

Zienswijze
MIRT-verkenning

Sloterdijk – Amsterdam Centrum



ROVER

18 april 2025



Amersfoort, 18 april 2025

Aan: Gemeente Amsterdam, College van burgemeester en Wethouders
t.a.v. Ruimte en Duurzaamheid, Team Juridische Planvorming
Postbus 2003
1000 CA Amsterdam

Betreft: Reactie kennisgeving MIRT-verkenning OVSA

Geachte heer/mevrouw,

Reizigersvereniging Rover is dé stem van de reiziger. Wij willen duurzame gedeelde mobiliteit voor iedereen. Wij zijn blij dat u voornemens bent een MIRT-verkenning te starten voor de OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam Centrum. Realisatie van dit project is gezien de huidige vervoervraag en de sterke groei in de toekomst door de ontwikkeling van Havenstad urgent.

Wij waarderen het dat u reeds bij de start van deze verkenning om een zienswijze vraagt. In deze zienswijze geven wij aan welke oplossingsrichtingen volgens ons zouden moeten worden onderzocht. Ook geven wij u alvast enkele onderwerpen mee die in onze ogen een rol moeten spelen bij de beoordeling van de oplossingsrichtingen, doen wij suggesties voor enkele meekoppelkansen en geven we u enkele algemene aandachtspunten mee die voor elke oplossingsrichting gelden. Tenslotte gaan wij in op de wijze waarop in de verkenning geparticipeerd kan worden en op de bekostiging.

Wij zijn voornemens de verdere verkenning en planstudie voor de OV-verbinding Sloterdijk – Amsterdam Centrum actief te volgen en worden daarom ook graag betrokken in de klankbordgroep. Rover afdeling Amsterdam zal daarbij input leveren vanuit het perspectief van de lokale en regionale reizigers. Een vertegenwoordiger van Rover landelijk is beschikbaar om input te leveren vanuit het belang van de verbinding voor het landelijke en internationale OV-netwerk.

Uiteraard is Rover ook van harte bereid deze zienswijze verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Frank Visser, beleidsmedewerker Rover
Marinus de Jong, voorzitter Rover afdeling Regio Amsterdam

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*

Inhoud

Samenvatting.....	4
1. Aanleiding, voorgeschiedenis en planning.....	5
a. OV-verbinding voor stadsdeel, stad, regio, nationaal en internationaal.....	5
b. Veel al onderzocht in préverkenning, benut deze kennis	6
c. Realisatie project is urgent maar planning loopt achter	6
2. Scope, opgave, doel, randvoorwaarden en beoordeling	7
a. Scope: kijk ook naar andere verbindingen Havenstad Zuid	7
b. Opgave: volledige oost-west verbinding nodig	9
c. Doel: schaalsprong met ambitieuze modal shift	9
d. Randvoorwaarde: adaptieve oplossing voorbereid op verdere groei.....	10
e. Beoordelingscriteria: OV-reiziger en impact op modal shift voorop.....	11
3. Oplossingsrichtingen en aandachtspunten	13
a. Vier van de zes voorlopige kansrijke oplossingsrichtingen niet kansrijk.....	13
b. Overige mogelijke oplossingsrichtingen	18
c. Meekoppelkans: ondergrondse aantakking Amsterdam Centraal	20
d. Soepel overstappen tussen OV-modaliteiten op Sloterdijk en Hemknoop.....	20
e. Overige aandachtspunten	21
4. Bekostiging	23
a. Extra overheidsbijdrage en alternatieve bekostiging om gat te dichten.....	23
5. Participatieplan	24
a. Beoordelingscriteria trechtering oplossingsrichtingen integraal bekijken.....	24
b. Waardering belanghebbenden over voorkeursalternatief inventariseren	24

Samenvatting

Verbinding Sloterdijk – Havenstad Zuid – Amsterdam Centrum ontbrekende schakel

De verbinding van Sloterdijk naar Amsterdam Centrum via Havenstad Zuid is een ontbrekende schakel in het OV-netwerk. Niet alleen op het niveau van het stadsdeel, maar ook stedelijk en regionaal. Oplossing van dit knelpunt is urgent nu de komende jaren in Havenstad Zuid tienduizenden woningen worden gebouwd, een stad zo groot als Leiden. Deze oplossing is ook urgent omdat deze zorgt voor de noodzakelijke groeiruinimte voor het nationale en internationale openbaar vervoer naar Amsterdam Centraal. Een schaalsprong in het OV-systeem is nodig. Bij de verdeling van de capaciteit van de OV-infrastructuur mogen de reizigersbehoeften op de verschillende schaalniveaus elkaar niet beconcurreren. Het is van belang dat het OV-netwerk op alle schaalniveaus voldoende kwaliteit heeft qua capaciteit, frequentie en reistijd.

