alle vijf de gebieden overlappen de tien trajecten van de Investeringsagenda OV.

4. Maatregelen voor alle trajecten

Dit hoofdstuk beschrijft op hoofdlijnen de maatregelen die voor alle trajecten in de volgende fase nader worden onderzocht en uitgewerkt. Voor de tien aangewezen trajecten zijn inventarisaties gemaakt van alle mogelijke maatregelen die bijdragen aan het verbeteren van de rijtijd en betrouwbaarheid van de lijnvoering. In dit hoofdstuk worden alle maatregelen alleen op hoofdlijnen beschreven. In de bijlage is het overzicht van alle mogelijke en niet-kansrijke maatregelen per traject opgenomen in afzonderlijke Afwegingsnotities. Een samenvatting van alle maatregelen op alle trajecten is opgenomen in de tabel in de bijlage.

In paragraaf 4.1 wordt een overzicht gegeven van de stakeholders die betrokken zijn bij deze inventarisatie. Met alle stakeholders zijn de knelpunten op de trajecten benoemd en mogelijke oplossingen en verbeteringen aangegeven. De resultaten van deze inventarisatie zijn afgewogen, waarbij maatregelen getoetst zijn aan vooraf gestelde criteria, zie paragraaf 4.2. Hier is een lijst uit voortgekomen van mogelijke maatregelen die worden beschreven in paragraaf 4.3. In de volgende paragraaf 4.4 worden de maatregelen beschreven die niet per traject worden opgepakt, maar afzonderlijk door het GVB, Metro en Tram (M&T) of Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR). Dit worden exogene maatregelen genoemd. Ook wordt in deze paragraaf een aantal maatregelen benoemd die als 'werk met werk' beschouwd worden; werkzaamheden die tegelijk kunnen worden meegenomen met andere projecten.

Het hoofdstuk wordt afgesloten met een overzichtskaart waarop alle onderzoeken staan weergegeven die voor de diverse maatregelen in de vervolgfase moeten worden verricht (zie paragraaf 4.5).

4.1 Betrokken partijen

Bij het in kaart brengen van de knelpunten en om te kunnen beoordelen of maatregelen mogelijk worden geacht om verder te onderzoeken, zijn verschillende partijen geconsulteerd.

Stadsregio Amsterdam: uitvoerder van wettelijke taken zoals de eindverantwoordelijkheid voor railinfrastructuur in het kader van de Wet Lokaalspoor, het opdrachtgeverschap van het openbaar vervoer en het financieren van infrastructuur, verantwoordelijk voor het regionaal netwerk en aantakking van de gemeentes rond Amsterdam.

Gemeente Amsterdam:

- Metro en Tram: eindverantwoordelijk voor de bouw, vergunningverlening, en het beheer en onderhoud van het Amsterdamse metro- en tramnetwerk.
- Stadsdelen: gebiedsbeheerder, 'ogen en oren' in het gebied waar de maatregelen worden voorgesteld en wegbeheerder (van de wegen niet behorend bij het Hoofdnet Auto)
- Verkeer en Openbare Ruimte: opdrachtgever, uitvoerder van het gemeentelijk beleid voor het Hoofdnet OV, -Auto en -Fiets en assetmanager van bruggen, verkeerslichten en openbare verlichting
- Ruimte en Duurzaamheid: ontwerpende discipline voor inpassing tram- en bus maatregelen, profielaanpassingen en VRI maatregelen

- Ingenieursbureau: opdrachtnemer en belast met het projectmanagement van de deelprojecten.

GVB: als exploitant en tevens als gedelegeerd verantwoordelijke voor het dagelijks beheer en onderhoud van het trammaterieel en van de railinfrastructuur.

4.2 Inventarisatie maatregelen

Voor de tien trajecten is een quickscan uitgevoerd om mogelijke maatregelen in beeld te brengen om de snelheid en betrouwbaarheid van de lijnvoering te verbeteren. Hiervoor zijn voor alle betrokken partijen werksessies georganiseerd. In de werksessies zijn de trajecten doorlopen, de knelpunten benoemd en mogelijke oplossingen en verbeteringen aangegeven. Het resultaat uit de werksessies is per traject een zogenoemde *groslijst*. Hierin staan de knelpunten, maatregelen en opmerkingen beschreven. De groslijst bevat voor alle locaties een situatietekening met vermelding van het knelpunt, de oplossingsrichtingen en de eventuele aanvullende opmerkingen.

4.3 Afweging

Drie criteria hebben een belangrijke rol gespeeld bij het inventariseren van mogelijke maatregelen en vervolgens bij de afweging of maatregelen als kansrijk worden gezien om in de volgende fase verder te onderzoeken. Het gaat daarbij om de volgende drie criteria: doorstroming, betrouwbaarheid en verkeersveiligheid. In deze fase zijn alle geïnventariseerde maatregelen uit de groslijsten met name beoordeeld op hun positieve bijdrage aan de doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer en de maatregelen mogen niet leiden tot verkeersonveilige situaties. Investeringskosten, uitvoeringstermijn, invloed op (andere) Plusnetten (Auto /Fiets/Voetganger), politiek en maatschappelijk draagvlak en ruimtelijke inpasbaarheid zijn allemaal factoren die mede bepalen of de maatregelen daadwerkelijk haalbaar zijn. Om te beoordelen welke maatregelen kansrijk zijn om meegenomen te worden naar de volgende fase is een versnellingskamer ingericht. In deze versnellingskamer zijn de maatregelen door de betrokken partijen beoordeeld op bovenstaande criteria

De resultaten uit de versnellingskamer zijn besproken en per maatregel is op basis van de uitslag op bovenstaande criteria bekeken of uitvoering van een maatregel mogelijk is en verder onderzocht moet worden; of dat uitvoering van een maatregel nietkansrijk is en daarmee gemotiveerd afvalt. Rijtijdwinst, betrouwbaarheid en veiligheid hebben in deze afweging zwaarder gewogen dan de andere aspecten.

In de bijlage zijn de Afwegingsnotities per traject opgenomen. In elke Afwegingsnotitie is een overzicht opgenomen van welke maatregelen op een specifieke locatie binnen een traject als mogelijke oplossing voor het desbetreffende knelpunt worden gezien. Ook staat in deze Afwegingsnotities aangegeven welke maatregelen niet-kansrijk worden geacht, omdat ze te weinig bijdragen aan doorstroming en betrouwbaarheid of geen positieve bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Het afvallen van een maatregel is specifiek voor iedere locatie afzonderlijk beoordeeld. Zo draagt het weghalen van zebra-markering over de trambaan bij aan de

doorstroming van het openbaar vervoer, maar viel deze maatregel af wanneer het een doorgaande schoolroute betrof.

4.4 Maatregelen

In deze paragraaf zijn de maatregelen opgenomen die in de vervolgfase nader worden onderzocht. Voor de tien trajecten zijn maatregelen geïdentificeerd die op meerdere trajecten terugkomen of maatregelen die specifiek op betreffend traject van toepassing zijn. Deze paragraaf gaat in op het eerstgenoemde: de maatregelen die op meerdere trajecten terugkomen, met daarbij een link naar het vigerende beleid. Dit vigerend beleid is in veel gevallen van essentieel belang bij de afweging die in fase 2 wordt gemaakt of de maatregel daadwerkelijk uitgevoerd dient te worden of niet. Het is niet wenselijk hier iedere maatregel per locatie specifiek te beschrijven. In de bijlage is per traject het totaaloverzicht van de maatregelen opgenomen in de afzonderlijke Afwegingsnotities. In hoofdstuk 6 Plan van Aanpak wordt verder ingegaan op de wijze waarop wordt omgegaan met de maatregelen uit de trajecten.

Het gaat om de volgende typen maatregelen:

1. Aanleg van nieuwe traminfrastructuur
2. Verkeerscirculatiemaatregelen;
3. Herinrichting straten en kruispunten;
4. Locatiewijzigingen of opheffen van haltes;
5. Optimaliseren, bijplaatsen of verwijderen van verkeersregelinstallaties (VRI's);
6. Aanpassen voetgangersoversteekplaatsen;
7. Aanpassen van bruggen;
8. Terugdringen medegebruik van de bus/trambaan;
9. Exogene maatregelen⁶.

Exogene maatregelen zijn de maatregelen die niet binnen de scope van deze Startnotitie worden opgepakt en uitgevoerd. Deze maatregelen zijn belegd bij één van de samenwerkende partners. Naast de infrastructurele maatregelen, zijn er ook niet-infrastructurele maatregelen. Er is bijvoorbeeld tijdwinst te behalen door maatregelen als 'ticketverkoop buiten de tram'. Verder valt te denken aan een gewijzigd instapregime. Deze maatregelen zijn van invloed op de halteertijd en worden door de SRA en het GVB verder uitgewerkt, maar maken geen onderdeel uit van deze Startnotitie.

4.4.1. Aanleg van nieuwe traminfrastructuur

In de Investeringsagenda OV is de ambitie opgenomen om de huidige buslijn 15 te 'vertrammen'. Doel van deze tramverbinding is het hoogwaardig ontsluiten van Station Zuid vanuit noordwestelijke richting. Deze verbinding past binnen het streven om de buiten het Centraal

⁶ Zie ook Plan van Aanpak hoofdstuk 6

Station gelegen knooppunten beter te ontsluiten, aantrekkelijker te maken en daarmee het Centraal Station te ontlasten.

Om het vertrammen van buslijn 15 mogelijk te maken, moet op een aantal plekken nieuwe traminfrastructuur worden aangelegd: op de Parnassusweg tussen de Strawinskylaan en Stadionweg en mogelijk op de Haarlemmermeerstraat tussen het Hoofddorpplein en het Surinameplein.

Parnassusweg

Op de Parnassusweg tussen de Strawinskylaan en Stadionweg is geheel nieuwe vrijliggende traminfrastructuur nodig. De aanleg van nieuwe infrastructuur is ingrijpend voor de omgeving. Naast de komst van een tram zullen de wijzigingen in het wegprofiel ingrijpend zijn. Het is zeer aannemelijk dat het inpassen van de tram ten koste gaat van parkeerplaatsen en/of bomen, daarnaast zijn ook voor de inrichting van de openbare ruimte consequenties te verwachten. In de volgende fase wordt de inrichting van het profiel verder onderzocht, waarbij gebruik wordt gemaakt van de eerdere verkenning Gelderlandplein (tracé deel C - Parnassusweg).

Haarlemmermeerstraat

Er worden twee mogelijke lijnvoeringen van tram 15 bekeken: via de Amstelveenseweg Noord of via de Haarlemmermeerstraat. Indien de tram via de Haarlemmermeerstraat gaat rijden, moet op het trajectdeel tussen het Hoofddorpplein en het Surinameplein nieuwe infrastructuur worden aangelegd. Ook hier is de ruimtelijk inpassing ingrijpend. De openbare ruimte zal van gevel tot gevel opnieuw ingericht moeten worden en naar verwachting zal dit ten koste kunnen gaan van parkeerplaatsen en ruimte voor andere modaliteiten.

Het aanleggen van nieuwe traminfrastructuur is een ingrijpende maatregel. In de volgende fasen zal hiervoor een zorgvuldig traject worden doorlopen met participatie en inspraak. In fase 2 wordt een uitgebreide vervoerswaardestudie gedaan voor tramlijn 15 tussen station Zuid en Surinameplein. In deze studie wordt verder gekeken of het vanuit exploitatie oogpunt haalbaar is om op dit traject traminfrastructuur aan te leggen. Op basis van deze studie wordt een bedieningsgarantie door het GVB afgegeven.

Robuuster maken netwerk

Momenteel zijn er bij stremmingen ten oosten van Frederiksplein of Hogesluis voor tramlijn 10 geen omleidingsmogelijkheden tussen Azartplein en Frederiksplein. Vanuit het oogpunt het bestaande OV-netwerk minder gevoelig te maken voor calamiteiten, wordt voorgesteld om twee nieuwe bogenparen te maken: tussen de Sarphatistraat zijde Muiderpoort en de Korte 's Gravesandestraat, in combinatie met een bogenpaar tussen noordelijke 's Gravesandestraat en de Ruysstraat over de Nieuwe Amstelbrug.

Bestaand beleid

De aanleg van nieuwe traminfrastructuur is zeer kostbaar en ingrijpend. Op grond van de Wet Lokaal Spoor is de SRA verantwoordelijk hierover besluiten te nemen. Aan een besluit om nieuwe infrastructuur aan te leggen zal een grote vervoerswaarde ten grondslag moeten liggen. Is de vervoerswaarde aanwezig, dan kan tramexploitatie voordeliger blijken dan bus exploitatie, omdat met minder personeel meer passagiers vervoerd kunnen worden. Ook kan de toekomstige vervoersstroom zo groot zijn dat een tramverbinding noodzakelijk is, omdat de capaciteit van een

buslijn tekort schiet. Daar tegenover staat dat traminfrastructuur niet flexibel is, dus dient het gebruik voor een lange periode gegarandeerd te zijn. Nieuwe traminfrastructuur kan wel het tramnet als geheel flexibeler maken.

