



Memo

Aan Raadscommissie Verkeer en Vervoer
Van Hoite Detmar
Doorkiesnummer
Faxnummer
E-mail h.detmar@nzt.amsterdam.nl

Kopie aan

Datum 29 november 2011
Onderwerp Bloeiende stationsomgevingen

In 2017 wordt de Noord/Zuidlijn opgeleverd. Met 150.000 tot 200.000 passagiers per dag wordt dit de drukste OV lijn van Nederland.

Om de kansen die dit biedt te verzilveren, moet de directe omgeving van de stations op de metro zijn berekend. Dit betekent: aantrekkelijk ingerichte stationsomgevingen met voldoende ruimte voor de stromen reizigers die uit de ondergrondse stations komen, voor het stallen van fietsen en het parkeren van auto's. Verder moeten er winkeltjes zijn voor eten en drinken, voor lectuur en de snelle boodschap. En natuurlijk moeten er goede aansluitingen zijn op de andere vormen van openbaar vervoer.

Aan de andere kant is een succesvolle exploitatie van de metro gebaat bij functies in de buurt van de stations die veel reizigers genereren of functies waarvoor de bereikbaarheid met openbaar vervoer een belangrijke vestigingsvoorwaarde is.

Om ervoor te zorgen dat de aanleg van de Noord/Zuidlijn tot de gewenste economische en sociaal culturele ontwikkeling in de stationsgebieden leidt, is het van belang om daar als stad een eenduidige visie op te ontwikkelen.

Onderzoek 'Bloeiende stationsomgevingen 2017'

Om vast te kunnen stellen of straks als de metro rijdt de stationsomgevingen daar ook klaar voor zijn heeft de directie van de Noord/Zuidlijn het PMB opdracht gegeven om te onderzoeken of er voor alle relevante domeinen plannen liggen die tijdig kunnen worden uitgevoerd. Of dat de ambitie gaten vertoont of belemmeringen kent die met bestuurlijke en ambtelijke inspanning kunnen worden opgelost.

De volgende thema's stonden bij deze inventarisatie centraal:

- Welke maatregelen zijn op dit moment genomen?
- Is er een visie voor het stationsgebied geformuleerd en vastgesteld, in het bijzonder voor de economische en sociaal/culturele ontwikkeling van het gebied?
- Is er een op de komst van de Noord/Zuidlijn geactualiseerd bestemmingsplan in voorbereiding/vastgesteld en zijn stimuleringsregelingen in voorbereiding of van kracht?
- Is er een inrichtingsplan voor de openbare ruimte van de stationsomgeving?
- Is er voorzien in voldoende stalling voor fietsen en auto's (bijvoorbeeld P&R) en is realisering zeker gesteld?
- Is er een plan voor optimaal aansluitend openbaar vervoer?
- Wordt ingespeeld op de metro als ontsluiting voor verder weg gelegen gebieden en functies (in het bijzonder voor de kopstations)?
- Welke plannen bestaan bij het bedrijfsleven en welke condities kunnen daarvoor worden geschapen?

In aanvulling op het onderzoeksrapport van PMB voert de Dienst Ruimtelijke Ordening (DRO) in opdracht van DNZL op dit moment een actualiserend onderzoek uit naar welke rol of rollen de nieuwe metroverbinding kan vervullen in de stad (naast de vervoersfunctie). Hierbij richt DRO zich op de volgende thema's:

- de betekenis voor het woonklimaat;
- de economische betekenis;
- de sociaal-culturele betekenis;
- de betekenis voor de (her)ontwikkeling van de stad.

Dit onderzoek zal in het eerste kwartaal van 2012 worden afgerond.

Alle betrokken diensten en stadsdelen zijn bij beide onderzoeken aangesloten.

In het DRO onderzoek en in de verdere uitwerking van het PMB onderzoek wordt ook aandacht besteed aan de vastgoedontwikkeling en de positie van de huidige (winkel)huurders daarbij. De verwachting is dat het vastgoed in waarde zal toenemen en dat ook de huurprijzen zullen stijgen. Dit kan consequenties hebben voor de huidige huurders die dan bijvoorbeeld wel de overlast hebben meegemaakt, maar niet (kunnen) profiteren van de bloeiende stationsomgevingen. Ook wordt gekeken naar het risico dat ondernemers nu opereren met steun van het Schadebureau, maar in een meer competitieve markt wellicht moeite zullen hebben zich staande te houden.