Sluiten metroringlijn en verlengen tramlijn 5 beste oplossing en urgent

Er is al veel onderzoek gedaan naar de oplossing van de knelpunten in de OV-bereikbaarheid van Havenstad Zuid. Wij onderschrijven de conclusie van zowel het MIRT-onderzoek als de préverkenning dat het sluiten van de metroring in combinatie met het verlengen van tramlijn 5 de beste oplossingsrichting is. Wij adviseren deze eerdere onderzoeken maximaal te benutten om snel te komen tot een voorkeursalternatief. Dit is van belang nu er sinds het besluit in 2022 om een MIRT-verkenning te starten reeds bijna twee jaar vertraging is ontstaan in de planning. De realisatie van een verbinding kost bovendien meerdere jaren bouwtijd terwijl de eerste woningen reeds rond 2029 zullen worden gebouwd. Tijd kan worden gewonnen door deze MIRT-verkenning ook te laten gelden als MIRT-verkenning voor de 2^e fase (Hemknoop – Amsterdam Centraal) ondanks het feit dat er nu nog geen zicht is op financiering voor dit gedeelte van de verbinding. Streef er naar de metroringlijn uiterlijk in 2037 volledig te sluiten en voor die tijd al gefaseerd door te trekken vanaf Isolatorweg.

Onderzoek verbindingen richting Havenstad Noord, Zaandam, Haarlem en Amsterdam West

Wij missen in de scope de relatie van Havenstad Zuid met Havenstad Noord en andere delen van Amsterdam Noord. Wij zien hier kansen voor een nieuwe metro, tram of busverbinding. Ook missen wij de relatie met Zaanstad, Haarlem, Oud-West en Nieuw-West. Wij doen enkele voorstellen om ook in deze richtingen het openbaar vervoer te verbeteren voornamelijk met bussen maar mogelijk ook een extra treinstation. Deze voorstellen zijn aanvullend op het sluiten van de metroringlijn wat de belangrijkste ingreep is. Vanwege het groeiende bus- en tramvervoer van/naar de knoop Amsterdam Sloterdijk, de matige kwaliteit van het huidige bus/tramstation en de behoefte aan doorgaande busverbindingen over deze knoop heen vragen wij een nieuw centraal busstation te onderzoeken dat goed bereikbaar is vanuit alle richtingen. Twee afzonderlijke bus/tramstations raden wij af omdat dit zorgt voor een slechte overstapkwaliteit.

Houdt rekening met toekomstige uitbreidingen trein en metronetwerk

Ontwerp de verlenging van de metro zo dat toekomstige uitbreidingen fysiek niet onmogelijk of onnodig duur worden gemaakt. Houdt daarom in Havenstad rekening met mogelijkheden voor een verlenging van de Ringlijn metro naar Amsterdam Noord en onderzoek in hoeverre bij Amsterdam Centraal rekening moet worden gehouden met toekomstige uitbreidingen van het metronetwerk. Zorg ook dat de ombouw van het treinstation van Amsterdam Centraal naar een doorstroomstation mogelijk blijft. Behoud daarom alle capaciteit op het spoor rond het Westerpark en ook spoor 1 en 2 op station Amsterdam Centraal voor treinen. Kies tenslotte voor een oplossing die maximaal capaciteit vrijspeelt op de Westtak voor (inter)nationale HSL-treinen tussen Amsterdam Centraal en Schiphol en capaciteit voor extra treinen tussen Zaandam en Schiphol. Beperk het plangebied dan ook niet tot Havenstad Zuid, zoals op uw kaart, maar betrek het OV-netwerk op bredere schaal erbij. Dit betreft extra vervoersbehoeften die mede voeding geven aan het OV in en rond Havenstad en die ook knooppuntontwikkelingen nodig en mogelijk maken.

1. Aanleiding, voorgeschiedenis en planning

a. OV-verbinding voor stadsdeel, stad, regio, nationaal en internationaal

De knelpunten in het OV-systeem rond Havenstad en de kansen om dit OV-systeem te verbeteren zijn groot en liggen op meerdere schaalniveaus.

