

In opdracht van de Werkmaatschappij Amsterdam Almere (WAA) heeft het M55-consortium een studie uitgevoerd naar de haalbaarheid van een openbaar vervoerverbinding tussen Amsterdam-Zuid en Almere-Centrum via het IJmeer. Dit M55-consortium wordt geleid door Mott MacDonald, een groot internationaal ingenieurbureau, en ondersteund door zeven Nederlandse en Engelse partijen.

De M55-IJmeerlijn, die het consortium heeft ontworpen, is een 20 kilometer lange metroverbinding tussen Diemen-Zuid en Almere-Centrum, waarvan 9 kilometer in een tunnel onder IJburg en het IJmeer. In Almere ligt de metro op een viaduct. De belangrijkste kenmerken van de M55-oplossing zetten we op een rijtje.

Vervoersconcept: kostenbesparend en betrouwbaar

De nieuwe M55-metro maakt optimaal gebruik van het bestaande Amsterdamse infrastructuur, volgt de kortst mogelijke route en is daardoor **zeer efficiënt en kostenbesparend**.

De metro's rijden in de spits met een frequentie van 16 voertuigen per uur per richting. De helft uit Almere keert op de Amsterdamse Zuidas, de rest rijdt door naar de Isolatorweg. Ten oosten van Diemen-Zuid sluiten ook nog eens 8 metro's per uur vanuit Gaasperplas aan op de lijn. Hierdoor ontstaat een frequentie van 24 metro's per uur; een snel, aantrekkelijk en betrouwbaar OV-systeem.

Het ontwerp borduurt voort op de voorstellen voor ontvlechting van het Amsterdamse metronetwerk. Ontvlechting verhoogt de **betrouwbaarheid** door verschillende lijnen over eigen infrastructuur te laten rijden. Hierdoor is een aanzienlijke verhoging van de frequentie mogelijk en een verbeterde metroservice voor alle passagiers door kortere wachttijden.

Hogere vervoerswaarde

Volgens de modelberekeningen van de opdrachtgever worden dagelijks 54.400 reizigers vervoerd door de IJmeer-tunnel. Dat is 2.000 meer dan in de brugoplossing van het Referentie-alternatief. Dit alternatief is ontwikkeld in 2009 en gaat uit van een Regiorail (trein) oplossing.

M55-IJmeerlijn ontsluit bestaand en nieuw stedelijk gebied

Er komen in het voorstel van Mott MacDonald twee nieuwe ondergrondse metrostations in IJburg en drie nieuwe bovengrondse stations in Almere. In het ontwerp is ruimte voor toekomstige uitbreiding van het aantal stations, wanneer er voldoende vervoersvraag is.

De M55-IJmeerlijn verbindt hierdoor niet alleen de steden Amsterdam en Almere, maar kenmerkt zich ook door het ontsluitende karakter, met relatief veel stops. De lijn is aanvullend op, en niet concurrerend met, de verbindende NS-lijn over de Hollandse Brug.

Tunneloplossing goed voor natuur, waterrecreatie en cultuurhistorie

De tunnel onder het IJmeer leidt tot verbetering van de ecologische waarden op lange termijn. Het ontwerp behoudt het open karakter van het IJmeer, is niet belemmerend voor de sterke groei van de waterrecreatie en ontziet het Unesco-erfgoed Fort Pampus.

Uitstekende ruimtelijke inpassing

De route van de M55-IJmeerlijn en de ligging van de stations is zo gekozen dat de lijn optimaal in het nieuwe en bestaande stedelijke weefsel past:

- In Diemen wordt de metrolijn gebundeld met de NS-sporen en ontstaat een nieuwe fietsverbinding tussen IJburg en de Diemertrekvaart;
- De M55-IJmeerlijn passeert IJburg ondergronds, waardoor de woon- en leefkwaliteit van dit nieuwe woongebied niet wordt aangetast;
- De lijn loopt in Almere bovengronds door een groene corridor op afstand van woningen; goed ontsloten en met weinig geluidshinder;
- Naast Almere-Pampus waar 22.000 woningen worden gebouwd, voorziet het voorstel in een klein eiland, genaamd Pampus IJland, dat 3.000 woningen omvat. Het kenmerkt zich door exclusieve woonmilieus, die in maximaal contact staan met het water. Het IJland wordt een pilot voor het toepassen van de Almere Principles gericht op duurzame stedelijke ontwikkeling;
- Almere-Centrum krijgt een metrostation dat geheel onafhankelijk naast het NS-station wordt gebouwd.