Omdat het onroerend goed in waarde zal stijgen, moet bezien worden of, en zo ja hoe, de komende jaren sturing op mogelijke ongewenste ontwikkelingen (vastgoed, type detailhandel) kan plaatsvinden. Hierbij wordt ook nagegaan in hoeverre de ervaringen en instrumenten van 1012 daarvoor kunnen worden ingezet.

Notitie

Aan Commissie Verkeer en Vervoer
Van Hoite Detmar /Boukje Witten
Doorkiesnummer -
Faxnummer -
E-mail -

Kopie aan

Datum 2 maart 2012

Onderwerp

Uitkomsten onderzoek leefbaarheidsmaatregelen Dienst Noord/Zuidlijn

Inleiding

In deze notitie wordt verslag gedaan van het kwalitatieve onderzoek naar de ervaringen en het gebruik van het huidige leefbaarheidspakket van de Dienst Noord/Zuidlijn (DNZL). Tevens worden voorstellen gedaan voor aanpassing van het pakket.

De Noord/Zuidlijn stelt in haar omgevingscommunicatie- en leefbaarheidbeleid de directe omgeving van de bouwputten centraal. Centraal staat het zoveel mogelijk voorkomen van overlast. De meest optimale maatregel is die maatregel die we bij de bron nemen. Waar dat niet mogelijk of niet afdoende is, zetten we compenserende maatregelen in of doen we een beroep op schaderegelingen.

Het huidige pakket omvat:

- op het individu gerichte maatwerk maatregelen zoals dubbel glas, tijdelijke woon/werkruimte, hotelovernachtingen, sv-urgentie, en verhuiskostenvergoeding.
- meer collectieve maatregelen zoals aankleding van de bouwplaats, reinigingsacties, ramen wassen, sponsoring van buurtactiviteiten, feestverlichting, bloembakken.
- de maandelijkse bijdrage vanuit de vergoedingsregeling voor bewoners door het Schadebureau.

In deze notitie wordt eerst het onderzoek beschreven. Vervolgens wordt een vooruitblik gegeven op de werkzaamheden tot de geplande indienststelling van de Noord Zuidlijn in 2017. In relatie tot de nog komende werkzaamheden worden vervolgens de maatregelen geëvalueerd en voorstellen voor aanpassing gedaan. Daarna komen de financiële aspecten en de communicatie aan bod. Tot slot worden kort de nog te nemen stappen beschreven.

De analyse zoals hieronder weergegeven is een aanzet voor een nieuw te maken leefbaarheidbeleid.

Rokin, Vijzelgracht, Ceintuurbaan:

2015-2017

- Afbouw van het station (denk aan: roltrappen, inrichting verdeelhallen en perrons, rails, ...)
- Testrijden

Hoewel dit onderzoek met name is gericht op de diepe stations, is het van belang om te kijken naar alle bouwlocaties. Op de volgende locaties wordt gewerkt: Buikslotermeerplein, Johan van Hasseltweg, Sixhaven, Voorplein CS, Rokin, Vijzelgracht, Ceintuurbaan, Scheldeplein en Zuid, plus de locaties van de mitigerende maatregelen. Op twee locaties (buiten de drie diepe stations) wordt verwacht dat er in ieder geval de komende jaren maatregelen vanuit het leefbaarheidspakket ingezet moeten worden: de Sixhaven in verband met de bouw van het logistiek centrum van VIA NZL (de afbouwaannemer) en de Eerste Jacob van Campenstraat in verband met de bouw van de nooduitgang.

Tot slot is enige voorzichtigheid geboden in de planning omdat de aanpak van VIA NZL nog kan wijzigen o.a. op basis van verschuivingen in de onderbouwfase.