- De capaciteit van het OV-netwerk voor **stadsdeel Havenstad** (metro, trams en bussen) loopt tegen zijn grenzen aan. Grote delen van Havenstad zijn niet goed aangesloten op dit netwerk. De 70.000 nieuwe woningen en 58.000 nieuwe arbeidsplaatsen die zijn voorzien (een stad zo groot als Leiden) maken betere OV-verbindingen noodzakelijk en urgent.
- De nieuwe OV-verbinding tussen Sloterdijk en Amsterdam Centrum verbetert het OV-aanbod op **stedelijk niveau** tussen de stadsdelen, als gekozen wordt voor een metro. Deze verbinding maakt doorgaande ritten van west via Amsterdam Centraal naar de oostelijke binnenstad en verder mogelijk. Zo zal bijvoorbeeld een metrorit vanaf station Lelylaan naar de Nieuwmarkt korter worden dan thans via de route langs de stations Zuid en Amstel. Reizigers vanaf het drukke metrostation De Vlugtlaan zijn via Amsterdam Centraal straks sneller op het Weesperplein en andere drukke stations aan de Oostlijn. Er zal hierdoor een herverdeling van de vervoersstromen plaatsvinden, omdat een deel van de reizigers kortere reistijden krijgt. Dit zal ook het steeds drukker knooppunt station Zuid ontlasten.
- Er is gezien de groei van woonlocaties in de Zaanstreek een groeiende **regionale vervoervraag** tussen Zaandam en Amsterdam Zuid / Schiphol. Doordat de Westtak van de spoorring momenteel nodig is voor het lokale verkeer tussen Amsterdam Centraal en Schiphol (Airportsprinter) is er geen ruimte om deze regionale vervoervraag te accommoderen. Er rijdt slechts twee keer per uur een sprinter welke ook lang moet stilstaan op Amsterdam Sloterdijk om tussen de andere treinen te passen. Bovendien moeten deze reizigers voor verder gelegen bestemmingen overstappen op Schiphol Airport. Reizigers uit de richting Alkmaar moeten zelfs twee keer overstappen: niet alleen op Schiphol Airport maar ook in Zaandam. Hierdoor is voor veel reizigers uit de kop van Noord-Holland de auto aantrekkelijker dan het OV.
- Doordat de Westtak nodig is voor het stedelijke verkeer ontbreekt op dit spoor ook ruimte voor snelle rechtstreekse **nationale en internationale verbindingen** naar Amsterdam Centraal. Voor de korte termijn is er voor gekozen om deze nationale en internationale verbindingen via Amsterdam Zuid te laten lopen. Reizigers voor Amsterdam Centraal stappen over op Schiphol Airport op de Airportsprinter of in Amsterdam Zuid op de Noordzuidlijn metro. Deze oplossingsrichtingen zijn door de overstap onaantrekkelijker. Daarnaast is de vervoervraag groot genoeg om in de toekomst ook weer rechtstreekse verbindingen naar Amsterdam Centraal aan te bieden en is de verwachting dat ook Amsterdam Zuid zelfs na realisatie van het derde perron snel tegen capaciteitsgrenzen zal aanlopen. Wij verwachten dat ook open toegang vervoerders dergelijke verbindingen zullen aanvragen als de Airportsprinter niet meer nodig is voor het stedelijke verkeer door het sluiten van de metroring en het verlengen van de Noordzuidlijn naar Schiphol/Hoofddorp.

Wij concluderen dat alleen als de ontbrekende schakel in het netwerk tussen Sloterdijk en Amsterdam Centraal wordt gerealiseerd de knelpunten in het stadsdelige, stedelijke, regionale, nationale en internationale OV-netwerk kunnen worden opgelost.

Advies: Wij adviseren in MIRT-verkenning naar alle schaalniveaus van het openbaar vervoer in en rond Havenstad te kijken. De te vinden oplossing moet direct of indirect tegemoet komen aan de vervoervraag van de OV-reiziger op zowel stadsdelig, stedelijk, regionaal, nationaal als internationaal niveau. Dit zijn verschillende reizigersbehoeften die elkaar qua verdeling van de capaciteit niet zouden moeten concurreren maar aanvullen.

b. Veel al onderzocht in préverkenning, benut deze kennis

Aan deze MIRT-verkenning is een MIRT-onderzoek vooraf gegaan. Op 25 november 2020 is het besluit genomen om de MIRT-onderzoeksfase ZWASH af te ronden. De belangrijkste conclusie voor het noordwestelijk deel van het plangebied was dat het sluiten van de Metroringlijn randvoorwaardelijk is om de gebiedsontwikkeling van Havenstad mogelijk te maken en tevens zorgt voor een verbetering van de nationale en regionale bereikbaarheid. De conclusie was dat het sluiten van de metroring het voorlopig voorkeursalternatief was.

In 2020 was er nog geen zicht op 75% van de financiering, zodat de MIRT-Verkenning nog niet gestart kon worden. Rijk en regio hebben vervolgens vooruitlopend op de MIRT-verkenning een préverkenning uitgevoerd. Op 18 maart 2022 is als resultaat hiervan een concept Nota van Uitgangspunten, een Bereikbaarheidsrapportage en een concept Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen vastgesteld. In het Bestuurlijk Overleg MIRT van 11 november 2022 hebben de bestuurders van rijk en regio op basis hiervan besloten tot het uitvoeren van een MIRT-verkenning naar de eerste fase van het sluiten van de metroringlijn. Concreet: het traject tussen Amsterdam Sloterdijk en de Hemknoop. Er was immers geen zicht op financiering voor het compleet sluiten van de metroring (1,9 miljard euro, prijspeil 2022) maar wel op 100% financiering voor de aanleg voor dit eerste deel (€ 394 mln., prijspeil 1 januari 2022). In dit bedrag is ook de verlenging van tramlijn 5 naar Havenstad meegenomen, die ook onderdeel was van dit voorlopige voorkeursalternatief. Om de beste variant voor dit deel van de Ringlijn te kunnen bepalen, is in het bestuurlijk overleg afgesproken in deze MIRT-verkenning ook de verschillende varianten voor het geheel sluiten van de metroringlijn tussen station Sloterdijk en station Amsterdam Centraal in het onderzoek mee te nemen.