4.4.2. Verkeerscirculatiemaatregelen

Door het aanpassen van de verkeerscirculatie kan het aantal plaatsen worden beperkt waar een tram-/busbaan wordt gekruist. Dit kan door rijrichtingen om te draaien, zijstraten af te sluiten of oversteekplaatsen op te heffen. Ook kan door middel van verkeerscirculatiemaatregelen het verkeer door andere straten worden gestuurd, zodat het openbaar vervoer er minder last van heeft. Ingrepen in de verkeerscirculatie kunnen ingrijpende gevolgen hebben voor de aanliggende buurten. Daarom moeten deze effecten eerst in beeld worden gebracht om een afgewogen keuze te kunnen maken.

Bestaand beleid

Bij het dichtzetten van doorsteken of invoeren van éénrichtingsverkeer mag de omrijfactor niet te groot zijn: hooguit 1,5 en in een uitzonderlijk geval 2. In de praktijk blijkt voor de auto vaak maatwerk nodig te zijn. Vervolgens moet de inrichting van de weg zoveel mogelijk aansluiten bij het gewenst gebruik. De effecten van verkeerscirculatiemaatregelen mogen niet strijdig zijn met de toetswaarden op bestaande Plusnetten uit de Mobiliteitsaanpak Amsterdam en in ontwikkeling zijnde Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam (zie hoofdstuk 3).

4.4.3 Herinrichting straten en kruispunten

Aanpassingen in het wegprofiel ten gunste van het openbaar vervoer

De doorstroming van het openbaar vervoer wordt vaak belemmerd door het samenrijden van openbaar vervoer en auto. Dit werkt vertragend en maakt het openbaar vervoer minder betrouwbaar. Dit geldt des te meer als hinder ontstaat door in- en uitparkerende auto's. De voorkeursoplossing is daarom een geheel vrije trambaan. Op veel trajecten is het profiel echter niet voldoende breed om alle andere modaliteiten te kunnen behouden. Een eerste oplossingsrichting is het zoeken naar de benodigde ruimte door het laten vervallen van de langsparkerplekken aan beide zijden. Ook zou een aanpassing van de verkeerscirculatie (bijvoorbeeld het instellen van éénrichtingsverkeer) de benodigde ruimte kunnen opleveren. Terugvaloptie is een halfvrije trambaan ten koste van langsparkeren aan één zijde. Op veel trajecten moeten deze parkeerplekken gecompenseerd worden vanwege de hoge parkeerdruk. Daar waar parkeerplaatsen opgeheven worden ten behoeve van voorgestelde maatregelen om het openbaar vervoer te verbeteren, zullen in veel gevallen elders in de buurt nieuwe parkeerplekken gecreëerd moeten worden. Parkeerplaatsen opheffen en het (hiertoe moeten) kappen van bomen zijn beide maatschappelijk gevoelige onderwerpen die de nodige zorg vereisen.

Bestaand beleid

Wegen die heringericht worden moeten voldoen aan de principes van Duurzaam Veilig. Dit betekent voor 50 km-wegen dat er goede voorzieningen zijn voor het langzaam verkeer zoals vrijliggende fietspaden of brede fietsstroken. Dit uitgangspunt kan op gespannen voet staan met de wens om een vrijliggende tram- / busbaan te realiseren.

In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit staat als maatregel beschreven dat er meer ruimte voor fietsers en voetgangers in stadsstraten moet worden gecreëerd. Ook dit kan botsen met mogelijke wensen vanuit het openbaar vervoer.

In het Parkeerplan Amsterdam en de Uitvoeringsagenda Mobiliteit staat dat voor iedere gerealiseerde inpandige parkeerplaats $\frac{1}{3}$ ten gunste moet komen van het verkorten van de wachtlijst voor een parkeervergunning, $\frac{1}{3}$ is voor verbetering van de openbare ruimte door parkeergelegenheid op straat op te heffen en $\frac{1}{3}$ dient voor meer parkeergelegenheid. Dat betekent dat voor elke 10 op te heffen parkeerplekken op straat er 30 inpandig parkeerplekken nodig zijn. Verwachting is dat dit niet overal in de stad haalbaar is. Daarvoor is maatwerk nodig middels een opheffingsprotocol. De ambitie is om in het najaar van 2016 een opheffingsprotocol formeel vast te laten stellen.

Aanpassingen van kruispunten

Door extra opstelvakken voor de auto te creëren, te wijzigen van rijrichting of te verlengen, kan hinder door op de trambaan opgestelde linksafslaande auto's worden verminderd. Door het compacter maken van kruispunten kunnen ontruimingstijden worden verkleind. Deze tijd kan vervolgens worden toebedeeld aan het openbaar vervoer. Bovendien zorgen compactere kruispunten voor een beter overzicht voor alle verkeersdeelnemers. Dit komt de verkeersveiligheid en de doorstroming van het openbaar vervoer ten goede.

Bestaand beleid

Voor het ontwerp van kruispunten gelden met name richtlijnen, zoals zijn opgesteld door het CROW en beschreven in de ASVV 2012. Deze richtlijnen hebben als doel kruispunten overzichtelijk en begrijpelijk voor alle verkeersdeelnemers worden vorm te geven.

Faciliteren van laad- en losverkeer

Laad- en losbewegingen, met name bij winkels, zorgen voor hinder voor het overig verkeer. Het overig verkeer gaat uitwijken over de trambaan, hetgeen de doorstroming van het openbaar vervoer niet ten goede komt. Door het laden en lossen beter te organiseren in de winkelstraat of in zijstraten kan het aantal hinderlijke bewegingen verminderd worden. Soms kan ook het aanpassen van laad- en lostijden hieraan bijdragen.

Bestaand beleid

Het laad- en losbeleid is volop in beweging en raakt ook andere beleidsterreinen zoals luchtkwaliteit, leefbaarheid en economie. In het kader van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (maatregel 45) worden initiatieven genomen op het gebied van de stedelijke distributie. Het lokale beleid voor het toewijzen van laad- en losvoorzieningen kent vaak drie invalshoeken. Is er sprake van een weg met een stroomfunctie? Zo ja, is er sprake van ernstige hinder door het laden en lossen? En tot slot de vraag wat de frequentie is van het laden en lossen. Het type winkels dat gevestigd is, is van grote invloed op de frequentie en het type voertuigen dat laadt en lost. De wegbeheerder beslist op basis van afweging van deze criteria of en voor welke tijden, locatie laad- en losvoorzieningen worden toegewezen en hoe deze worden vormgegeven.

Aanleg van busopstelstroken

Door de aanleg van busopstelstroken kunnen bussen tot aan de stopstreep doorrijden bij kruispunten met een verkeerslichtenregeling. Hiermee hoeven zij niet in een file mee te rijden,

maar kunnen deze passeren. In de verkeersregeling kan vervolgens heel effectief prioriteit aan de bussen worden toegekend.

Bestaand beleid

Niet in alle gevallen is een exclusieve busstrook de meest effectieve maatregel. Als er onvoldoende ruimte beschikbaar is voor een extra rijstrook, kunnen de bussen door middel van beïnvloeding van verkeerslichten een file van auto's als het ware voor zich uit duwen. In dat geval profiteren de auto's in dezelfde rijrichting van deze bus.

Verwijderen overbodige traminfrastructuur

In verband met de komst van de Noord/Zuidlijn, zullen wijzigingen in de lijnvoering plaatsvinden. Hierdoor zijn sommige trambogen, maar wellicht ook trajectdelen overbodig geworden voor exploitatie of noodspoor. In zulke gevallen kunnen straten en/of kruispunten anders ingericht worden. Dit kan soms ten goede komen aan het bestaand openbaar vervoer en in sommige gevallen ook aan andere modaliteiten. Dit is bijvoorbeeld het geval als tramlijn 7 niet meer door de Witte de Withstraat zou rijden. Ook speelt deze mogelijkheid op het Mercatorplein. Dan kunnen wellicht één of meerdere trambogen worden verwijderd.

Bestaand beleid

In de Concessie is veel vrijheid gegeven aan vervoerders om de lijnvoering te wijzigen. Zij zullen bij een mogelijke (vraag om) verwijdering van infrastructuur beoordelen of de traminfrastructuur nodig is bij calamiteiten of in de toekomst toch niet nodig zal blijken te zijn.

4.4.4 Locatiewijzigingen of opheffen van haltes

Het opheffen, samenvoegen en/of verplaatsen van haltes

Het opheffen, samenvoegen en/of verplaatsen van haltes is een maatregel die positief kan zijn voor de doorstroming van het openbaar vervoer. Minder haltes verkort de rijtijd op de route en maakt de dienstregeling betrouwbaarder omdat de halteringstijd variabel is. Voor de individuele reiziger kan de reistijd toenemen door een langere loopafstand tot de dichtstbijzijnde halte. Behalve samenvoegen is ook de mogelijkheid genoemd van het opheffen van bepaalde halteparen. Hiervoor is nader onderzoek nodig naar het gebruik van de haltes (in- en uitstappers), de bestemming van deze reizigers en of er met opheffen of samenvoegen nog wordt voldaan aan het Programma van Eisen (PvE) van de Concessie Amsterdam.

Bestaand beleid

De minimale eisen voor de aanwezigheid van haltes wordt bepaald door het Programma van Eisen (PvE) voor de Concessie Amsterdam dat is vastgesteld door de Regioraad. In het PvE worden eisen gesteld aan de maximale afstand van haltes naar woonzorginstellingen voor ouderen (250 m), maximale afstand van woonadressen naar haltes van ontsluitende lijnen (400 m) of maximale afstand van woonadressen naar haltes op de zogenaamde Hoofdinfra (800 m). In bepaalde situaties zijn hierop nog uitzonderingen mogelijk.

Deze minimale eisen geven het GVB een grote mate van vrijheid in de keuze welke haltes worden aangedaan. In de praktijk wordt bij veel meer haltes gestopt dan conform het PvE is vereist. Bij het opstellen van het vervoerplan kijkt het GVB naar vervoerskundige aspecten om zoveel mogelijk reizigers te trekken tegen de minste exploitatiekosten. Daarnaast wil het GVB ook voorzien in een optimale dienstverlening.

Verplaatsing van haltes naar voor- of na de kruising

In bepaalde gevallen kan het verplaatsen van een halte van situering voor een kruispunt naar situering na het kruispunt bijdragen aan de snelheid en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Dit voordeel ontstaat alleen als een tram of bus zich vroeg kan inmelden bij een VRI-geregeld kruispunt. Het voertuig kan dan direct over de kruising rijden en hoeft alleen te stoppen om te halteren. Bij een halte voor de kruising is dit niet het geval. Vroegtijdige inmelding is dan niet mogelijk omdat eerst gehalteerd moet worden en het voertuig dus eerst moet wachten op wit licht.

Bij de uiteindelijke keuze voor een halte voor- of na de kruising zijn meerdere aspecten van belang. Voor deze haltes moeten loopstromen, lokale bestemming van reizigers en de fysieke mogelijkheden om de haltes in te passen worden onderzocht.

Bestaand beleid

De Leidraad CVC geeft in het algemeen voorkeur aan een halteligging voor de kruising. Hierbij wordt opgemerkt dat plaatselijke omstandigheden, zoals looproutes of overstaprelaties kunnen leiden tot een andere keuze.

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid gaat de voorkeur uit naar situering van de halte, gelegen vóór een kruispunt. De reden daarvoor is dat het openbaar vervoer vanuit stilstand het kruispunt oprijdt en de snelheid van de tram laag is. De bestuurder heeft hierdoor meer gelegenheid gehad om te anticiperen op de verkeerssituatie op het kruispunt. Een tweede reden die pleit voor een halte voor de kruising heeft te maken met de loopafstanden. Bij haltes voor een kruising waar meerdere voertuigen kunnen stoppen wordt vaker dichtbij het kruispunt gehalteerd. Bij langere haltes moet het eerste voertuig na het kruispunt altijd doorrijden naar de, verder van het kruispunt afgelegene, kop van de halte. Dit om te voorkomen dat het tweede voertuig stil komt te staan op de kruising. Dit levert in veel gevallen langere loopafstanden op. Ook de locatie van een belangrijke voorziening (voor- of na de kruising) kan een rol spelen bij de keuze voor een halte voor- of na de kruising. Uit oogpunt van exploitatie gaat de voorkeur vaker uit naar haltes na de kruising.

4.4.5 Optimaliseren, bijplaatsen of verwijderen van verkeersregelininstallaties

Optimaliseren VRI's

Onder optimaliseren van verkeersregelininstallaties wordt verstaan: het aanpassen van de verkeerslichtenregeling waardoor Plusnet OV zo min mogelijk oponthoud ondervindt. Op veel kruispunten heeft het openbaar vervoer al prioriteit in de regeling. Dit houdt in dat als er een tram of bus zich inmeldt, deze snel wit licht krijgt. Op kruispunten waar het openbaar vervoer nog geen prioriteit heeft, moet onderzocht worden in hoeverre de prioritering aangepast kan worden zonder dat dit te veel ten koste gaat van andere verkeersdeelnemers en de verkeersveiligheid.

