



De Combinatie M55 bestaat uit **Mott MacDonald** (penvoerder) en **MNO Vervat**. Met ca. 14.000 medewerkers is **Mott MacDonald** een wereldwijd toonaangevend advies- en ingenieursbureau actief in de sectoren infrastructuur, energie, water, milieu en gebouwen. **MNO Vervat** biedt als full-service aannemer van grote infrastructuur projecten een zeer pragmatische blik. Ons strategische vervoersconcept presenteren wij onder de naam **M55 IJmeerlijn**. Bij de keuze voor een metro is nummer 55 een logische voortzetting van de nummering van de bestaande metrolijnen. De M kan gezien worden als een combinatie van 2 A's, die van Amsterdam en Almere. De kleuren groen en blauw staan voor een duurzame verbinding door het IJmeer.

Onze combinatie wordt versterkt door:

- **HTM Consultancy**, expertise exploitatie openbaar vervoer
- **Project & Proces Consultancy**, gebiedsontwikkeling en planologie;
- **EconoVision**, economische aspecten en business case;
- **Balancia**, duurzaam transport;
- **BACA Architects**, landschapsarchitectuur;
- **Zwarts & Jansma Architecten**, stedelijke infrastructuur.

Vervoersconcept: onderdeel metronet Amsterdam

Wij maken maximaal gebruik van de bestaande OV systemen en infrastructuur. Er zijn al intercity en sprintertreinen voor regionaal vervoer en bestaande metro-, tram- en bussystemen. In deze hiërarchie van systemen is geen aanvullend systeem nodig. Binnen de Metropoolregio Amsterdam zien wij een metroverbinding als meest geschikte. Metro's zijn goed in te passen in bestaande ruimtelijke plannen en infrastructuur. Metrotreinen zijn korter, waardoor stations kleiner en goedkoper zijn en bieden een hoogfrequente dienstverlening. De voorgestelde IJmeerlijn is aanvullend op de huidige treinverbinding tussen Almere en Amsterdam Zuid en niet concurrerend.

Referentie Metrotreinsetel



Bron: Alstom Transport

Ontvlechting van Metro



Bron: M55

Ontvlechting Metrolijnen Amsterdam

In de OV-visie 2010-2030 geeft de Stadsregio Amsterdam aan dat de ontvlechting van de bestaande metrolijnen kan bijdragen aan een betere en veilige exploitatie van het metronet. Wij ondersteunen deze strategische keuze en borduren hierop voort. In ons voorstel zal de IJmeerverbinding in Amsterdam voor een belangrijk deel gebruik maken van bestaande metro-infrastructuur. Hiermee wordt een zeer grote kostenbesparing gerealiseerd.

Tracédeel Amsterdam

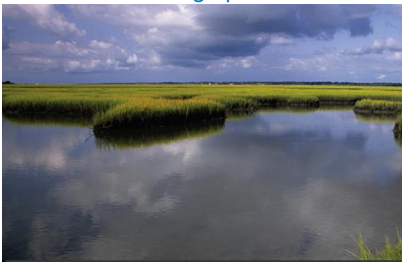
In onze oplossing sluit de IJmeerlijn aan op de Ringlijn/Gaasperplaslijn, via een aftakking tussen de stations Diemen Zuid en Verrijn Stuartweg. De route loopt langs de metrowerkplaats in Diemen en loopt daarna over een bedrijventerrein in de richting van de A1. We bestuderen nog of deze route (deels) verdiept wordt aangelegd. De optie om de lijn vanaf de halte Gaasperplas te verlengen zal ook worden onderzocht. Na kruising van de A1 (met een optionele P+R halte) en het Amsterdam Rijnkanaal loopt de metrolijn parallel aan de Oostelijke Ontsluiting IJburg (OOIJ). Een complexe en dure kruising met de geïsoleerde stortplaats Diemerzeedijk wordt in ons voorstel vermeden. Zodra IJburg 2 gereed is kan de metroverbinding tussen Amsterdam Zuid en IJburg worden geopend. In een later stadium kan de verbinding naar Almere worden aangelegd.

Principedoorsnede tunnel



Bron: Mott MacDonald

Natuurontwikkeling op tuneleiland

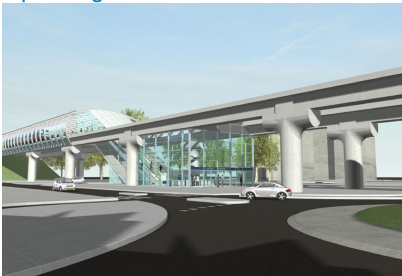


Duurzame woningen en recreatie op tuneleiland



Bron: Baca Architects

Metromorfose: mogelijk beeld inpassing in Almere



Bron: Zwarts & Jansma Architecten

Tunnel onder het IJmeer

Een tunnel heeft het grote voordeel dat het vrije zicht op het IJmeer niet wordt verstoord zoals in het geval van een lange en nadrukkelijk aanwezige brugverbinding. Ook de ligging van het Unesco erfgoed eiland Pampus wordt ontzien. De route door het IJmeer loopt via een afgezonken tunnel. De kosten hiervoor zijn aanzienlijk lager dan die van een geboorde tunnel. Wij creëren aan de zijde van Almere Pampus een eiland waarop de toegang tot de tunnel komt. Een dergelijk eiland kan tevens gebruikt worden voor de bouw van de tunnelelementen. Het eiland kan na de bouw geschikt worden gemaakt voor woningbouw, natuurontwikkeling, recreatie of een combinatie. Aan de IJburgzijde is een klein eiland mogelijk of een langere tunnel door IJburg 1 en 2.