Wij onderschrijven de conclusie van zowel het MIRT-onderzoek als de préverkenning dat het sluiten van de metroring in combinatie met het verlengen van tramlijn 5 de beste oplossingsrichting is. Wij zien geen ontwikkelingen die aanleiding zouden kunnen zijn om deze voorkeur aan te passen. Toch wordt in de MIRT-verkenning nu opnieuw een longlist van oplossingsrichtingen opgesteld en zal worden toegewerkt naar een notitie kansrijke oplossingsrichtingen. Onduidelijk is welke extra informatie nog nodig is om te komen tot een longlist, een shortlist, kansrijke oplossingsrichtingen en uiteindelijk een voorkeursalternatief. Doel van het uitvoeren van de préverkenning was om in de uiteindelijke MIRT-verkenning tijd te besparen. Het huiswerk van de préverkenning maakt het mogelijk de MIRT-verkenning in relatief korte tijd uit te voeren. Het startdocument van de MIRT-verkenning uit juni 2023 geeft in bijlage 3 enkele aanbevelingen uit vorige onderzoeksfases van vraagstukken waar een verdiepingsslag nodig is. In onze ogen zou de focus in de MIRT-verkenning op deze beperkte set vraagstukken moeten liggen.

Advies: Wij adviseren u in de MIRT-verkenning zoveel mogelijk het huiswerk van de préverkenning te benutten. Wij vragen u indien een deel van het huiswerk van de préverkenning wordt overgedaan duidelijk te maken wat hiervan de reden is en expliciet te formuleren welke aanvullende kennis nog nodig is.

c. Realisatie project is urgent maar planning loopt achter

In de préverkenning is geconstateerd dat het kantelpunt in het OV-netwerk van Havenstad ligt bij circa 21.000 woningen in Havenstad Zuid. Vanaf dat kantelpunt kunnen de bestaande bus-, tram- en metrolijnen de vervoervraag niet meer aan en is een 'systeemsprong' nodig. Volgens de huidige programmering van Havenstad Zuid zal dat dit aantal woningen ruim vóór 2040 worden bereikt. Dit lijkt nog ver weg maar gezien de benodigde tijd voor de bouw maakt dit besluitvorming urgent.

In onze ogen zal de systeemsprong bovendien nog veel eerder moeten worden gemaakt. Door tijdig voor de oplevering van de eerste huizen van Havenstad een hoogwaardig OV-aanbod te bieden kunnen nieuwe bewoners worden verleid te kiezen voor het OV. Dit is veel lastiger als de nieuwe OV-verbinding er pas komt als de huizen al enkele jaren zijn opgeleverd. Omdat de eerste woningen reeds vanaf 2029 worden gebouwd is er geen tijd te verliezen. Bovendien zijn er al veel woningen gerealiseerd rond Sloterdijk en in de Houthavens en draagt ook de forse groei van het aantal inwoners van Amsterdam Nieuw-West als gevolg van extra woningbouw bij aan het voedingsgebied van de voorziene metroverbinding Sloterdijk – Amsterdam Centraal.

Tenslotte is voor het regionale, nationale en internationale netwerk het OV-knelpunt nu al aanwezig, zie paragraaf 1a. Zolang de metroring niet is gesloten kan de Amsterdamse Westtak niet worden ingezet voor de terugkeer van binnenlandse HSL-treinen, voor een betere spoorverbinding tussen Zaandam en Schiphol en voor internationale treinen naar Amsterdam Centraal.

Ondanks deze urgentie constateren wij dat de MIRT-verkenning vertraagd is. Na het besluit een MIRT-verkenning te starten is in juni 2023 een startdocument verschenen. In dit start document is ook een planning opgenomen. Doel was om de formele startbeslissing voor de MIRT-verkenning in het eerste kwartaal van 2023 te nemen, najaar 2024 de nota Reikwijdte en Detailniveau vast te stellen, najaar 2025 de ontwerp-structuurvisie en de plan-MER vast te stellen en in het eerste kwartaal van 2026 de voorkeursbeslissing. Nu, ruim twee jaar na het besluit om een MIRT-verkenning te gaan doen, wordt pas daadwerkelijk met deze verkenning gestart. Hierdoor is de planning ook circa 2 jaar vertraagd. Inmiddels wordt uitgegaan van een voorkeursbeslissing in de loop van 2027.