Evaluatie van de maatregelen en voorgenomen aanpassingen

In een aantal gevallen heeft 'de omgeving' gevraagd om een ruimhartiger inzet vanuit het leefbaarheidspakket. Dit is ingegeven vanuit de langere periode dat er nog gebouwd wordt ten opzichte van de oorspronkelijke planning. Bij de diepe stations is er al tien jaar sprake van een bouwterrein met een vooruitzicht op nog een aantal jaren. Dit feit op zich is, los van de daadwerkelijke bouwoverlast, reden om het leefbaarheidsbeleid weer tegen het licht te houden.

De gesprekken met diverse mensen hebben hier meer duidelijkheid over gegeven en het voorstel is dan ook om het pakket op een aantal elementen aan te passen.

Interne – en externe structuur

De huidige structuur met een contactpersoon op het station en in enkele gevallen een vaste contactpersoon vanuit de omgeving wordt gewaardeerd. De overlegstructuur kan op alle stations aangepast worden. In de alinea 'communicatie' meer hierover.

Bronmaatregelen bij de bouw(plaatsinrichting)

De werkzaamheden op de diepe stations bestaan komend jaar voornamelijk uit betonstort. De werktijden van de aannemer zijn van 7 tot 19 uur. In deze uren kan er overlast zijn op maaiveld door transporten, gebruik van portaalkraan of betonwagens. Na 19 uur mag er doorgewerkt worden mits deze werkzaamheden géén overlast veroorzaken voor de omgeving (in de praktijk is dat onderdaks).

Uit ervaring blijkt dat de kans dat een betonstort uitloopt aanwezig is. Een betonstort moet echter altijd afgemaakt worden om technische redenen. Om de kans op uitloop zo klein mogelijk te maken, treffen we in het werkproces de volgende preventieve maatregelen:

- Keuze stortgrootte

Voor het storten van wanden wordt de duur van de stort bepaald door de hoogte van het te storten wanddeel en niet door de aanvoersnelheid van het beton. Onder meer de toegestane werktijden zijn daarom uitgangspunt geweest bij het dimensioneren van de wanddelen.

- Ramen lappen

Het ramen lappen wordt gewaardeerd. Voorstel is dit voort te zetten, en de frequentie te verhogen van 1 x in de 3 maanden naar 1 x in de 2 maanden.

- Aankleding bouwhekken en aandacht voor meer groen (bloembakken)

De bouwhekken vindt men over het algemeen erg lelijk en slordig. Ook is er behoefte aan meer groen. Voor de aankleding van de kooi op de Weteringschans is in 2010 een 'matje' met klimop gezet. Dit wordt door de omgeving gewaardeerd. Voorstel is samen met de omgeving uit te zoeken op welke manier de hekken van de stations 'groener' kunnen worden gemaakt, dan wel de omgeving meer kunnen aankleden met groen.

Ook de bouwhekken op het Rokin vindt men lelijk (letterlijk: "het lijkt of we gebukt gaan onder de NZL"). Wellicht kan hier in combinatie met Rokin *archeologiestation* in samenwerking met Amsterdam Museum en/of Archeologische Dienst een voorstel worden gedaan voor nieuwe bouwhekken. Of: Rokin 'toen-nu-toekomst'.

- Veiligheid en schoonmaak

De verkeersveiligheid – met name op de Vijzelgracht – is een punt van aandacht. Een jaar geleden heeft het stadsdeel daar snelheidsremmende barrières neergezet, maar nog altijd wordt de verkeerssituatie als onveilig ervaren. Op deze plek moet extra gehandhaafd worden of aanvullende maatregelen ingezet worden.

Voor het schoonhouden van de buurten moeten bindende afspraken worden gemaakt met het Stadsdeel. Zowel aan de kopse kanten van station Rokin als de tussendoorgang op het bouwerrein op de Vijzelgracht zijn een vrijplaats voor rotzooi. Voor 2012 is daarom 18 uur extra per week met het Stadsdeel Centrum afgesproken voor het verwijderen van huisvuil, weesfietsen en fietswrakken, en handhaving m.b.t. illegaal parkeren (steekproefsgewijs ook 's avonds en in het weekend).

Voor het behouden en creëren van een goed ondernemersklimaat stelt DNZL de volgende maatregelen voor:

- Ondernemerscampagne

In het voorjaar van 2012 gaat DNZL de ondernemerscampagne zoals vorig jaar uitgerold op het Scheldeplein (ten tijde van bypass rioolleiding) opnieuw inzetten voor de ondernemers langs de diepe stations.