Bestaand Beleid

Het beleid is beschreven in het Afwegingskader Verkeerslichtenregelingen. Hierin staat dat voor elke verkeersstroom op een kruising een maximale wachttijd geldt bij het verkeerslicht: 20 seconden voor het openbaar vervoer, 45 seconden voor langzaam verkeer en 90 seconden voor de

auto. Als de huidige wachttijd voor alle verkeersstromen ruim voldoet aan deze maximale wachttijden, dan is het mogelijk om de wachttijd van de ene stroom te verminderen en die voor de andere stroom te maximaliseren. Er is dan als het ware ruimte in de verkeerslichtenregeling. Aan welke verkeersstroom (richting/modaliteit) deze ruimte wordt gegeven is afhankelijk van het verkeersbeleid. De afweging op basis van Plusnetten speelt hier een belangrijke rol in. De Mobiliteitsaanpak Amsterdam geeft aan dat op Plusnetten een hogere gemiddelde snelheid behaald moet worden dan op niet-Plusnetten. Dit vertaalt zich in de opgave om verliestijden om in de verkeersregeling op de Plusnetrichting te beperken zodat er aan de trajectnsnelheid voldaan kan worden.

Plaatsen of verwijderen van VRI's

Op sommige trajecten kan het plaatsen of verwijderen van een VRI bijdragen aan de verbetering van de doorstroming en/of de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Door rood licht te geven aan kruisend verkeer, zoals voetgangers op zebrapaden, kan het openbaar vervoer beter doorrijden.

Bestaand beleid

Verkeerslichten worden geplaatst aan de hand van objectieve toetsingscriteria. De objectieve criteria staan beschreven in het Handboek Verkeerslichten Amsterdam. Uitgangspunt is dat verkeerslichten uitsluitend worden geplaatst als ze aantoonbaar noodzakelijk zijn. De noodzaak volgt uit het verkeersaanbod en/of verkeersveiligheidsaspecten. Als de noodzaak voor het plaatsen van verkeerslichten niet aanwezig is en er toch verkeerslichten worden geplaatst, dan kan dit juist de verkeersveiligheid negatief beïnvloeden. Hierbij speelt de geloofwaardigheid een belangrijke rol. Is een regeling niet geloofwaardig, dan kan dit leiden tot irritatie en niet gewenst weggedrag zoals het negeren van rood licht.

4.4.6 Aanpassen van voetgangersoversteekplaatsen

Het verwijderen van zebra's over de tram-/busbaan

Een zebromarkering over een tram-/busbaan geeft aan het openbaar vervoer de verplichting om te stoppen als een voetganger wil oversteken. Om aan deze verplichting te kunnen voldoen zal het openbaar vervoer een zebra altijd met een aangepaste snelheid moeten benaderen. Ook als er nog geen voetganger kenbaar heeft gemaakt over te willen steken. Dit geldt vooral voor de tram omdat deze een lange remweg heeft. Afgezien van het eventueel stil staan voor een zebra, heeft dit een nadelig effect op de doorstroming en betrouwbaarheid. Het verwijderen van zebromarkering hoeft niet te betekenen dat er geen sprake meer is van een oversteekgelegenheid. De zebromarkering kan vervangen worden door kanalisatiestrepen en/of kruismarkering.

Bestaand beleid

Volgens de Leidraad van de CVC moet een zebromarkering zijn aangebracht in het geval een voetgangersoversteekplaats is geregeld met verkeerslichten. Dit geldt ook als de voetgangersoversteekplaats dient voor de bereikbaarheid van een tram-/bushalte. Bij solitaire oversteekplaatsen zonder verkeerslichten wordt geen zebromarkering toegepast of, indien aanwezig, verwijderd. Hiervoor is apart een Beleidslijn Ongeregelde solitaire voetgangersoversteekplaatsen opgesteld, waaraan de CVC toetst. Een bijzondere situatie doet zich voor als bij een solitaire voetgangersoversteekplaats naast een trambaan ook een rijbaan met een zebromarkering aanwezig is. Ook in dat geval wordt de zebromarkering niet over de trambaan

doorgezet. Ter plaatse van de trambaan wordt dan een kruismarkering aangebracht. Voorwaarde hierbij is wel dat aan beide zijden van de trambaan voor voetgangers voldoende opstel mogelijkheden aanwezig zijn, zodat zij zich tussen de rijbaan en de trambaan veilig op kunnen stellen.

Het plaatsen van een tramwaarschuwinginstallatie

Tramwaarschuwinginstallaties worden in de regel toegepast bij ongeregelde voetgangersoversteekplaatsen over vrije trambanen. Op een aantal locaties wordt voorgesteld een waarschuwinginstallatie te plaatsen. Dit geldt niet voor alle ongeregelde voetgangersoversteekplaatsen. In sommige situaties is een waarschuwingmarkering voldoende.

Bestaand beleid

Oversteekplaatsen over de vrije baan kunnen worden beveiligd met tramwaarschuwinglichten. Bij tramwaarschuwinglichten wordt over de trambaan geen zebramarkering toegepast in verband met de tegenstrijdige informatie tussen waarschuwinglichten en markering.

4.4.7. Aanpassen van bruggen

Aanpassingen op bruggen

Op een aantal trajecten is er sprake van een mogelijke profielwijziging ten gunste van het openbaar vervoer, die ook effect heeft op het profiel van de brug. Daarnaast moet, bij nieuwe tramverbindingen over een vaste brug, onderzocht worden of versteviging van een de brug nodig is. Bij dergelijke grote maatregelen wordt bekeken of er 'werk met werk' mogelijk is: onderhoudswerkzaamheden in combinatie met het verbreden of aanpassen van het profiel. Hierbij worden dan ook mogelijke constructieve aanpassingen meegenomen in de rails of brug, zodat de tram met een hogere snelheid over de brug kan rijden.

4.4.8 Terugdringen medegebruik van de bus/trambaan

De taxi weren van de trambaan

Taxi's op een tram- en/of busbaan veroorzaken regelmatig oponthoud bij verkeersregelinstallaties (VRI's). De tram of bus moet dan achter de taxi blijven wachten. Ook willen taxi's soms een andere richting op dan waar de VRI voor het openbaar vervoer rekening mee houdt. Dit leidt tot vertraging omdat een taxi wel prioriteit krijgt als deze over de stopstreep van een oprijlus rijdt en deze activeert, maar hier vervolgens geen gebruik van maakt omdat de taxi een andere richting op moet. In zo'n geval wordt ander verkeer waaronder openbaar vervoer uit andere richtingen tegengehouden.

Bestaand beleid

Met het reguleren van de taxibranche op basis van de wet personenvervoer zijn zeer strikte maatregelen doorgevoerd. Als tegenhanger van deze strikte maatregelen heeft de gemeente Amsterdam zich uitgesproken de branche waar mogelijk tegemoet te willen komen. Het medegebruik van de vrije bus-/trambanen is daar een onderdeel van. Dit geldt voor de Amsterdamse taxi's. Het medegebruik van de vrije bus-/trambanen voor deze taxi's is uitgangspunt, tenzij er overwegende argumenten zijn om hiervan af te wijken.

Oversteken op vrije tram-/busbaan op locaties zonder oversteekvoorzieningen fysiek onmogelijk te maken of te beperken

Op verschillende locaties is er sprake van een verkeersonveilige situatie doordat er kris kras wordt overgestoken vanaf haltes of trottoir. Het plaatsen van een fysieke scheiding (bijvoorbeeld een hek) in de middenberm maakt deze beweging onmogelijk. Dit verbetert de betrouwbaarheid en de doorstroming van het openbaar vervoer, omdat ongeplande conflictsituaties worden vermeden.

Bestaand beleid

Verkeersmaatregelen worden getoetst in de CVC aan de Leidraad CVC. De CVC zal hierbij ook de maatregel binnen het gehele netwerk beoordelen. Door bepaalde verkeersbewegingen fysiek onmogelijk te maken kunnen er namelijk andere ongewenste verkeersbewegingen ontstaan. Ook kan het nadelige consequenties hebben voor de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten, omdat zij dan onvoldoende uitwijkmogelijkheden hebben. In plaats van het onmogelijk maken kan een conflictpunt ook beter worden vormgegeven, waardoor het verkeersgedrag beter voorspelbaar wordt voor zowel het openbaar vervoer als voor het langzaam verkeer.

Extra belijning aanbrengen op de rijweg

Op een aantal locaties zou de scheiding tussen rijbaan en trambaan geaccentueerd kunnen worden door wegmarkering (belijning) aan te brengen. Voorwaarde is wel dat de beschikbare ruimte voldoende is om het overig verkeer buiten het profiel van vrije ruimte voor de bus- en de tram te houden (zowel bus-auto als tram-auto).

Bestaand beleid

De Leidraad CVC geeft minimale afmetingen voor de breedte van rijstroken en profiel van vrije ruimte voor de tram of de bus.

4.5 Exogene maatregelen

Vergrendeling van wissels

Het uitvoeren van optimalisaties aan de tramrails is een exogene maatregel. Een voorbeeld hiervan is de toepassing van nieuwe vergrendelbare wissels. Het GVB laat dit waar mogelijk al uitvoeren. Het voordeel hiervan is dat de tram slechts in één voorspelbare richting kan rijden in plaats van dat trams potentieel meerdere kanten op kunnen zoals nu het geval is. Op dit ogenblik geldt daarom een preventief veiligheidsbeleid om potentiële onderlinge conflicten tussen trams te voorkomen. Dit veiligheidsbeleid bestaat er uit dat er op veel kruispunten een snelheidsbeperking geldt en dat er maar één tram te gelijk over het kruispunt mag. Door het toepassen van vergrendelde wissels kunnen recht doorgaande trams sneller de kruising passeren en hoeven ze ook niet meer op een tegemoet komende tram te wachten. Metro & Tram (M&T) en GVB hebben hiervoor al initiatief genomen. Door M&T wordt momenteel een Plan van Aanpak inclusief business case opgesteld.

Vervangen railkoppelingen bij bruggen

Eén van de exogene maatregelen van M&T is het stiller en sneller laten verlopen van de trampassage over beweegbare bruggen. Onderzocht wordt of bestaande railkoppelingen kunnen worden vervangen door moderne innovatieve systemen.

Het toegankelijk maken van haltes

Toegankelijke haltes bieden comfort aan de reizigers en maken het mogelijk voor lichamelijke of visueel beperkte reizigers om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Toegankelijke haltes kunnen ook bijdragen aan het sneller in- en uitstappen. Dit is met name het geval bij smalle haltes waar meerdere tram-/buslijnen halteren en reizigers elkaar moeten passeren. Dat vertraagt en leidt tot grotere onbetrouwbaarheid.

Bestaand beleid

Een goede toegankelijkheid van haltes is op dit moment een wettelijke plicht (wet personenvervoer) waaraan de wegbeheerders moeten voldoen. Momenteel is er voor bushaltes een programma in uitvoering om hier zo snel mogelijk in te voorzien. Als haltes op een traject niet voldoen, kan dit meegenomen worden in de opgave voor de trajecten. Wanneer een bredere halte niet inpasbaar blijkt te zijn, zal gekeken worden naar maatwerkoplossingen waarbij alle OV-gebruikers kunnen instappen zonder dat de nieuwe halte volledig aan de toegankelijkheidseisen voldoet. De eisen aan de tramhaltes zijn opgenomen in het Programma van Eisen (PvE) Toegankelijke Solitaire Tramhaltes.

Het verlengen van de halte

In bepaalde situaties is verlenging van de haltes gewenst omdat de reizigersstromen in de toekomst groter worden. Het is mogelijk dat deze groei wordt opgevangen door langere voertuigen, of door de inzet van meer voertuigen. In beide situaties kan verlenging van de haltes nodig zijn. In een aantal trajecten is deze maatregel als kansrijk benoemd. De eisen voor de dimensies van een tramhalte zijn opgenomen in de PvE Toegankelijke Solitaire Tramhaltes en de CVC-Leidraad.

Aanpassen openingstijden bruggen

Wanneer de brug opengaat heeft dit grote gevolgen voor de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Het aanpassen van de brugopeningstijden heeft een positief effect op de doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Bijvoorbeeld door tijdens de spitsuren de brug voor een langere periode gesloten te houden.

Bestaand beleid

Maatregel 31 in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit kondigt het overleg aan met de branche voor het aanpassen van de brugopeningstijden om zo de doorstroming van fiets, auto en openbaar vervoer te verbeteren. Bij eventuele aanpassingen is het wenselijk rekening te houden met het project Blauwe Golf. Dit is een initiatief van de provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat, de gemeenten Zaanstad, Amsterdam en ProRail met als doel om tijdswinst te realiseren voor het wegverkeer en de scheepvaart.