Advies: *Wij adviseren te kiezen voor een versnelde MIRT-verkenning en alsnog te streven naar een voorkeursbeslissing in 2026 conform de oorspronkelijke planning. Dit kan door zoveel mogelijk de resultaten van de préverkenning te gebruiken en te focussen op de in de preverkenning geïnterviewde vraagstukken voor verder onderzoek. Richt de planning zo in dat de eerste fase van het project (metro Isolatorweg-Hemknoop en verbeterde tram- en busontsluiting) ruim voor 2035 afgerond is.*

Realisatie van de tweede fase (metro Hemknoop – Amsterdam Centraal) is net zo urgent als de eerste fase. Immers pas wanneer deze tweede fase is gerealiseerd ontstaan de voordelen op stedelijk, regionaal, nationaal en internationaal niveau. Zolang alleen de eerste fase is gerealiseerd zullen de voordelen voor de reiziger voornamelijk op stadsdeel niveau zijn. Hoewel er nog geen zicht is op financiering voor de tweede fase zal in de MIRT-verkenning wel worden gekeken naar het volledig sluiten van de metroring om zo te komen tot het juiste tracé voor de eerste fase tot aan de Hemknoop (zie paragraaf 1b). Wij zien hier kansen om het planproces voor de tweede fase te versnellen. Dit kan door de besluitvormingsfase voor de tweede fase ook te baseren op de MIRT-verkenning die nu gaat starten.

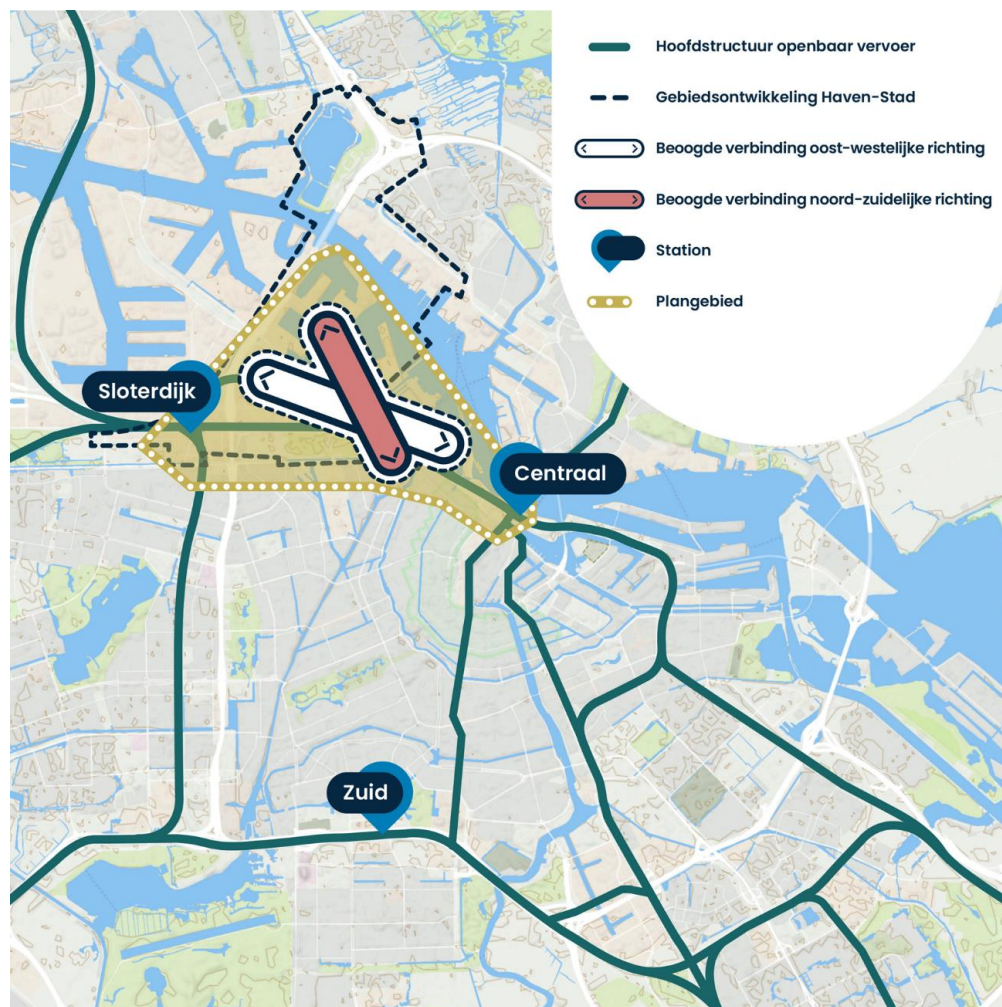
Advies: *Maak afspraken dat de MIRT-verkenning tevens kan worden gebruikt als MIRT-verkenning voor de 2^e fase ondanks het feit dat er nu nog geen zicht is op financiering. Zodra er wel zicht is op financiering kan dit veel tijd besparen. Streef er naar de metroringlijn uiterlijk in 2037 volledig te sluiten.*