- Maatregelen per ondernemer

Voorstel is per station een bedrag te reserveren om maatregelen te nemen die een ondernemer kunnen helpen, nu en in de toekomst. Idee is dat de projectbegeleider actief kleine bedrijven benadert om te kijken of ze hulp nodig hebben om zich klaar te maken voor de periode dat de Noord/Zuidlijn rijdt. Wanneer dan ook bijvoorbeeld enkele experts van Economische Zaken of de Kamer van Koophandel of een andere deskundige partij op kosten van de gemeente een voor de ondernemer gratis "bedrijfsadvies op maat" kunnen geven, evenals kunnen adviseren over het traject dat zij (binnengemeentelijk) moeten doorlopen, dan zijn vooral de kleinere ondernemers duidelijk geholpen.

- In de Pijp gaat, conform een oude afspraak met het stadsdeel, een groot deel van de leefbaarheidsgelden naar het compenseren van parkeerplaatsen die ten gevolge van de werkzaamheden op maaiveld (tijdelijk) niet beschikbaar zijn.
- Bij alle locaties worden activiteiten voor de omgeving alsmede publiekstrekkende zaken georganiseerd bij mijlpalen, evenementen gesponsord, feestverlichting betaald, bloembakken geplaatst, etc.

Daarnaast ontvangen de stadsdelen Centrum en Zuid ten behoeve van het omgevingsmanagement Noord/Zuidlijn ieder een bijdrage van circa € 175.000 op jaarbasis.

Besparingen

De persoonsgebonden maatregelen zoals verhuizen, dubbel glas of een tijdelijk werkplek blijven weliswaar onderdeel van het leefbaarheidspakket, maar zullen komende jaren naar verwachting steeds minder nodig zijn. Met stadsdeel Zuid zal worden overlegd over de afbouw van de regeling voor vervangende parkeerplaatsen

Kosten

De kosten van de voorgestelde aanpassingen worden als volgt geraamd:

Bouwhekken	€ 50.000 per bouwlocatie
Hulp ondernemers	€ 100.000
Uitbreiding ramen lappen	€ 20.000

De lopende tegemoetkomingregeling is uiteraard afhankelijk van het aantal keren dat het werk uitloopt. Wanneer dat in een derde van de gevallen gebeurt, gaat het om € 100.000 per jaar. Deze kosten worden verwerkt in de begroting van het Schadebureau.

Communicatie

In overleg met de georganiseerde bewonersverenigingen, ondernemersverenigingen en belangenbehartigers uit de omgeving van de stations wordt per station (maar misschien ook wel stationsoverstijgend i.v.m. dezelfde problematiek) gezocht naar een nieuwe overlegstructuur. Aan hen is ook gevraagd met concrete voorstellen te komen. Deze nieuw te formuleren overlegstructuur past ook binnen de ontwikkelingen en het overleg rondom de Bloeiende Stationsomgevingen en de Rode Loper. Dit geheel geeft aanleiding om samen met de stadsdelen te kijken naar een nieuwe opzet. Dit zal per stationslocatie maatwerk zijn.

Met de komst van de projectbegeleiders en uitvoeringskantoren dicht op het werk is de communicatie met individuele bewoners steeds meer maatwerk geworden dat zich slecht laat organiseren in een structureel en regulier overleg. Men weet de beleiders/organisatie wel te vinden en er is dan ook veelvuldig 'face-to-face' contact. Overigens gaat het aangaan van gesprekken met nieuwe gezichten door. Het is de wens van DNZL om in gesprek te zijn met een brede groep mensen en zich niet te beperken tot de vaste kanalen.

Samenvatting en vervolgstappen evaluatie leefbaarheidsbeleid

Kort samengevat: de maatregelen aan de bron zijn het meest effectief. Met de check bij de betoncentrale, het gebruik van geluidsschermen en nieuwe pompen wordt de overlast in de omgeving verminderd. Komende jaren richt DNZL zich met name op het verbeteren van de leefbaarheid in de stationsomgevingen. Hiervoor is een aantal suggesties gedaan. Het leefbaarheidspakket blijft grotendeels ongewijzigd.