Streekbussen minder door de stad laten rijden

De beschikbare infrastructuur binnen Amsterdam wordt ook gedeeld met regionale vervoerders. Hierdoor ontstaat concurrentie tussen lokaal en regionaal busverkeer over wie prioriteit krijgt bij een kruising. Ook kan het voorkomen dat haltes bezet worden waardoor het Amsterdamse openbaar vervoer moet wachten om te kunnen halteren.

Bestaand beleid

In de Lijnennetvisie (die het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam op 21 mei 2015 heeft vastgesteld) wordt aangegeven dat de start van de Noord/Zuidlijn leidt tot wijziging van reispatronen, waardoor minder bussen door IJtunnel of Amsterdam-Zuid zullen gaan rijden. Naar verwachting zullen alle GVB-bussen uit Amsterdam-Noord en een groot deel van de bussen uit de concessies Zaanstreek, Waterland en Amstelland-Meerlanden in de toekomst aansluiten op de Noord/Zuidlijn. Ook in het tramnet zullen grote wijzigingen plaatsvinden, waardoor er minder trams naar Centraal Station zullen rijden en meer trams zullen gaan rijden op de Oost-West verbindingen. De gemeente onderzoekt op dit moment of de infrastructuur geschikt is voor deze wijzigingen in het lijnennet (en zo nee: welke infrastructurele oplossingen mogelijk zijn).

In de tabel in de bijlage 1 is te zien op welke plekken de trajecten welke maatregelen voorkomen.

4.6 Kaart met te onderzoeken maatregelen

Afbeelding 10 is een overzichtskaart van alle onderzoeken die voor de eerder beschreven maatregelen in fase 2 moeten worden uitgevoerd. De fysieke samenhang van de maatregelen heeft ertoe geleid om de trajecten anders te organiseren om de slagkracht van de teams te optimaliseren. Dit is nader uitgewerkt in het Plan van Aanpak fase 2, Hoofdstuk 6.

Korte toelichting op de kaart

Op de kaart is te zien dat voor alle trajecten op meerdere locaties gekeken moet worden of de verkeerslichten geoptimaliseerd kunnen worden. Wanneer voor een specifieke locatie verschillende maatregelen worden voorgesteld, dan wordt op die locatie de VRI pas daarna of tegelijkertijd onderzocht en aangepast.

Op meerdere locaties wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om de voetgangersoversteekplaats over de OV-baan te verwijderen. Op een aantal locaties is het daarvoor noodzakelijk om de ligging van de voetgangersoversteekplaatsen over de hele straat te onderzoeken en niet alleen die ene oversteekplaats op zichzelf.

Op meerdere locaties moet onderzoek worden gedaan naar de mogelijkheid tot het opheffen, samenvoegen of verplaatsen van haltes. Daarvoor is reizigersinformatie nodig: wat is de herkomst en de bestemming van de reizigers die een bepaalde halte gebruiken?

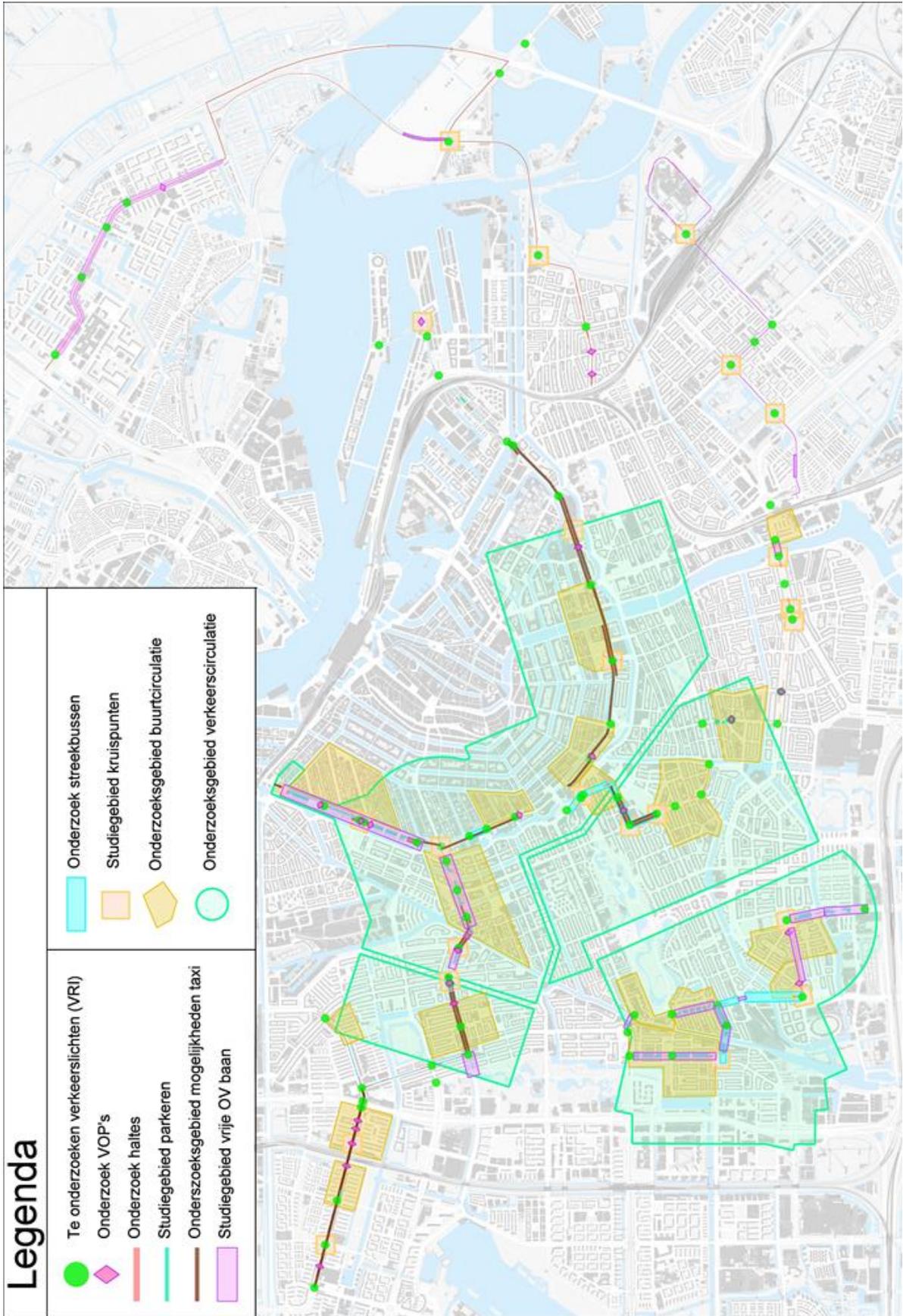
Als gevolg van de voorgestelde maatregelen zullen op een aantal locaties parkeerplaatsen opgeheven moeten worden. Om parkeerplaatsen op te heffen zal gezocht moeten worden naar plek in de buurt (bovengronds of ondergronds) om deze parkeerplaatsen te compenseren.

Op meerdere locaties is aangegeven dat de taxi weren van de trambaan een positief zou kunnen hebben op de doorstroming. Op deze locaties zal onderzocht worden in hoeverre de taxi specifiek op die locatie oponthoud veroorzaakt en of dat opgelost kan worden door de taxi van de OV-baan te weren of de VRI anders in te stellen.

Op een aantal trajecten zou een vrije OV-baan de doorstroming en betrouwbaarheid kunnen bevorderen. Voor het aanleggen van een vrije OV-baan moeten eerst de (ruimtelijke) consequenties onderzocht worden.

Op twee locaties in Zuid wordt voorgesteld de streekbussen te weren en deze te laten eindigen op één van de stations. De mogelijkheden hiertoe zullen in de volgende fase onderzocht moeten worden.

Op meerdere locaties wordt voorgesteld het kruispunt opnieuw in te richten. Daarvoor is het nodig om te onderzoeken welk effect dit heeft op de directe omgeving. Voor het dichtzetten van doorsteken of het creëren van éénrichtingsverkeer is het noodzakelijk eerst onderzoek te doen naar de effecten hiervan op de buurtcirculatie of een groter verkeerscirculatie onderzoek te laten doen.



4.7 Effect op de opgave

De investeringen in de infrastructuur moeten bijdragen aan een verbeterde doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. De geïnventariseerde maatregelen zijn doorgerekend naar de mate waarop ze bijdragen aan de ambitie om de doorstroming te verbeteren. Uit deze schattingen blijkt dat de maatregelen op alle trajecten een positief effect hebben op de doorstroming en daarmee zorgen voor de gewenste verhoging van de gemiddelde snelheid van de tram-of buslijnen op dat traject. Voor het effect van de maatregelen op het verhogen van de betrouwbaarheid zijn in deze fase geen schattingen gemaakt. Betrouwbaarheid is van dermate veel externe factoren afhankelijk, dat het in deze fase nog niet goed te voorspellen is in hoeverre de voorgestelde maatregelen het gewenste effect zullen hebben. De huidige schattingen zijn gemaakt door specialisten van Stadsregio Amsterdam en GVB.

In onderstaande tabel is de geschatte rijtijdwinst per traject opgenomen als alle maatregelen uitgevoerd worden. Weergegeven is de rijtijdwinst als resultaat van de maatregelen, die in deze fase als kansrijk zijn benoemd om verder te onderzoeken en uit te werken.

| Traject | Schatting netto rijtijd winst in seconden ⁷ na uitvoering van de maatregelen |
|-------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 Marnixstraat en de De Clerqstraat | 145 |
| 2 Olympiabuur | 50 |
| 3 Museumkwartier | 80 |
| 4 Schinkelruit | 50 |
| 5 Rivierenbuurt | 175 |
| 6 Mercatorbuurt | 110 |
| 7 Burg. De Vlugtlaan | 50 |
| 8 Amstel-Sciencepark | 60 |
| 9 Oosttangent | - |
| 10 Oostelijke binnenring | 70 |

Afbeelding 10: Tabel met geschatte rijtijdwinst per traject

Geconcludeerd kan worden dat als alle maatregelen daadwerkelijk uitgevoerd kunnen worden, de doelstelling betreffende rijtijdwinst behaald wordt. Hierbij moet in de volgende fase nog blijken of alle meegerekende maatregelen op de trajecten ook daadwerkelijk uitgevoerd kunnen gaan worden. Zie ook het Afwegingskader in paragraaf 4.2

⁷ Één rijrichting

NB: Een schatting voor traject 9 Oosttangent kan helaas niet worden berekend. De reden hiervoor is dat onzekerheid bestaat over te kiezen route tussen Zeeburg en Nieuwendam (tunnel of brug), alsook een sterk gewijzigde route in Noord. Juist die twee wijzigingen zijn de voornaamste factoren in de versnelling. Dat vraagt geen inschatting van de eventuele rijtijdwinst door investeringen in knelpunten, maar een rijtijdberekening van de wenselijke rijtijd op het gehele nieuwe tracé.

In de Monitoringsrapportage Investeringsagenda OV wordt een uitgebreid beeld gegeven van de huidige prestatie van het Amsterdamse OV-netwerk ten opzichte van die in het voorjaar van 2012. Hieruit blijkt dat er over de periode 2012-2015 een terugloop zichtbaar is van de gemiddelde prestatie van het OV-netwerk, zowel wat betreft doorstroming als betrouwbaarheid. Dit is een belangrijke conclusie en onderstreept het belang van investeringen in de optimalisatie van het OV-netwerk, zoals in de Investeringsagenda OV is afgesproken.

5. Projectbeheersing

In dit hoofdstuk worden de drie onderdelen van projectbeheersing beschreven: de planning, de financiën en de risico's.

5.1 Planning

5.1.1 Bestuurlijke planning

De tien trajecten doorlopen vooralsnog dezelfde fasering. Doorlooptijden voor het opstellen van diverse producten per fase zijn gebaseerd op aannames. Onderstaande planning is gebaseerd op de traditionele PBI fases 2-5 met de bijbehorende bestuurlijke besluiten.

| Periode | Type besluit | Gremium |
|---------|-------------------------------|---------|
| Q2 2016 | Principebesluit (PBI-fase 1) | B&W |
| Q3 2016 | Kredietbesluit (PBI-fase 2) | Raad |
| Q3 2017 | Voorkeursbesluit (PBI-fase 2) | Raad |
| Q2 2018 | Projectbesluit | Raad |
| Q2 2019 | Uitvoeringsbesluit | Raad |

Afbeelding 11: Tabel met planning volgens fasen PBI

In fase 2 wordt een aangepaste planning opgesteld; per traject en per trajectcluster.