2. Scope, opgave, doel, randvoorwaarden en beoordeling

a. Scope: kijk ook naar andere verbindingen Havenstad Zuid

U noemt in de scope twee verbindingen binnen het plangebied namelijk oost-west en noord-zuid. Deze verbindingen zijn allebei gericht op een betere ontsluiting richting Amsterdam Centrum. Dit sluit

aan bij het concept voorkeursalternatief uit de préverkenning: het sluiten van de metroring (oost-west) en het verlengen van tramlijn 5 (noord-zuid). Zoals aangegeven in paragraaf 1a is de impact van specifiek de oost-westverbinding veel groter dan alleen een verbinding van Sloterdijk naar Amsterdam Centraal. De positieve impact op hogere schaalniveaus in het OV-netwerk is een belangrijke reden om dit project met grote urgentie te realiseren.



Wij missen in de scope verbindingen vanuit Havenstad Zuid naar Havenstad Noord en andere delen van Amsterdam-Noord (bijvoorbeeld de Molenwijk). Onderzocht moet worden in hoeverre de oplossingsrichtingen van de MIRT-verkenning voorbereid zijn op toekomstige uitbreidingen van het OV-netwerk richting het noorden. In paragraaf 3b doen wij hiervoor enkele voorstellen.

Advies: Wij adviseren de scope uit te breiden met de verbinding tussen Havenstad Zuid en Havenstad Noord. Deze verbinding is minder urgent dan de voorgestelde oost-west en noord-zuid verbinding naar het centrum maar wij adviseren rekening te houden met deze mogelijke doorontwikkeling van het OV-netwerk na realisatie van de twee verbindingen uit het voorkeursalternatief van de préverkenning. Deze verbinding zal ook extra reizigers opleveren als aanvoer naar knooppunten op de verbinding Sloterdijk – Amsterdam Centraal. U kunt ook quick wins onderzoeken voor de verbinding met Havenstad Noord.

Ook missen wij verbindingen vanuit Havenstad Zuid naar Zaanstad en Haarlem Nieuw Zuid. Wij verwachten verder dat er bij de nieuwe bewoners van Havenstad Zuid veel belangstelling zal zijn voor verbindingen met de oudere stadswijken zoals de Jordaan maar ook Oud- en Nieuw-West. De

voorgestelde tramlijn 5 voorziet daar deels wel in, maar verder ontbreken met uitzondering van oplossingsrichting 5 voorstellen voor verbindingen tussen Havenstad en andere stadsdelen. Deze relaties zijn voornamelijk op lokaal niveau maar winnen door de bouw van tienduizenden huizen wel aan belang. Onderzocht moet worden welke no-regret verbeteringen mogelijk zijn. In paragraaf 3b doen wij enkele suggesties voor bovengenoemde verbindingen.

Advies: *Wij adviseren in de beoordeling van de oplossingsrichtingen te kijken naar alle schaalniveaus van het OV-netwerk in en rond Havenstad dus stadsdelig, stedelijk, regionaal, nationaal en internationaal en dus ook de reizigerseffecten op al deze schaalniveaus mee te wegen in de MKBA. Wij adviseren ook te kijken naar verbetering van de verbindingen met Zaandam, Haarlem, Oud-West en Nieuw-West.*

b. Opgave: volledige oost-west verbinding nodig

U ziet als opgave het gefaseerd ontwikkelen van robuuste en hoogwaardige OV-verbindingen tussen Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam centrum met daarbij een efficiënte manier van aansluiten van Havenstad op de nationale en lokale/regionale OV-netwerken, zowel in oost-west als noord-zuid richting. Hierbij mogen de bestaande OV-netwerken niet worden overbelast. Wij verwachten dat de oost-west verbinding een grotere positieve impact heeft op de bestaande OV-netwerken dan de noord-zuidverbinding.

Wij herkennen ons in de opgave met uitzondering van de voorgestelde fasering van de oost-west verbinding. De beoogde schaa sprong is immers alleen bereikbaar als het volledige traject tussen Isolatorweg en Amsterdam Centraal wordt gerealiseerd. De fasering van deze verbinding is een gevolg van het beperkte budget. Vanuit vervoerwaarde en oplossen van knelpunten is het juist noodzakelijk dat met name de gehele oost-west verbinding zo snel mogelijk wordt gerealiseerd.