De volgende intensiveringaanpassingen in het leefbaarheidsbeleid worden voorgesteld:

1. nieuwe opfrisronde (al dan niet met groen) van de bouwhekken
2. verhogen frequentie ramen lappen van 4 naar 6 keer per jaar
3. extra aandacht reiniging en verkeersveiligheid in stationsomgevingen
4. ondernemerscampagne om extra winkelend publiek te trekken
5. desgevraagd bedrijfsadvies/bedrijfsplan voor kleine ondernemers over de periode tot en met rijdende metro (horizon 2020)
6. In maanden waarin 2 keer of vaker van de werktijdonthefing gebruik wordt gemaakt, wordt de vergoeding voor de direct omwonenden die nu van €116 per maand ontvangen, verhoogd naar €186.

De individuele maatregelen blijven wel beschikbaar, maar worden naar verwachting minder ingezet. De compensatie van parkeerplaatsen Zuid wordt in overleg met het stadsdeel beëindigd. De losse vergoeding voor geplande uitloop werkzaamheden wordt vervangen door de verhoogde uitkering van het Schadebureau.

Deze maatregelen kosten de komende paar jaar (2012 – 2014) in totaal naar verwachting €500.000 tot €600.000. Aan besparingen wordt een bedrag van circa €300.000 geraamd. Het saldo kan worden gedekt vanuit het Onvoorzien van de post Omgeving.

Een concept van bovenstaande is toegelicht in de BCU Vijzelgracht. Daar werd de rode draad gesteund. Wel kwam van de voorzitter van de Stichting Gijzelgracht het verzoek de maandelijkse vergoeding structureel op €186 te brengen omdat ook de werkzaamheden die 's avonds zonder extra hinder plaatsvinden overdag veel overlast veroorzaken. Het voorstel is verder besproken met de heer Grinwis van het Projectcommissariaat. Hij en de PC kunnen zich vinden in de voorstellen.

De maatregelen voor de komende jaren zullen worden besproken met - (vertegenwoordigers van) de omgeving (denk aan: Stichting Gijzelgracht, bewonersvereniging Ferdinand Bol, de VOR) van de diepe stations.

Noord/Zuidlijn

**Verslag nr. 77
2e kwartaal 2013**

**Gemeente Amsterdam
Dienst Metro**

12 september 2013

Q2 – 2013

Notitie

Aan Dienst Metro

Van Iris van der Horst
Doorkiesnummer 020 552 9868
Faxnummer 020 552 9670
E-mail ivdhorst@pmb.amsterdam.nl

Datum 13 februari 2013
Onderwerp Stand van zaken bloeiende stationsomgevingen

Inleiding

In juni 2011 is in opdracht van Dienst Metro het rapport "Bloeiende Stationsomgevingen" opgesteld. Doel van het rapport was te onderzoeken of aan alle randvoorwaarden was voldaan om de diverse stationsomgevingen gereed te hebben op het moment dat de metrolijn rijdt. Enerzijds gaat het in het rapport om de stenen in de straat en anderzijds gaat het om de randvoorwaarden die nodig zijn om een economische ontwikkeling te faciliteren (economische visies en bestemmingsplannen).

Het rapport is in december 2011 vastgesteld en de gemeenteraad heeft er in januari 2012 van dit jaar kennis van kunnen nemen. Recentelijk heeft de raad kennis kunnen nemen van een stand van zaken van deze bloeiende stationsomgeving. Er is met de raad afgesproken om ieder half jaar opnieuw over de bloeiende stationsomgeving te rapporteren. Voorliggend rapport betreft de tweede helft van 2012.

Deze rapportage bestaat uit twee delen. Een kort schriftelijk deel waarin de hoofdaandachtspunten benoemd worden, en een zogenaamde "stoplichtrapportage" waarin de afzonderlijke acties langsgelopen zijn en gecodeerd op kleur. Groen in deze rapportage betekent dat de acties lopen en er voorlopig geen planningsknelpunten of andere knelpunten ontstaan. Uiteraard betekent dit niet dat een actie geen aandacht verdient, anders was de actie immers niet in het rapport opgenomen. Rood betekent dat er planningsknelpunten dreigen en of andere knelpunten zijn. Oranje betekent dat er nog wel tijd is, maar dat de actie aandacht verdient en/of een zorgpunt is. Een vinkje betekent dat een actie is afgerond. Een (n) achter een actie betekent dat de actie nieuw is toegevoegd.