5.1.2 Planning realisatie

In de huidige planning op basis van de traditionele PBI-fasering worden de trajecten in 2021 opgeleverd. In de bijlage is een overzicht opgenomen van de planning per traject en per fase. Er is in deze indicatieve planning nog geen rekening gehouden met versnellingsmaatregelen die voortkomen uit werkzaamheden die door 'werk met werk' te maken kunnen worden uitgevoerd en werkzaamheden die eventueel vooruitlopend versneld kunnen worden uitgevoerd.

De planning in bovenstaande tabel maakt gebruik van de volgende aannames:

- Traditionele doorlooptijden: eind Fase 2 is duidelijk met welke maatregelen wordt doorgedaan, zodat in de planning voor de vervolgfases de mogelijkheden tot versnelling kunnen worden aangegeven.
- Er is in de planning geen rekening gehouden met de planningen van omgevingsprojecten, die mogelijk leiden tot een versnelling of vertraging in de doorlooptijden, door bijvoorbeeld 'werk met werk' te maken.
- In de planning is geen rekening gehouden met mogelijke prioritering in de verdere uitwerking van de trajecten.
- In de planning is in deze fase nog geen rekening gehouden met beschikbare capaciteit en levertijd van hoeveelheden materiaal (veel gelijktijdig nu geprognostiseerd)

Er zijn vier uitzonderingen op bovengenoemde planning, omdat er deelprojecten zijn die dit jaar al worden ontworpen, voorbereid of uitgevoerd. Het betreft:

- Samenvoegen bushaltes Science Park en aanpak kruising Carolina MacGillavrylaan – Science Park. De uitvoering van de werkzaamheden wordt (voor-) gefinancierd vanuit het project 'Toegankelijk maken bushaltes'. De aanleg van een nieuw haltepaar is in april 2016 uitgevoerd, de overige werkzaamheden worden in juli 2016 afgerond.
- Oostelijke binnenring: de aanpak van de halte Weteringcircuit. De halte Weteringschans zal worden opgewaardeerd naar een hoogwaardige tramhalte, waarbij de overstap tussen metro- en tramreizigers is verbeterd. Om tijdig gereed te zijn voor de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn najaar 2017 wordt gekoerst op de uitvoering van het werk in het voorjaar 2017.
- De aanpak van het Frederiksplein. De kruising Frederiksplein is aangemerkt als black spot, vanwege het zeer ruime kruisingsvlak. De voorbereiding voor de werkzaamheden is gestart en wordt afgesloten met een uitvoeringsbesluit begin 2017. De uitvoering van de werkzaamheden kan naar verwachting eind 2017 starten.
- Herinrichtingsvoorstel Cornelis Troostplein-Ferdinand Bolstraat. Het stadsdeel Zuid stelt momenteel een Nota van Uitgangspunten (NvU) op voor de herinrichting van het Cornelis Troostplein. In het project Rode Loper is het aansluitende deel van de Ferdinand Bolstraat opgenomen. Binnen de huidige projectopdrachten ontbreken de financiële middelen voor het wijzigen van de tramrails. Het meerjarig vervanging programma tram (opdrachtgever Metro en Tram) en de Investeringsagenda OV bieden hiervoor mogelijkheden. Er wordt een voorstel uitgewerkt, waarna separate besluitvorming zal volgen.

5.2 Financiën

In deze paragraaf wordt een toelichting gegeven op de financiën (de kosten en dekking) voor PBI-fase 1, fase 2 en een doorkijk naar fase 3 en verder.

5.2.1 Financiën PBI-fase 1

De kosten voor PBI-fase 1 van de betreffende 10 tracés bedragen in totaal € 1.146.000 excl. BTW. De uitgaven hebben betrekking op 2015 en 2016.

Op basis van een verdeling van product- en proceskosten is met de SRA een verdeling van de dekking overeengekomen van:

| | |
|------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| - 65 % SRA: Brede doeluitkering (BDU) Openbaar Vervoer Investeringsagenda | € 738.000 |
| - 35 % Amsterdam: Stedelijk Mobiliteitsfonds | € 397.000 |
| - Separaat voorverkenning traject 4 Hoofddorpplein (fase 0) | € 11.000 |
| 100 % SRA: BDU-Investeringsagenda OV | |
| Totaal | € 1.146.000 |

Voor de bijdrage van SRA is het Dagelijks Bestuur van de SRA op 31 maart 2016 akkoord gegaan met het verlenen van een subsidie voor Fase 1. In de bijlagen is een specificatie per tracé, jaarschijf en financieringsbron opgenomen. In de bestuurlijke voordracht bij het Principebesluit worden de bedragen per tracé afzonderlijk inzichtelijk gemaakt, omdat ze ook als zodanig in de Voorjaarsnota 2016 en het MJP 2016-2020 zijn opgenomen.

5.2.2 Financiën PBI-Fase 2

De geraamde kosten bedragen ca. € 1.950.000 voor de 10 tracés in Fase 2. De uitgaven vinden plaats in 2016 en 2017.

De verdeling van de dekking voor SRA en gemeente Amsterdam voor Fase 2 is nog niet definitief vastgesteld. Vooralsnog wordt uitgegaan van de afspraken die gemaakt zijn voor Fase 1: een kostenverdeling van 65 % SRA en 35 % gemeente Amsterdam. Afwijkingen op de financiële kaders worden via de reguliere P&C-cyclus (8-maands en jaarrekening 2016) gemeld en voorzien van voorstellen tot maatregelen. Eventuele actualisaties kunnen plaats vinden bij de begroting 2017 en het MJP 2017-2021.

| | |
|-------------------------------------------------------------|-------------|
| - 65 % SRA: Brede doeluitkering (BDU) Investeringsagenda OV | € 1.271.000 |
| - 35 % Amsterdam: Stedelijk Mobiliteitsfonds | € 685.000 |
| | <hr/> |
| Totaal | € 1.956.000 |

Voor de SRA-bijdrage wordt na het Fase 1-besluit een subsidiebeschikking voor Fase 2 aangevraagd (Q3-2016). Dit zal geschieden na goedkeuring van de definitieve projectplannen voor Fase 2. In de bestuurlijke voordracht voor het Fase 1-besluit worden de bedragen per tracé afzonderlijk inzichtelijk gemaakt, omdat ze ook als zodanig in de Voorjaarsnota 2016 en het MJP 2016-2020 zijn opgenomen.

5.2.3 Financiële besluitvorming Fasen 1 en 2

B&W is bevoegd om het Fase 1 - Principebesluit te nemen. Voor de financiën, de lasten en baten volgt daarna een Raadsbesluit. Omdat de lasten en baten voor Fasen 1 en 2, zijn opgenomen in de begrotingen 2015-2016 van gemeente Amsterdam en SRA of zijn gereserveerd in de betreffende meerjarenprogramma's (waaronder verwachte uitgaven voor Fase 2 in 2017), wordt de financiering voor zowel Fase 1 als Fase 2 in het Raadsbesluit voorgedragen.

Voor Fase 2 verwijzen we dan naar het Plan van Aanpak als onderdeel van de voorliggende Startnotitie.

5.2.4 Financiële kaders PBI-fase 3 en vervolg

Voor het hele programma geldt:

De SRA heeft voor de gehele Investeringsagenda OV een reservering gemaakt in haar meerjarenbegroting van € 396 miljoen. Hier vallen de ook financiën voor PBI-fase 3 en de volgende fases onder. De gemeente Amsterdam heeft voor de eerste tranche van de Investeringsagenda OV (nieuwe OV-trajecten, OV-knooppunten en OV-generiek) een reservering gemaakt van ca. € 7 miljoen in haar meerjarenbegroting van het Stedelijk Mobiliteitsfonds. De tien trajecten maken hier onderdeel van uit en zijn als afzonderlijke projecten opgenomen in de begroting 2016 en het meerjarenprogramma 2016-2020 (MJP).

Deelprojecten met versnelde fasering en uitvoering

Zoals eerder genoemd in paragraaf 5.1.2 zijn er vier deelprojecten die een ander traject lopen. Het betreft:

- Eén deelproject van traject 8 Science Park: het wijzigen van de bushaltes Sciencepark, uitvoering vindt plaats via het project Toegankelijk maken bushaltes in april 2016.
- Twee deelprojecten van traject 10 Oostelijke binnenring:
de aanpak van de halte Weteringcircuit (uitvoering voorjaar 2017) en
de aanpak van het Frederiksplein (start uitvoering naar verwachting eind 2017)
- Een deelproject van traject 5: een Nota van Uitgangspunten (NvU) voor de herinrichting van het Cornelis Troostplein. Er wordt een voorstel uitgewerkt, waarna separate besluitvorming zal volgen.

Voor deze deelprojecten volgt separate besluitvorming (indien van toepassing) en wordt subsidie bij de SRA aangevraagd. Deze projecten en bijhorende budgetten zijn onderdeel van het MJP 2016-2020.

Kleine maatregelen en deel van de exogene maatregelen

In Fase 1 zijn voor een aantal trajecten kleine maatregelen geïdentificeerd. Deze worden in hoofdstuk 6 nader toegelicht. Voor deze maatregelen is het naar verwachting niet nodig de gehele PBI-fasering en besluitvorming te doorlopen. Deze kunnen als één gezamenlijk pakket worden uitgevoerd. De uitgaven vinden plaats in 2016 en 2017. Hiermee is rekening gehouden in de budgetvoorstellen vanaf Fase 3 zoals opgenomen in het Stedelijke Mobiliteitsfonds Amsterdam en het Meerjarenprogramma V&OR 2016-2020 en de middelen die bij de SRA zijn opgenomen in de BDU - Investeringsagenda OV. In het 4^e kwartaal van 2016 kan na overeenstemming met de betrokken partijen een subsidiebeschikking voor de uitvoering van dit pakket gebundeld worden aangevraagd.

'Werk met werk' naast/tijdens de PBI-faseringen

'Werk met werk' (meeliften met andere projecten) en de projecten, waarvan onderdelen versneld kunnen worden uitgevoerd, zullen afhankelijk van het type maatregel en fasering/planning zo nodig separaat ter besluitvorming worden voorgelegd. Uiteraard wordt het bestuur hierover tijdig geïnformeerd. Ook deze zijn onderdeel van het MJP 2016-2020.

Indicatie totale financiële omvang

Het proces verloopt als volgt:

- a) Op basis van de nu mogelijk geachte maatregelen ligt er een globale indicatie van de totale investeringskosten van deze maatregelen in de tien tracés.
- b) In Fase 2 worden de mogelijke maatregelen verder onderzocht, uitgewerkt en geselecteerd
- c) Aansluitend wordt in Fase 2 een SSK-raming gemaakt, waarmee een realistisch beeld ontstaat van de kosten.
- d) Vervolgens wordt - nog steeds in Fase 2 - bekeken hoe de geraamde kosten zich verhouden tot het budget voor dit programma-onderdeel. Dit kan leiden tot veranderingen aan de kosten- of aan de dekkingskant. Voorstellen hiervoor vinden plaats via de gebruikelijke P&C-cyclus van de gemeente Amsterdam en de SRA (Meerjarenprogramma en Begroting plaats).
- e) Fase 2 wordt afgerond met een financieel gedekt voorstel.
- f) De kredietaanvragen en projectbesluiten volgen aan het eind van Fase 3 na consultatie en vaststelling projectdefinitie/scope.

NB. Het project Halte Weteringcircuit is overgeheveld uit de categorie knooppunten en toegevoegd aan het financiële kader van het traject Oostelijke Binnenring.

5.2.5 Exploitatie, Handhaving, Beheer, Onderhoud (EHBO)

De zogeheten EHBO-paragraaf (Exploitatie, Handhaving, Beheer, Onderhoud) is in Fase 1 nog niet van toepassing. Immers de scope van de projecten is nog niet vastgesteld. Wel is in Fase 1 al een inventarisatie gemaakt van stakeholders, waaronder de huidige en toekomstige beheerders van de relevante assets.

In de samenwerkingsovereenkomst tussen SRA en gemeente Amsterdam is hier samengevat het volgende over opgenomen: *Door het realiseren van projecten kunnen zodanige wijzigingen in de infrastructuur nodig zijn, dat daardoor gewijzigde beheer-, onderhouds-, handhavings- en/of exploitatiekosten voor de verschillende 'asset owners' optreden. Deze kosten en de financiering ervan vormen integraal onderdeel van het projectbesluit na fase 3.*

5.3 Risico's

Voor de tien trajecten uit de Investeringsagenda OV is een generieke risicoanalyse uitgevoerd op programmaniveau. Het resultaat van deze analyse is vastgelegd in een risicodossier. Hierin zijn de risico's omschreven en zijn oorzaak en gevolg weergegeven. Tevens zijn per risico de beheersmaatregelen geformuleerd.

Vervolgens is een eerste lijst van Ongewenste Top Gebeurtenissen (OTG) bepaald. Dit zijn risico's waarvan de beheersing als 'kritieke succesfactor' kan worden beschouwd.

Prioritering en kwantificering van risico's in kans en gevolg bij optreden (in tijd en geld) vinden in volgende PBI-fases plaats per afzonderlijk tracé.