Uiteraard is het positief dat met deze verkenning de eerste fase van de oost-westverbinding wel dichterbij realisatie komt. Wij beseffen ook dat realisatie van de tweede fase, het traject tussen Hemknoop en Amsterdam Centraal complexer is en meer bouw tijd vraagt. Dat maakt echter besluitvorming over deze tweede fase des te urgenter. Om snel meer reizigers te laten profiteren van de verbinding geven wij in overweging in de eerste fase de metro reeds te realiseren tot het Nassauplein/Haarlemmerpoort. Hier is het mogelijk een overstap te realiseren op de door te trekken tramlijn 5 en diverse buslijnen. Door deze extra verlenging zouden veel meer reizigers kunnen profiteren van de eerste fase dan wanneer de metro zou eindigen bij de Hemknoop.

Advies: *Wij adviseren prioriteit te geven aan de oost-west verbinding boven de noord-zuid verbinding gezien de impact op het landelijke spoornetwerk en de voordelen die dit biedt voor reizigers. Verder adviseren wij te onderzoeken of het mogelijk is in de eerste fase de metroverbinding Isolatorweg – Hemknoop te verlengen tot het Nassauplein.*

c. Doel: schaa sprong met ambitieuze modal shift

U heeft als doel te komen tot één toekomstvast voorkeursalternatief voor beide verbindingen om invulling te geven aan de noodzakelijke schaa sprong van het openbaar vervoer aan de noordwestkant van Amsterdam. Uw belangrijkste vraag is wat de beste oplossing is in de eerste fase van de ontwikkeling van Havenstad (vanaf 2035) en voor de lange termijn (2050).

In onze ogen gaat het in eerste instantie niet om het aanleggen van een verbinding, maar om het realiseren van een OV-netwerk dat optimaal aansluit bij de vervoervraag van reizigers, die ook verder kijkt dan alleen Havenstad Zuid. U streeft volgens het startdocument in Havenstad Zuid in 2040 naar een modal share van 35% fiets, 25% OV, 20% lopen en 20% auto. Deze percentages liggen dicht bij de percentages die Amsterdam al gemiddeld haalt op stadsniveau. Wij verwachten dat in Havenstad

Zuid het aandeel auto op dit moment wel nog aanzienlijk hoger is gezien de huidige invulling als bedrijventerrein en de beperkingen in de kwaliteit van het OV-systeem. Tegelijkertijd heeft u in Havenstad de kans een optimaal OV-netwerk te realiseren voordat de meeste bewoners er wonen. Wij denken dat een groter aandeel van lopen, fietsen en OV ten opzichte van de auto mogelijk is. Hiervoor is het wel nodig om de volledige oost-west verbinding voor 2040 te realiseren en niet pas rond 2050. Dat vereist wel een samenhangend netwerkperspectief van metro, tram en bus.

Advies: Wij adviseren te streven naar een groter aandeel van fietsen, lopen en OV in de modal share van Havenstad in 2040 dan genoemd in het startdocument. Realiseren van nieuwe kwalitatief hoogwaardige OV-verbindingen is hiervoor noodzakelijk. Wij adviseren per oplossingsrichting de bijdrage aan deze ambitieuze modal share doelstelling te onderbouwen. Wij adviseren bij deze toets ook nadrukkelijk naar de impact te kijken van het volledig sluiten van de metroring (dus fase 1 en fase 2) ook als u bij een metrovariant besluit vooralsnog alleen fase 1 te realiseren.

Er is sprake van een sectorale MIRT-verkenning gericht op een OV-oplossing. De beoogde modal share wordt echter niet alleen bereikt door het vergroten van het OV-aanbod, het verkorten van reistijden en het optimaliseren van de OV-aansluitingen op de knooppunten. Ook het minimaliseren van loop- en fietsafstanden naar haltes, het zo veel mogelijk concentreren van publieksvoorzieningen in de directe nabijheid van OV-haltes en lage parkeernormen dragen hieraan bij.

Advies: Wij adviseren ook in de samenhang tussen verstedelijking en de OV-oplossing expliciet te sturen op een modal shift. Dit kan door ook te kijken naar de impact van het verstedelijkingsconcept van Havenstad op de modal shift en dit concept optimaal te laten aansluiten op het voorkeursalternatief.

d. Randvoorwaarde: adaptieve oplossing voorbereid op verdere groei

Het ontwerp van nieuwe verbindingen van/naar Havenstad Zuid mag toekomstige aanpassingen of uitbreidingen van het lokale, regionale, landelijke en internationale OV-netwerk niet onmogelijk of onnodig duur maken. Het OV-netwerk moet dus adaptief zijn. Wij hebben om deze reden drie randvoorwaarden en vragen de oplossingsrichtingen hierop te toetsen.