Algemene aandachtspunten:

In de eerste rapportage (over de eerste helft van 2012) zijn acht algemene aandachtspunten benoemd. Deze worden hier achtereenvolgens per punt behandeld. Er zijn twee punten samengevoegd tot één punt en tevens zijn er twee nieuwe acties aan toegevoegd, waardoor het saldo uitkomt op negen.

1. *Ontwikkelen van een overall visie met betrekking tot de betekenis van de metro voor Amsterdam en de programmatische afstemming stationsomgevingen.*

In opdracht van Dienst Metro heeft de Dienst Ruimtelijke Ordening een onderzoek gedaan naar de betekenis van de metro voor Amsterdam. Dit onderzoek is in afgerond en heeft geleid tot een vervolgactie van DRO en Dienst Economische Zaken om een economische visie op de stationsomgeving op te stellen. De Vijzelgracht wordt hierbij als pilot gebruikt.

2. *Onderzoek naar de mogelijkheden om ondernemers langs de bouwput te beschermen tegen overmatige huurstijging.*

DRO heeft de verwachting uitgesproken dat de huurwaarde van de panden langs de Noord/Zuidlijn zal stijgen. Directie Juridische Zaken en Dienst Economische Zaken onderzoeken de mogelijkheden om ondernemers te beschermen tegen overmatige huurstijging.

3. *Actualiseren van de visie op en de bestemmingsplannen voor de diverse Stationsomgevingen.*

Algemeen kan gesteld worden dat er voor belangrijke delen van het tracé bestemmingsplannen zijn gemaakt. De bestemmingsplannen voor Noord (CAN gebied), Stationseiland, Rokin (1012) en Europaplein zijn in voorbereiding of reeds vastgesteld. In deze bestemmingsplannen zijn ook de visies voor de toekomst en het tracé van de Noord/Zuidlijn goed verankerd.

Voor de Vijzelgracht en de Pijp zijn er vigerende bestemmingsplannen, maar deze bevatten nog niet de nieuwe ontwikkelingsvisie op het gebied. Ook is het tracé van de Noord/Zuidlijn niet in deze plannen opgenomen. In de Pijp wordt een nieuwe ontwikkelingsvisie samen met de ondernemers voorbereid.

De bouwplannen rondom station Noorderpark liggen stil als gevolg van de verslechterde marktomstandigheden. De enige ontwikkeling die daar mogelijk nog doorgaat is de realisatie van een wijkwinkelcentrum. Stadsdeel Noord zal deze echter faciliteren via een wabo projectbesluit procedure.

Memo

Aan Raadscommissie Verkeer en Vervoer
Van Hoite Detmar, directeur Omgeving en Reizigers
E-mail h.detmar@metro.amsterdam.nl

Kopie aan -

Datum 31 oktober 2013
Onderwerp Bloeiende stationsomgevingen

Inleiding

Allereerst wordt in deze notitie de ontstaansgeschiedenis van de "Bloeiende Stationsomgevingen" beschreven, gevolgd door de stand van zaken per medio 2013. Vervolgens wordt een voorstel gedaan over de frequentie van rapporteren aan de raad

Totstandkoming "Bloeiende Stationsomgevingen"

In 2017 wordt de Noord/Zuidlijn opgeleverd. Met 150.000 tot 200.000 passagiers per dag wordt dit de drukste OV lijn van Nederland.