Innovatie

Het station Middeneiland in IJburg zal, naast de gebruikelijke stationsfuncties, het eerste Sail+Ride (S+R) station ter wereld worden, waar je met je eigen bootje kan aanmeren of met de watertaxi de reis kan vervolgen.

M55-IJmeerlijn: katalysator voor de Schaalsprong Almere

De uitbreiding van Almere in Pampus vraagt om een andere identiteit. Dat betekent meer onderdeel zijn van een metropool waarin Almere en Amsterdam elkaar complementeren en aanvullen. Met een mooie stedelijke omgeving, een groot aanbod aan faciliteiten en evenementen, een dynamisch leefmilieu, op steenworpafstand van Amsterdam en uitstekend bereikbaar. Een metro hoort daarbij. M55-IJmeerlijn zorgt voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat en functioneert dus als katalysator voor deze schaalsprong.

Business case en projectrisico's

De totale investeringskosten voor de M55-IJmeerlijn in de vorm van een tunnel zijn geraamd op € 3,2 miljard (incl. BTW en WAA toeslagen). M55 heeft kritisch naar de WAA toeslagen gekeken en is van mening dat deze verlaagd kunnen worden en komt daarmee op investeringskosten van € 2,9 miljard (incl. BTW). Dat is € 1,3 resp. € 1,6 miljard goedkoper dan het Referentie-alternatief uit 2009, dat uitging van een 30 m hoge brug over het IJmeer. Door slim gebruik te maken van bestaande metro-infrastructuur kan er fors worden bespaard en een aantrekkelijk voorstel worden gepresenteerd.

De M55-IJmeerlijn kent een laag risicoprofiel door:

- **Fasering en flexibiliteit:** de M55-IJmeerlijn kan gefaseerd worden aangelegd, waarbij in de eerste fase de lijn wordt aangelegd tot aan IJburg 2. In de volgende fase wordt de lijn doorgetrokken onder het IJmeer naar Almere;
- **Onafhankelijkheid:** de aanleg is onafhankelijk van andere projecten zoals de aanleg van IJland, de Noord/Zuidlijn en de uitbreiding en aanpassingen van het hoofdspoorwegnet;
- **Hoge maatschappelijke aanvaardbaarheid:** door optimale aansluiting op bestaande ruimtelijke plannen en de geringe visuele en geluidsimpact.

Maatschappelijke effecten

Een volledige maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) is in deze fase nog niet uitgevoerd. Deze zal naar alle waarschijnlijkheid een veel hogere score opleveren dan het Referentie-alternatief uit 2009, omdat de M55-IJmeerlijn zeer gunstig scoort op vele maatschappelijke effecten, zoals milieu-effecten, cultuurhistorische effecten, ruimtelijke inpassingseffecten en flexibiliteit door fasering.

Voor meer informatie neemt u contact op met:

Dhr. Ido Croese van Mott MacDonald BV
tel. (06) 270 603 83 of ido.croese@mottmac.nl.

Zie ook onze website: www.mottmac.nl

Voor downloads van figuren, rapporten en persbericht zie www.M55.nl



Amsterdamse metro - 2011
(Bron: www.M55.nl)



Amsterdamse metro - 2030 (M55 oplossing)
(Bron: www.M55.nl)



Diemen Zuid

Centrumland Middeneiland



Pampus West

Pampus Centrum

Beatrixpark Almere Centrum



M55-tracé van Diemen-Zuid naar Almere-Centrum (de optionele stations zijn in blauw aangegeven) (Bron: www.M55.nl)

Afgezonken M55-IJmeertunnel (Bron: www.M55.nl)



Concept voor een Sail-and-Ride station op het Middeneiland in IJburg (Bron: www.M55.nl)



Tunneltoegang Pampus met oevergebonden duinen en esplanade (Bron: www.M55.nl)



Impressie station Pampus-Centrum (Bron: www.M55.nl)