1. *Onvoldoende of geen maatschappelijk draagvlak*

Rond de consultatie is er weerstand tegen de mogelijke maatregelen bij stakeholders (bewoners, ondernemers, belangenorganisaties), waardoor het project en/of besluitvorming langere doorlooptijd kent, tot extra kosten leidt of mogelijke maatregelen afvallen.

Beheersmaatregel: juiste en zorgvuldige consultatie en participatie, waar mogelijk verbinding en synergie zoeken met gebiedsontwikkeling. In de communicatie helder zijn dat er keuzes gemaakt kunnen worden, die voor bepaalde belanghebbenden minder positief kunnen uitvallen, doch van belang zijn voor een verbetering over de hele linie.

2. *Capaciteit*

Voor de vervolgfases is de ambtelijke capaciteit van relevante projectpartners onvoldoende wat mogelijk tot vertraging leidt.

Beheersmaatregel: tijdige vastlegging van de benodigde capaciteit, binnengemeentelijke plannings goed afstemmen en 'slimmer' met de markt omgaan, door toepassing van innovatieve contracten en bundeling van opdrachten.

3. *Doelstellingen worden niet gehaald (1)*

De effecten van de maatregelen dragen onvoldoende bij aan de geformuleerde doelstellingen van het programma. Onzekerheid over bedieningsgarantie van het GVB bij sommige trajecten, waardoor maatregelen wellicht niet mogelijk blijken te zijn.

Beheersmaatregel: Heroverweging en/of alternatieve maatregelen, voortdurende toetsing van de effectiviteit van de maatregelen aan de relatie lijnennet en exploitatie.

4. *Doelstellingen worden niet gehaald (2)*

Andere (beleids-)ontwikkelingen doen de berekende rijtijdwinsten en betrouwbaarheid voor de OV-modaliteit teniet. Hierdoor bestaat de kans dat uitgevoerde maatregelen onvoldoende effect hebben.

Beheersmaatregel: afwegingskader hanteren dat voor Plusnetten wordt opgesteld, goede samenwerking en uitwisseling met beleids- en onderzoeksafdelingen.

5. *Financiën; onvoldoende budget om de ambities te realiseren*

De investeringskosten van alle mogelijke en/of effectieve maatregelen vallen hoger uit dan de gemaakte financiële reserveringen, waardoor ambities mogelijk moeten worden bijgesteld. Investeringsbedragen die nu worden gehanteerd, zijn nog gebaseerd op kengetallen en aannames. De gevraagde middelen zijn niet op tijd beschikbaar, omdat de meerjarenprogramma's van de verschillende projectbetrokkenen niet synchroon lopen (V&OR, SRA, M&T, GVB, Stadsdelen.).

Beheersmaatregel: Bewustwording dat pas eind Fase 2 SSK-ramingen kunnen worden opgesteld. Op basis hiervan kunnen afwegingen en keuzes worden gemaakt tussen de effecten van de voorgestelde maatregelen en het benodigde budget om deze te realiseren (MKBA). En in de stedelijke programmering dit programma ook qua budgetten tijdig synchroniseren.

6. *Planning*

Het realiseren van de maatregelen loopt vertraging op vanwege de invloed die andere (omvangrijke) projecten op de planning van de tien tracés van de Investerings Agenda-OV hebben, bijv. Noord/Zuidlijn, Zuidasdok, gebiedsontwikkeling, herinrichtingen op de hoofdnetten, werk van M&T en GVB en beschikbaarheid netwerk. Ook (complexe) juridisch/planologische procedures, zoals bestemmingsplanwijzigingen, Wet Lokaal Spoor en de procedure Tijdelijke Buiten Gebruikname van spoor (TBGN) kunnen grote impact hebben op de planning.

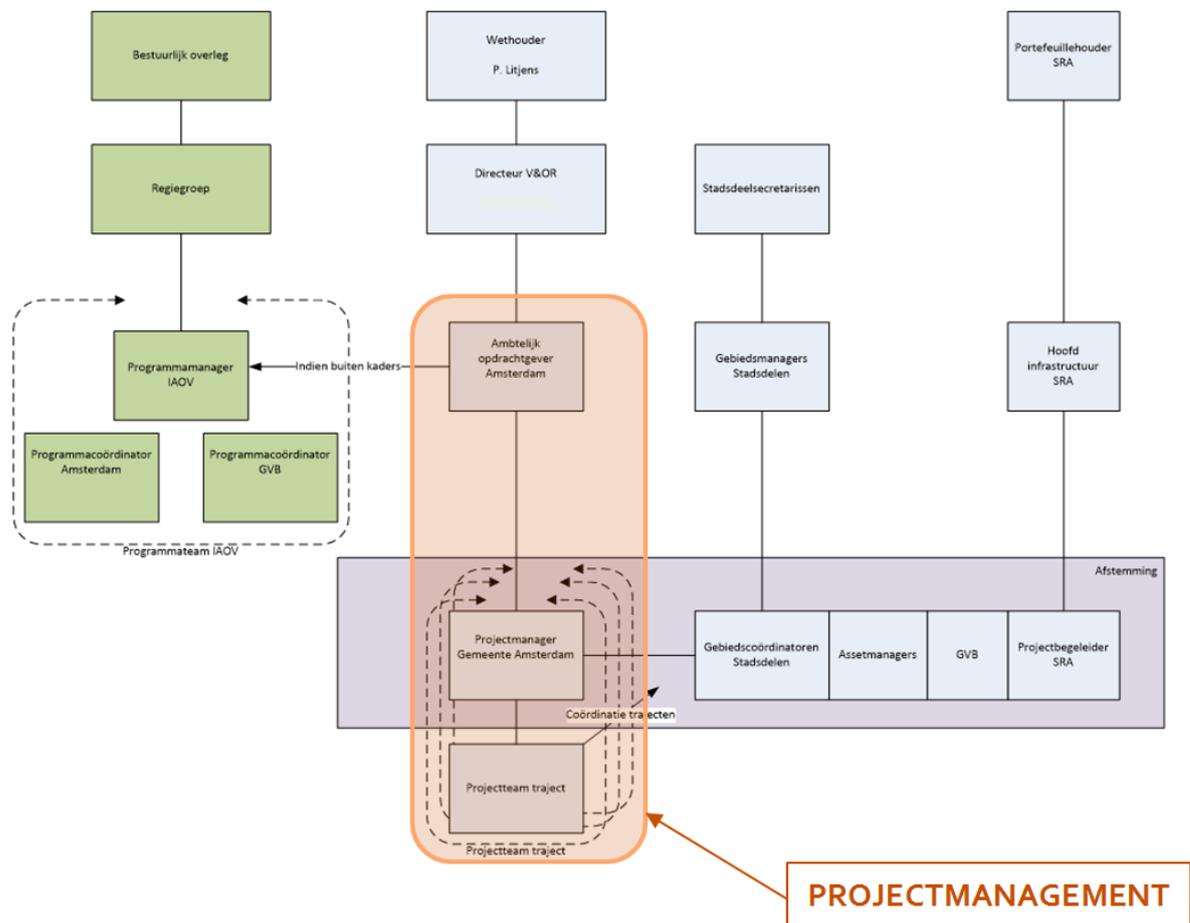
Beheersmaatregel: goede afstemming via de stedelijke programmering en het coördinatie-stelsel om conflicterende plannings in een vroeg stadium te prioriteren en het bevorderen van werk met werk-relaties. Specifieke aandacht in de plannings voor de te doorlopen procedures.

6. Plan van Aanpak fase 2

In dit hoofdstuk wordt een doorkijk gegeven naar de volgende fase. Er wordt beschreven hoe de organisatie eruit komt te zien. De verschillende werkzaamheden en type maatregelen worden beschreven. Ook komt kort aan bod hoe het communicatie- en participatietraject in de volgende fase er uit zal zien.

6.1 Organisatiestructuur Investeringsagenda OV

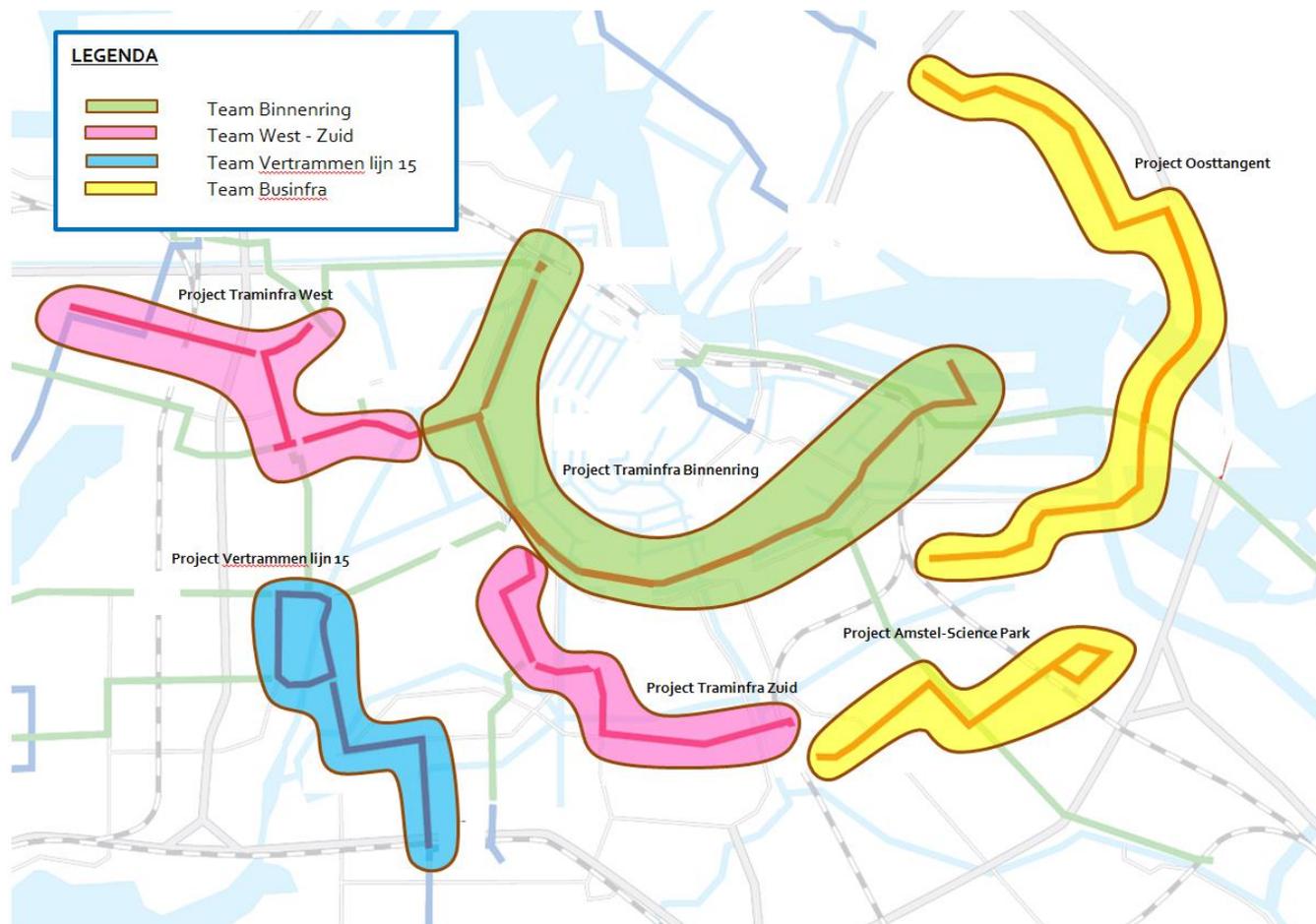
In het onderstaande schema is de organisatiestructuur te zien van de Investeringsagenda OV conform het Afsprakenkader. Binnen deze structuur hebben de samenwerkende partijen hun eigen plek en verantwoordelijkheden (zie voor een beschrijving hiervan paragraaf 4.1).



Afbeelding 13: Schematische weergave van de organisatiestructuur Investeringsagenda OV (bron: Afsprakenkader)

Organisatie projecten Fase 2

In Fase 2 worden de tien trajecten samengevoegd tot grotere projectgebieden die een logische projectsamenhang hebben op basis van: 1. geografie (omgeving), 2. bestuurlijke context en 3. techniek. De projectgebieden zijn weergegeven in afbeelding 15.



Afbeelding 15: Overzicht van de projectorganisatie in vier gebiedsteams

Het samenvoegen van de tien trajecten wordt ingegeven door de wens van de samenwerkende partners om Fase 2 op een meer geclusterde wijze te organiseren. Verwacht wordt hiermee Fase 2 vlotter en efficiënter te kunnen doorlopen.