De directie Noord/Zuidlijn heeft als opdracht een werkend vervoerssysteem op te leveren. De realisatie van het maaiveld, afgestemd op een adequaat OV-netwerk en rekening houdend met de beoogde gebiedsontwikkeling, behoort niet tot haar bevoegdheden. Dat is aan anderen in de stad. Aan de andere kant zal het succes van de Noord/Zuidlijn bij de Amsterdammer straks ook afhangen van de bloeiende stationsomgeving. Als die nog niet is aangepakt of nog in verbouwing is, zal de Amsterdammer zich afvragen of we dat als stad niet eerder had kunnen bedenken. Daarvoor voelt ook de directie van de Noord/Zuidlijn zich verantwoordelijk. Daarom heeft de directie van de Noord/Zuidlijn in 2011 opdracht voor twee onderzoeken gegeven.

Om te kunnen vaststellen of de stationsomgevingen klaar zijn voor de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn, is onderzocht of er voor alle relevante domeinen plannen liggen die tijdig kunnen worden uitgevoerd - of dat de ambitie gaten vertoont of belemmeringen kent die met bestuurlijke en ambtelijke inspanning kunnen worden opgelost. Samen met de stakeholders (stadsdelen, bewoners, ondernemers, sociaal/culturele instellingen, ontwikkelaars) is nagegaan wat de toegevoegde waarde van de metro voor de stationsomgevingen kan zijn en in welke richting (sociaal/economisch profiel) die zich zou kunnen ontwikkelen.

Hieruit bleek in 2011 dat er op een groot aantal stations zorgen waren over het tijdig gereed komen van de aanpalende infrastructuur. Stadsbreed stonden de stoplichten op rood ten aanzien van enkele hoofdthema's:

- Visie met betrekking tot betekenis van de metro voor Amsterdam en stationsomgeving
- Overstappen en aansluitend OV
- (Geïntegreerde) aanpak Rode Loper
- Fietsenstallingen bij de haltes.

Daarnaast waren er lijnbreed zorgen over:

- het tijdig gereed komen van bestemmingsplannen
- het verwerken van het calamiteitenplan NZL in de randvoorwaarden voor de inrichting van de openbare ruimte.
- bovenmatige huurstijgingen voor (kleine) ondernemers langs de lijn die op die manier na de magere jaren niet zouden kunnen profiteren van de "vette jaren".

Gezamenlijk met de directeuren van de diensten PMB, DRO, Economische Zaken en IVV, en de stadsdeelsecretarissen van de stadsdelen Noord, Centrum en Zuid is in november 2011 vastgesteld dat het aanpakken van genoemde zaken urgent is en zijn per onderwerp trekkers vastgesteld. Omdat het meerdere stadsdelen en bestuurlijke portefeuilles raakte, is afgesproken dat de (toenmalige) Dienst Noord/Zuidlijn de voortgang bewaakt en zorgt voor periodieke rapportage. De raadscommissie Verkeer en Vervoer heeft bij bespreking de door de wethouder aangegeven urgentie gedeeld en gevraagd om halfjaarlijkse rapportage over de voortgang van "de bloeiende stationsomgevingen".

Het DRO onderzoek dat in het voorjaar van 2012 gereed kwam schetste een duidelijk beeld hoe de komst van de nieuwe metro op verschillende stations gebruikt kan worden en wat de meerwaarde van de Noord/Zuidlijn en de verwachte effecten op haar omgeving kan zijn. Deze uitkomsten zijn per station gedeeld met de betrokken omgevingspartijen en stadsdeelbesturen. Daarbij bleek brede consensus over de geschetste toekomstbeelden. Het gaat in hoofdlijnen om de volgende punten:

- station Noord zal gaan functioneren als een poort naar Waterland / Noord Holland en naast een belangrijke overstaphub ook een verblijfsgebied worden door een mix van functies;
- Rokin kan zich ontwikkelen tot de ook door ondernemers gewenste "stadsboulevard met allure met duidelijk oog voor het historisch karakter";
- Vijzelgracht wordt de poort naar de musea, zowel die in het centrum als rond het Museumplein;
- In De Pijp wordt de ontwikkeling naar een kleinschalige creatieve (multiculturele) wijk versterkt met de Albert Cuypmarkt als anker.

Stand van zaken Bloeiende Stationsomgevingen

Bijgevoegd treft u de rapportage van medio 2013 aan. Er kan worden geconstateerd dat op de hoofdthema's de stoplichten van rood naar groen zijn gegaan.