Tracédeel Almere

Onze keuze is om de IJmeerlijn via een zo kort mogelijk tracé door het IJmeer te laten lopen en niet via een noordelijk van Almere Pampus te creëren 'IJland'. Wij ontkoppelen daarmee de OV-verbinding van de ontwikkeling van Almere Pampus IJland en verschuiven het zwaartepunt van de bebouwing naar de bestaande polder van Almere Pampus. Hierdoor wordt de ontwikkeling van Pampus IJland geen verplichting maar blijft een keuze met grote flexibiliteit voor fasering, grootte en inrichting.

Door de woningbouwopgave te concentreren in de bestaande polder van Almere Pampus zal de bebouwingsdichtheid gemiddeld wat groter worden en leiden tot meer nadruk op de knooppuntsontwikkeling rond de stations van Almere Pampus. Wij hebben ideeën om het vestigingsklimaat van Almere aantrekkelijker te maken, o.a. door de vestiging van publiekstrekkingen. Dit zal leiden tot een toename van het aantal passagiers buiten de spits, en zeker ook in het weekend. Hierdoor wordt een betere exploitatie van de metrolijn mogelijk. In ons voorstel zal de metrolijn binnen Almere bovengronds worden aangelegd. Wij streven naar een metropolitane uitstraling en opvallende inpassing in de omgeving.

Kostenaspecten

De integratie met het bestaande metronetwerk en de keuze voor een korte verbinding leiden tot een zeer aanzienlijke besparing ten opzichte van het Project Referentie Alternatief (PRA) van ongeveer 25 %. Voorts kunnen we door een aantal slimme maatregelen de exploitatiekosten laag houden.

De komende maanden zullen wij in nauwe samenwerking met de Werkmaatschappij Almere – Amsterdam en andere stakeholders werken aan de verdere uitwerking en verbetering van ons voorstel.

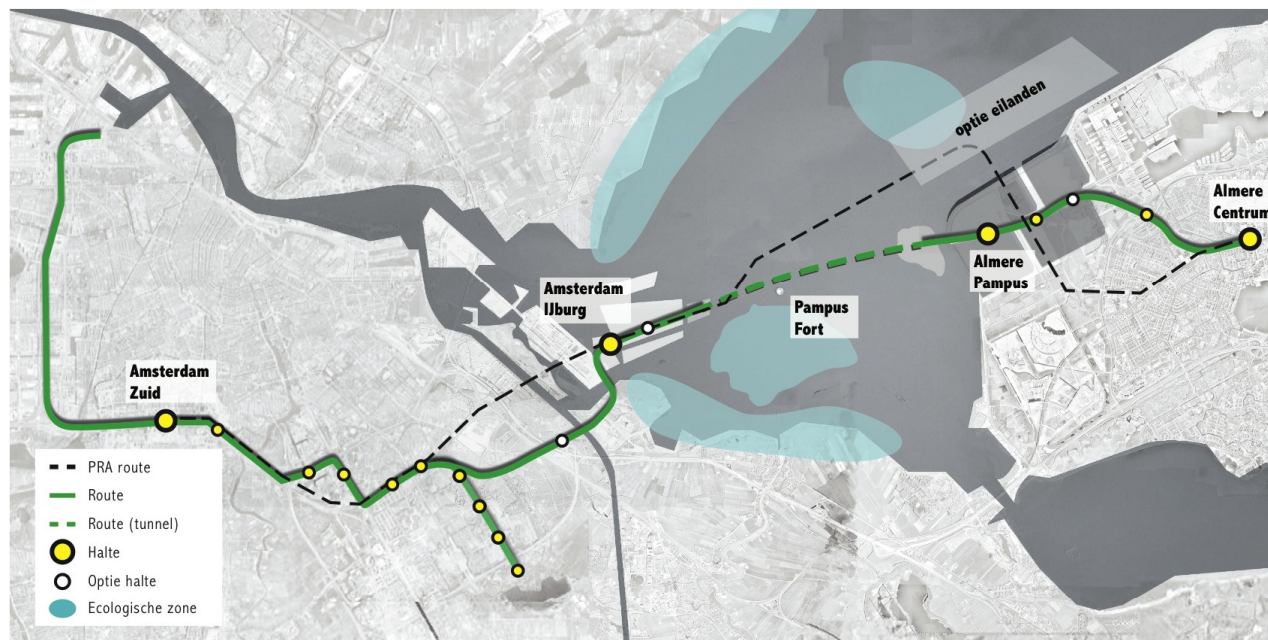
Voor meer informatie neemt u contact op met:

Dhr. Ido Croese van Mott MacDonald, tel. 06 2706 0383 of via de mail: ido.croese@mottmac.nl. Zie ook onze website www.mottmac.nl

Voor meer informatie over MNO Vervat zie: www.mnovervat.nl

Een nieuwe metro verbinding van Amsterdam naar Almere

Project voorstel Combinatie M55



Tunnel Variant



Lengte - 28 km Rijtijd - 29 min

Verskil met PRA

- Metro met maximaal gebruik van bestaande infrastructuur
- Metrolijn tussen Amsterdam Zuid en Almere Centrum
- Korte en snelle route onder IJmeer met afgezonken tunnel
- Door snelheid en hoge frequentie meer passagiers
- Vermijden Diemerzeedijk
- Ontwikkeling Pampus IJland ontkoppeld van IJmeerverbinding
- Gefaseerde ontwikkeling mogelijk met eilanden en natuurontwikkeling
- Remise in Almere Pampus