Er is echter ook een belangrijke inhoudelijke reden voor samenvoeging. Voor de bepaling en uitwerking van diverse maatregelen is het noodzakelijk verkeersonderzoeken uit te voeren, bijvoorbeeld voor het uitwerken van de mogelijkheid om een vrije trambaan te creëren of het bepalen van de effecten van het dichtzetten van doorsteken. De verkeerstudies zijn essentieel om integraal te kunnen afwegen welke maatregelen effectief en zinvol zijn. Er is onderzocht wat de minimale areaal-grootte moet zijn voor een optimale verkeersstudie in de betreffende gebieden. Hieruit komt naar voren dat de projectgebieden vergroot moeten worden.

Door de bemensing van Fase 1 opnieuw in te zetten in de voor hen bekende projectgebieden van Fase 2 blijft de kennis en het netwerk dat eerder is opgebouwd behouden. Door aan de gebiedsteams ook vaste adviseurs (verkeerskundigen en beleidsmedewerkers) te koppelen

ontstaan er (sterkere) gecommiteerde teams. Dit maakt de communicatie over de Investeringsagenda OV eenvoudiger. Stadsdelen kunnen zich sneller identificeren en inspelen op de vragen die spelen. Door het werken in gebiedsteams wordt de integraliteit bewaakt. Capaciteitsvraagstukken kunnen evenwichtig worden ingevuld, zodat alle teams bediend worden. Dit heeft een positieve uitwerking op de voortgang van het programma. De werkzaamheden van fase 2 worden beter geordend en geprioriteerd. Door in gebiedsteams te werken wordt voorkomen dat alle (interne) capaciteit van bijvoorbeeld verkeersonderzoekers wordt ingezet in één gebied. Door in alle gebiedsteams een vertegenwoordiger te plaatsen kan de capaciteit beter ingezet worden naar vraag en aanbod binnen het programma. Bij een tekort aan capaciteit kunnen vraagstukken geprioriteerd worden. Daarnaast wordt de relatie van de Investeringsagenda OV met diverse programma's en beleidsvraagstukken binnen de gemeente Amsterdam inzichtelijker. Vanuit de teams zal aansluiting worden gezocht bij andere lopende (IA OV) projecten.

In onderstaand schema is een overzicht gegeven van de vier projectgebieden. De kleuren in het schema komen overeen met de kleuren die zijn gebruikt in afbeelding 15. De werkzaamheden (kolom 3) worden toegelicht in paragraaf 6.2. Verwacht wordt dat de projecten na de Nota van Uitgangspunten meer uiteen lopen met een eigen dynamiek en eigen planning.

| Organisatie Fase 2 | Trajectbenaming (fase 2) | Werkzaamheden (categorie) |
|-------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| Team Binnenring | Infra Binnenring + De Clercqstraat (knip Wiegbrug) (voorheen trajecten 1 en 10) | a t/m c |
| Team West – Zuid | Traminfra Zuid (voorheen traject en 3 en 5) | a t/m c |
| | Traminfra West (voorheen trajecten 6 en 7 + traject 1 (knip Wiegbrug)) | a t/m c |
| Team Vertrammen lijn 15 | Vertrammen lijn 15 (voorheen trajecten 2 en 4) | a t/m c |
| Team Businfra | Amstelstation – Science Park (voorheen traject 8) | a t/m c |
| | Oosttangent (voorheen traject 9) | a t/m c |

Afbeelding 18: Schematisch overzicht van de vier projectgebieden

6.2 Werkzaamheden

In Fase 1 zijn maatregelen geïnventariseerd die bijdragen aan de betrouwbaarheid en doorstroming van het openbaar vervoer. De verkeersveiligheid speelt een belangrijke rol in de beoordeling. De maatregelen uit Fase 1 zijn uitgebreid beschreven in hoofdstuk 4 van deze Startnotitie en vallen uiteen in de volgende typen:

1. Aanleg van nieuwe traminfrastructuur;
2. Verkeerscirculatie maatregelen;

3. Herinrichting straten en kruispunten;
4. Locatiewijzigingen of opheffen van haltes;
5. Optimaliseren, bijplaatsen of verwijderen van verkeersregelininstallaties (VRI's);
6. Aanpassen voetgangersoversteekplaatsen;
7. Aanpassen van bruggen;
8. Terugdringen medegebruik van de bus/trambaan;
9. Exogene maatregelen

Hieronder is aangegeven hoe de maatregelen worden opgepakt en wie verantwoordelijk is. De voorgenoemde typen worden ondergebracht in grofweg de volgende categorieën:

- a. Projecten
- b. Kleine maatregelen
- c. Maatregelen vlot in de uitvoering
- d. Werk met werk maatregelen
- e. Exogene maatregelen

De detailuitwerking van de verschillende type maatregelen en onderzoeken vindt in de projectplannen plaats die per projectgebied worden opgesteld. Dit wordt afgestemd tussen de projectmanager en de ambtelijk opdrachtgever. Daaruit zal ook duidelijk worden welke capaciteit van R&D of het GVB gevraagd wordt in de volgende fase.

Het uitgangspunt bij deze maatregelen is om uit te gaan van vastgesteld beleid, tenzij binnen afzienbare tijd zicht is op nieuw vast te stellen beleid óf dat om andere (zwaar)wegende redenen door de (ambtelijke) opdrachtgever besloten is hiervan af te wijken.

a. Projecten

De voorgestelde projecten zijn ondergebracht in 4 projectteams. De maatregelen worden per project onderzocht. De verdere uitwerking vindt op twee manieren plaats.

Er zijn maatregelen die in twee opeenvolgende deelfasen opgepakt worden: gestart wordt met een onderzoeksfase, waar de inhoudelijke verdieping plaatsvindt en gekeken wordt naar de (verkeers-) technische- en omgevingsaspecten. Vervolgens worden de resultaten uitgewerkt in een ontwerp, planning en bijbehorende raming. De resultaten hiervan bepalen uiteindelijk het tijdsbeslag dat nodig is om de maatregelen verder uit te werken. Per team wordt vervolgens geïnventariseerd welke werkzaamheden gedaan moeten worden en hoeveel capaciteit daarvoor nodig is. Maatregelen kunnen de status krijgen van een zelfstandig project. Het eindresultaat van de bovengenoemde activiteiten worden opgenomen in een Nota van Uitgangspunten. De Nota van Uitgangspunten wordt afgestemd met de betrokken partners.

Daarnaast is het ook mogelijk dat gedurende Fase 2 blijkt dat bepaalde maatregelen sneller in uitvoering genomen kunnen worden. Met de samenwerkende partners is afgesproken dat deze maatregelen dan 'losgeknipt' worden van de rest en een ander traject gaan lopen. De werkzaamheden hiervoor worden opgepakt door het betreffende projectteam.

b. Kleine maatregelen

In Fase 1 zijn per traject ook kleine maatregelen geïdentificeerd. Deze maatregelen zijn (relatief) klein van omvang, hebben een geringe investering en zijn vlot uitvoerbaar (na fase 1). De werkzaamheden passen binnen bestaand beleid en hebben geen bestuurlijke besluitvorming nodig. Ook inspraak is niet nodig. Deze werkzaamheden kunnen om voorgaande redenen versneld uitgevoerd worden. Kleine maatregelen worden parallel aan de projecten door het projectteam van het betreffende traject opgepakt. Deze maatregelen kunnen dan gewoon doorgang vinden,

ook als andere maatregelen op een bepaald traject eventueel vertraging oplopen. Het daarbij om de volgende vier maatregelen:

- *Belijning aanbrengen op de OV-baan; het afkruisen van de vrije OV-baan, zodat duidelijk is voor afslaand verkeer dat zij op de vrije OV-baan niet mogen stilstaan*
- *Belijning aanbrengen om het onderscheid tussen de vrije OV-baan en de rijweg te accentueren*
- *Het aanbrengen van gras tussen de tramrails*
- *Plaatsing tramwaarschuwingsinstallatie*

c. Maatregelen vlot in uitvoering

In Fase 1 is een aantal maatregelen naar voren gekomen die vooruitlopend op het gros al worden opgepakt. Deze projecten worden door de betreffende projectteams aangestuurd. Dit zijn de volgende drie deelprojecten:

- o *Haltes Science park*
- o *Halte Weteringcircuit (knoop Vijzelgracht)*
- o *Aanpak kruising Frederiksplein*
- o *Herinrichtingsvoorstel Cornelis Troostplein-Ferdinand Bolstraat*

d. Werk met werk maatregelen

In Fase 1 zijn ook werk met werk maatregelen geïnteriseerd. Tussen projecten kan besloten worden om maatregelen uit de Investeringsagenda OV onder te brengen bij omgevingsprojecten, als dit logisch blijkt en past bij de integrale aanpak binnen het gebied. Hierbij kan de planning ook een belangrijke rol spelen. De verantwoordelijkheid van die maatregel gaat dan over naar het project die de maatregel uitvoert. Met het omgevingsproject zullen goede afspraken worden gemaakt over onder meer de eisen, uitvoering, planning en financiering. Het betreft de drie onderstaande maatregelen:

- *Opheffen halteparen en samenvoegen tot één nieuw haltepaar op het Science Park*
- *Tramplaten vervangen door asfalt t.b.v. comfort bus Insulindeweg*
- *Verwijderen van oude traminfrastructuur op de kruising Ferdinand Bolstraat met het Cornelis Troostplein, het Mercatorplein en bij de spoor kruising Overtoom / Amstelveenseweg*

e. Exogene maatregelen

In Fase 1 zijn ook maatregelen gevonden die effect hebben op de doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer, maar die niet door de projectteams worden opgepakt en uitgevoerd. Dergelijke maatregelen worden exogene maatregelen genoemd. Deze onderdelen liggen buiten het project, maar zullen Verkeer & Openbare Ruimte (V&OR), Metro & Tram (M&T), Stadsregio Amsterdam (SRA) of het GVB opgepakt worden. Deze maatregelen zullen voor Fase 2 bij de desbetreffende partijen onder gebracht worden.

V&OR:

- *Taxi's weren van trambaan*

Aanpassen van beleid past niet bij een projectteam dat zich richt op uitvoeringsmaatregelen. Voorgesteld wordt om dergelijke vraagstukken neer te leggen bij de afdeling Kennis & Kaders V&OR. V&OR kan onderzoeken of uitzonderingen op bestaand beleid mogelijk is en kan de consequenties ervan inschatten. Vooralsnog wordt voorgesteld het huidige beleid hierover te hanteren. Dat betekent dat de taxi's op de trambanen blijven rijden. Per traject zal onderzocht

worden of de taxi daadwerkelijk een dusdanig knelpunt is dat van de OV-baan af moet. Deze onderzoeken zullen in de projecten onder categorie a. worden meegenomen.

M&T:

M&T is verantwoordelijk voor de spoorinfrastructuur inclusief de haltes. Technische aanpassing en bijbehorende investeringen aan deze infrastructuur behoren expliciet tot het domein van M&T. Met M&T zijn aanvullende afspraken gemaakt met betrekking tot een lijst met generieke maatregelen, waar onderstaande maatregelen ook op staan.

- *Toegankelijk maken tram- en combihaltes*

Haltes waarvan de projectteams IA-OV in fase 1 hebben aangegeven op de haltes werk te hebben, maken deel uit van het project zoals genoemd onder a. Deze haltes worden door het projectteam zelf opgepakt. De projectmanager van het betreffende gebied is verantwoordelijk. Voor de aanpak van de overige haltes wordt voorgesteld een separaat projectteam "Toegankelijk maken van tram- en combihaltes" op te richten (vergelijkbaar met het projectteam "toegankelijk maken bushaltes"). Naast de IA-OV-trajecten, zullen op meerdere locaties in Amsterdam tram- en combihaltes toegankelijk gemaakt moeten worden. Dit projectteam kan dan op basis van bijvoorbeeld een prioritering gebaseerd op kosteneffectiviteit de haltes stadsbreed aanpakken.

- *Vergrendelen wissels*
- *Vervangen tramplaten voor asfalt*
- *Aanpassen tramrails bij brugovergangen*

SRA:

De SRA is opdrachtgever van het regionale en stedelijke openbaar vervoer in de vijftien gemeenten, concessieverlener aan vervoerbedrijven en subsidieverstrekker voor de exploitatie van het openbaar vervoer. De SRA is de aangewezen partij om onderstaande maatregel op te pakken:

- *Streekbussen verminderen binnen de ring*
Aanpassen van beleid past niet bij een projectteam die zich richt op uitvoeringsmaatregelen. Voorgesteld wordt deze vraagstukken neer te leggen bij SRA.