- Met het DRO onderzoek is de eerste stap gezet naar een visie op de toekomstige stationsomgevingen. Besloten is voor de locatie Vijzelgracht deze visie nader uit te werken. Dit is opgepakt door EZ en DRO.
- Er is duidelijkheid over de aanpak van het OV-net met een onderscheid in comfort en plusnetten en een aanverwante mobiliteitsaanpak Amsterdam.
- Voor de Rode Loper is een coalitie gevormd tussen de centrale stad en de twee betrokken stadsdelen; er zijn middelen gevonden en de projectorganisatie werkt nu ruim een jaar samen;
- Ten aanzien van het fietsparkeerprobleem zijn door dienst IVV, samen met de stadsdelen Centrum en Zuid en Rode Loper, forse stappen gezet met het Plan van Aanpak Fiets en met het aanstellen van een programmamanager fiets.

Ook ten aanzien van de andere genoemde knelpunten is goede voortgang geboekt:

- Er zijn vrijwel overal bestemmingsplannen gemaakt of in de maak.
- De integratie van de voor het functioneren van de Noord/Zuidlijn noodzakelijke functionaliteiten in het maaiveld loopt in goede afstemming tussen NZL en project Rode Loper.

Punt van aandacht is nog wel het onderzoek naar de mogelijkheden om ondernemers langs de bouwputten te beschermen tegen bovenmatige huurstijging. Economische Zaken en Directie Juridische Zaken moeten dit nog actief ter hand nemen onder regie van de burgemeester.

Verder vraagt verdient de opleverdatum van de Noord/Zuidlijn aandacht. Uitgangspunt of stationsomgevingen tijdig gereed zijn is tot op heden gebaseerd op het uitgangspunt van opening Noord/Zuidlijn in oktober 2017 (haalbaar met hoge waarschijnlijkheid en als zodanig vastgesteld in 2009). Die datum houdt rekening met het optreden van enkele planningsrisico's. Intern (Dienst Metro NZL) wordt gestuurd op eerdere voltooiing van het werk (stuurplanning). Er bestaat dus een mogelijkheid dat de Noord/Zuidlijn eerder dan oktober 2017 gereed zal zijn. Hierover vindt overleg plaats met de betrokken omgevingsprojecten. Op deze manier kunnen eventuele knelpunten snel aan het licht komen en kan daarop gestuurd worden.

Per station is er nog wel sprake van enkele rode lichten:

- Noord: een definitief besluit over het busstation en daaraan gekoppeld de fietsenstalling. Hierover is ook in de kwartaalrapportages NZL gerapporteerd.
- Voor de omgeving van station De Pijp vraagt het fietsparkeren nog alle aandacht
- Voor Vijzelgracht zijn er met name zorgen over de tijdigheid van een aantal zaken. De parkeergarage, de fietsenstalling, de herinrichting; het loopt allemaal en er wordt door onder andere het stadsdeel, Rode Loper, en IVV aan gewerkt, maar de vraag is of een en ander in onderlinge samenhang en op tijd kan worden uitgevoerd. Om die reden zijn deze punten van een oranje licht voorzien.

Al met al kan worden geconstateerd dat de situatie sinds de zomer van 2011 aanzienlijk is verbeterd en dat er ook ten aanzien van de omgeving van de Noord/Zuidlijn duidelijke stappen vooruit zijn gezet.

Vervolg Bloeiende Stationsomgevingen

Gelet op de voortgang wordt voorgesteld om de frequentie van deze rapportage terug te schroeven naar eenmaal per jaar en deze te koppelen aan de Q4 van de NoordZuidlijn, omdat dat ook voor de NZL de rapportage is waarin, gelet op de jaarcyclus, het meest uitgebreid op de stand van zaken van het project wordt ingegaan. Dat betekent dat de volgende rapportage gekoppeld wordt aan de Q4 2014 (over 1,5 jaar) en dan jaarlijks Q4 2015 en Q4 2016:

Over de stand van zaken van de parkeergarages en fietsenstallingen wordt u uiteraard tussentijds geïnformeerd via de betreffende dossiers. Dat geldt ook voor het OV in brede zin en de Rode Loper. Over de bescherming van huurders wordt u via de portefeuille van de burgemeester geïnformeerd.