GVB:

Aanpassingen in de bedrijfsvoering van GVB en hieraan gerelateerde technische en organisatorische aanpassingen behoren expliciet tot het domein van het GVB. Onderstaande maatregel is al bij M&T belegd:

- *Versnellen halteproces / kaartautomaat [GVB] / deurbeleid van de tram aanpassen (pilot loopt nu)*

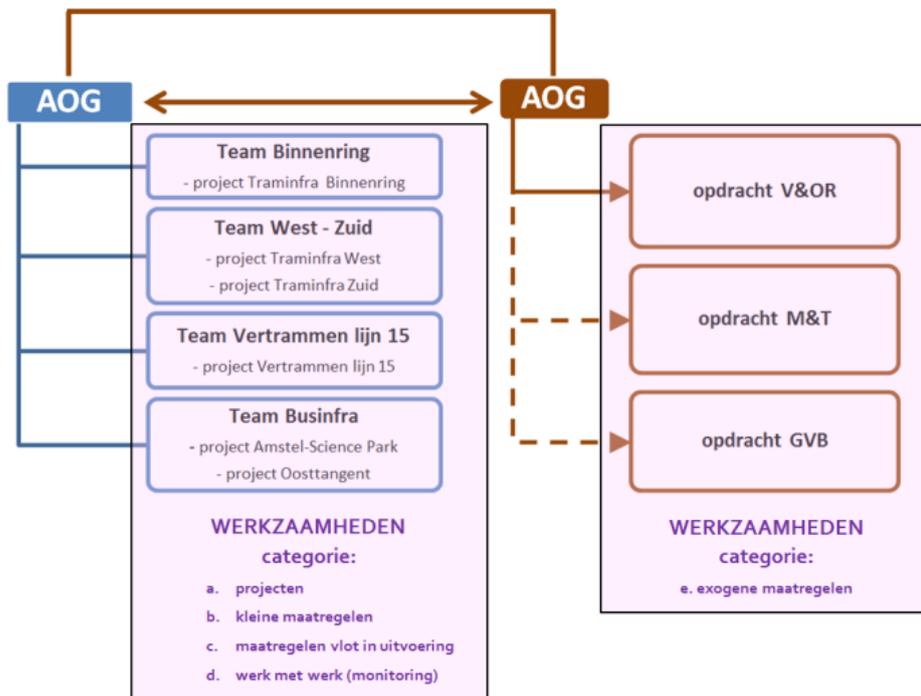
6.3 Relatie opgave projectgebieden en Amsterdamse opgave

Zoals in hoofdstuk 2 is aangegeven heeft de opgave van de vier projectgebieden vanuit de Investeringsagenda OV grote raakvlakken met de Uitvoeringsagenda Mobiliteit. Ook zijn er diverse beleidskaders en andere ontwikkelingen van invloed op het realiseren van de Investeringsagenda OV opgave. De exogene maatregelen die in de vorige paragraaf zijn beschreven, zijn hier slechts een voorbeeld van. In afbeelding 17 is weergegeven in welke context de projecten uit de Investeringsagenda OV zich bevinden.



Afbeelding 17: Schematische weergave van de positie van de projecten ten opzichte van de betrokken partners

Vanuit de projectorganisatie is er behoefte aan verbinding tussen de maatregelen uit de Investeringsagenda OV en de Amsterdamse opgave. Voorgesteld wordt deze rol neer te leggen bij de AOG (V&OR en M&T). De projectmanagers zijn verantwoordelijk voor de vertaling en uitwerking binnen de projecten. Zie afbeelding 19 voor de invulling.



Afbeelding 19 Schematisch overzicht van de organisatiestructuur van de gebiedsteams en de partners

In de vervolgfases komt aandacht voor de mogelijkheden vanuit onder andere:

- financiering op basis van referentieprojecten en normbedragen, zoals bijvoorbeeld plaatsvindt bij toegankelijk maken van haltes
- effectieve toepassing van bestaande contracten in de markt en gebruik maken innovatie contractvormen
- parallel schakelen van marktbenadering en besluitvorming
- actualisatie van het PBI

6.4 Inkoop en Financiën (fase 2)

Inkoop

Voor de kleine maatregelen is het belangrijk de inkoopstrategie te bepalen, aangezien de kleine maatregelen snel en efficiënt uitgevoerd moeten worden. Voor de kleine maatregelen kan, om snelheid te maken, aangesloten worden op de raamcontracten van bijvoorbeeld GVB, M&T of V&OR of van de stadsdelen of de hoofdnetten. Voor de grotere projectonderdelen moet in een volgende fase een inkoopadvies geschreven worden gericht op o.a. risicobeheersing en het soort werkzaamheden. De Overeenkomst Open Posten (OMOP) Hoofdnetten loopt eind 2016 af. De voorbereiding voor het opstellen van een nieuwe OMOP (vanaf 2017) is op dit moment gaande en biedt wellicht mogelijkheden om de maatregelen van de Investeringsagenda OV toe te voegen. Dit zou een efficiëntieslag met betrekking tot de inkoop kunnen zijn.

Financiën Fase 2

Het Plan van Aanpak beschrijft in hoofdlijnen de beoogde organisatie en werkzaamheden in fase 2. Per project wordt het plan van aanpak in meer detail ingevuld door middel van het projectplan

en wordt de benodigde inzet en financiën bepaald. Hiervoor wordt een standaardformat gehanteerd, waarbij de geraamde kosten inzichtelijk worden gemaakt per:

- Producten fase 2 conform PBI
- Jaarschijf
- Uren inzet IB, V&OR, R&D en overig binnengemeentelijk
- Externe kosten

Zie voor financiën paragraaf 5.2.2

6.5 Communicatie & participatie

Besluiten en keuzes over de mogelijke maatregelen van de Investeringsagenda OV worden in samenhang met de Uitvoeringsagenda Mobiliteit genomen. Dergelijke besluiten kunnen veel impact hebben op de omgeving. Bijvoorbeeld het opheffen van parkeerplekken of kappen van bomen bij een herinrichting.

In overleg met de stadsdelen is de omgeving (participatie van ondernemers en/ of bewoners) in Fase 1 nog niet meegenomen. De belangrijkste reden hiervoor is dat in Fase 1 een eerste afweging is gemaakt. Daarbij is beoordeeld of een voorgestelde maatregel bijdraagt aan de verbetering van de doorstroming en betrouwbaarheid en niet leidt tot een verslechtering van de verkeersveiligheid. Hiermee heeft een eerste grove selectie plaatsgevonden van alle geïnventariseerde maatregelen. Daarnaast kan een aantal maatregelen wellicht op korte termijn worden uitgevoerd zonder dat intensieve participatie en het betrekken van vele partijen of meerdere bestuurlijke besluiten nodig is. Een voorbeeld hiervan is het aanbrengen van extra belijning op straat om het onderscheid tussen de straat en de OV-baan te accentueren.

Gedurende het proces wordt nauw samengewerkt met de stadsdelen en SRA op het gebied van communicatie en participatie. Per project en per stadsdeel wordt gekeken op welke wijze de Investeringsagenda OV aansluit op de lokale opgave en ontwikkeling en hoe de omgeving hierbij wordt betrokken. Samen met SRA en de stadsdelen wordt ook gekeken naar de momenten om de wethouder en het bestuur mee te nemen in het proces, zodat eventuele gevoeligheden geen afbreuk doen aan maatschappelijk en politiek draagvlak.

Gewerkt wordt met het Stappenplan Burgerparticipatie en Inspraak, Infrastructurele Projecten (opgesteld door het Focusteam Uitvoeringsagenda Mobiliteit) waarin een participatieladder is opgenomen. In afstemming met de stadsdelen wordt gekeken hoe participatie wordt vormgegeven en ingericht. De ruimte voor de omgeving om invloed uit te oefenen is afhankelijk van de gestelde beleidskaders. Ook de financiële, plannings- en de fysieke kaders spelen een rol, evenals de stedelijke belangen. Onder omgeving wordt verstaan de bewoners, ondernemers maar ook belangengroeperingen, zoals de Fietsersbond, Reizigersadviesraad etc. Het is belangrijk om helder te formuleren hoe draagvlak gecreëerd wordt bij de omgeving en wat de verwachting is op het moment dat de dialoog met de omgeving wordt aan gegaan. Voor de tien trajecten heeft al een eerste contact met de stadsdelen plaatsgevonden en is op ambtelijk niveau voor het merendeel van de trajecten een eerste aanzet tot een participatieplan gemaakt.

Communicatie over het gehele programma wordt ontwikkeld door gemeente Amsterdam (V&OR en M&T), tezamen met de SRA en GVB. De communicatiestrategie is nadrukkelijk een gezamenlijke strategie, met een gezamenlijke (kern)boodschap, een gezamenlijke (visuele) identiteit en een herkenbare aanpak. Zowel de strategie als de uitwerking naar middelen gebeurt in samenhang met de participatietrajecten (volgens Stappenplan Burgerparticipatie) per project en met de communicatie rondom de Uitvoeringsagenda Mobiliteit. Door gemeente Amsterdam, SRA en GVB wordt momenteel gewerkt aan de ontwikkeling van de communicatiestrategie en personele inzet per onderdeel. De communicatiestrategie biedt de richtlijnen voor het verder uitrollen van communicatie naar tactische uitwerking en uitvoering naar middelen.

Bijlagen

Bijlage 1 Afwegingsnotities 1-10

Versie 1.0 d.d. 1 april 2016

| nr | onderwerp | Type maatregel | Maatregel Traject | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|----|---------------|-------------------|---------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|
| 1 | TRAMINFRA | exogeen | optimaliseren tramrails (vergrendelbare wissels/vastlassen wisselstukken) | x | x | x | x | x | x | | | | x |
| 2 | TRAMINFRA | project | verwijderen traminfra | | | x | | | x | | | | |
| 3 | TRAMINFRA | project | aanpassen traminfra | | | | x | | | | | | x |
| 4 | TRAMINFRA | project | aanleggen nieuwe traminfrastructuur | | x | | x | x | | | | | x |
| 5 | TRAMINFRA | kleine maatregel | plaatsen tramwaarschuwingsinstallatie | | | | | x | | | | | |
| 6 | TRAMINFRA | exogeen | trاملaten vervangen door asfalt | | | | | | | | | x | |
| 7 | VRI | project | aanpassen VRI | x | | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 8 | VRI | project | plaatsen nieuwe VRI | x | | | | x | | | | | x |
| 9 | VRI | project | verwijderen VRI | | | | | x | x | | | | |
| 10 | HALTES | project | opheffen of samenvoegen haltes | x | | x | | x | x | x | x | x | x |
| 11 | HALTES | project | verplaatsen halte / aanleg nieuwe halte | x | x | | x | x | x | x | | x | x |
| 12 | HALTES | project | verlengen halte | | | | | | | | | | |
| 13 | HALTES | project / exogeen | toegankelijk maken haltes | x | | | x | | x | x | x | x | x |
| 14 | HALTES | exogeen | halteerproces (kaartautomaat) | x | x | x | x | | x | | | | x |
| 15 | BELIJNING | project | VOP verwijderen op trambaan/busbaan | x | x | | | x | x | x | x | x | x |
| 16 | BELIJNING | kleine maatregel | belijning aanbrengen/aanpassen | x | | | | | x | x | | x | |
| 17 | BELIJNING | kleine maatregel | afkruisen tram/busbaan | | | | | | x | x | | | |
| 18 | ONDERZOEK | project | verkeersonderzoek (tellingen/circulatie/simulatie) | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 19 | BRUG | project / exogeen | aanpassingen aan brug | x | x | | x | x | | | | x | x |
| 20 | BRUG | project | aanpassen openingstijden brug | x | | | | | | | | x | |
| 21 | BRUG | project | bouwen nieuwe brug | | | | | x | | | | | |
| 22 | BRUG | project | aanpassen brugwachtersysteem | | | | | | | | | x | |
| 23 | HERINRICHTING | project | herinrichting straat | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| 24 | HERINRICHTING | project | herinrichten kruising | x | | | | x | x | x | x | x | x |
| 25 | HERINRICHTING | project | verwijderen linksaffer | x | x | | | | x | | | | |
| 26 | HERINRICHTING | project | dichtzetten zijstraat | | | | x | x | x | x | | | |
| 27 | HERINRICHTING | project | vergroten opstelruimte | | | | | | | x | | | |
| 28 | HERINRICHTING | project | instellen 1-richtingsverkeer | x | | | | | | | | | x |
| 29 | HERINRICHTING | project | auto's van trambaan afhalen | x | | x | x | | x | x | | | x |
| 30 | HERINRICHTING | project | verbeteren laad- en losvoorzieningen | | x | | | | | x | | | |
| 31 | HERINRICHTING | project | plaatsen steunpunt oversteek | | | | | | x | x | | | |
| 32 | HERINRICHTING | project | realiseren tunnel (fiets) | x | | | | x | | | | | |
| 33 | BELEID | exogeen | weren taxi op trambaan | x | | x | | | x | x | | | x |
| 34 | BELEID | exogeen | verminderen streekbussen | x | x | x | x | | | | | | |
| 35 | BELEID | project | (zoeklocaties) parkeren compenseren | x | | | x | x | x | x | x | x | x |
| 36 | OBJECT | kleine maatregel | plaatsen scherm in middenberm | | | | | x | | | | x | |
| 37 | SPOOR | project | aanpassen doorrijhoogte spoorviaduct | | | | | | | | | | x |