- **Uitbreiding metronetwerk:** Wij vragen in het ontwerp rekening te houden met een mogelijk toekomstige uitbreiding van het metronetwerk richting Havenstad Noord (zie paragraaf 3b) en met eventuele toekomstige aanpassingen van het metronetwerk bij Amsterdam Centraal (zie paragraaf 3c). Tevens vragen wij om bij het ontwerp rekening te houden met verknopingen met zware bus- en tramlijnen in Amsterdam (en Zaanstad).
- **Intercity's weer op Westtak:** Wij vragen het (weer) beschikbaar komen van treinpaden op de Westtak voor (inter)nationale HSL-treinen als randvoorwaarde te stellen. Wij zien een grote vervoervraag voor dergelijke verbindingen op de Westtak zodra de Airportsprinter niet meer nodig is door het sluiten van de metroring en de Noordzuidlijn is verlengd naar Hoofddorp. Nu mede vanwege de verbouwing van Amsterdam Centraal alle Intercity Direct treinen vanaf Schiphol via Station Zuid rijden is er voor miljoenen inwoners van Noord-Holland geen goede en snelle verbinding meer naar de zuidelijke Randstad. Waar deze reizigers voorheen rechtstreeks of met één overstap Rotterdam Centraal konden bereiken moeten zij nu overstappen op Amsterdam Centraal of Sloterdijk en vervolgens opnieuw op Schiphol Airport of Amsterdam Zuid of moeten deze reizigers omreizen via of overstappen op Haarlem. Terugkeer van intercity's op de Westtak zou voor deze reizigers een forse verbetering zijn. Daarnaast zullen ook na realisatie van het 3^e perron op Amsterdam Zuid al snel weer capaciteitsproblemen ontstaan die kunnen worden verminderd door een aantal HSL-treinen naar Amsterdam Centraal te routeren. Ook als omleidingsroute tijdens verstoringen en werkzaamheden is de Westtak voor treinen cruciaal. Ook maken diverse nachttreinen

gebruik van deze route. Tenslotte verwachten wij dat de groei van het internationaal treinverkeer onvoldoende geacommodeerd kan worden op alleen het toekomstige derde perron van Station Zuid. Wij merken in dit verband op dat open toegang vervoerders naast Amsterdam Zuid ook graag internationale treinen zullen willen blijven rijden naar Amsterdam Centraal via de Westtak. Een aanbod van intercity's en internationale treinen op de Westtak is onmogelijk bij oplossingsrichtingen die het spoor op de Westtak gebruiken voor lokaal verkeer (oplossingsrichting 1) of tussen Hemknoop en Amsterdam Centraal ten koste gaan van capaciteit voor treinen op het spoor, of treinverkeer op deze verbinding zelfs fysiek onmogelijk maken door delen van het spoor om te bouwen tot metro (oplossingsrichting 3). Ook oplossingsrichtingen die vereisen dat de Airportsprinter (deels) blijft rijden (oplossingsrichtingen 5 en 6) zijn om deze reden onwenselijk.

- **Doorstroomstation:** Wij vragen de doorontwikkeling van Amsterdam Centraal naar een doorstroomstation niet onmogelijk te maken. Dit is ook van belang voor de betere bereikbaarheid van Havenstad Zuid. Op dit moment is Amsterdam Centraal voor de meeste treinen het eindpunt. In de toekomst kan door enkele aanpassingen in de infrastructuur dit station een doorstroomstation worden. Hiermee wordt bedoeld dat treinen van zowel de corridor Schiphol als de corridors Haarlem en Zaandam ongehinderd kunnen doorrijden zowel richting Weesp als Duivendrecht. Veel reizigers hoeven op Amsterdam Centraal dan niet meer over te stappen en krijgen kortere reistijden. In dat geval zouden alle treinen richting het westen op de noordelijke sporen halteren en alle treinen richting het oosten op de zuidelijke sporen en zouden treinen uit het westen op rangeerterrein Watergraafsmeer kunnen keren. Om dit mogelijk te maken is voor treinen richting Haarlem ten westen van Amsterdam Sloterdijk een vrije kruising nodig. Ook is er een extra perron nodig bij Amsterdam Muiderpoort. Bij een doorstroomstation moet spoor 2 op Amsterdam Centraal beschikbaar blijven voor treinen evenals alle sporen tussen Amsterdam Centraal en Westerpark. Dit betekent dat oplossingsrichting 3 en waarschijnlijk ook oplossingsrichting 1 niet mogelijk is (zie paragraaf 3a).

Advies: *Toets de varianten op adaptiviteit voor toekomstige uitbreidingen/aanpassingen van het OV-netwerk. Houdt in ieder geval civieltechnisch rekening met mogelijk toekomstige uitbreidingen van het metro-netwerk richting Havenstad Noord en bij Amsterdam Centraal en doe hiervoor ruimtelijke reserveringen. Zorg dat de oplossing de ontwikkeling van Amsterdam Centraal naar een doorstroomstation niet onmogelijk of onnodig duur maakt. Kies verder een oplossing die zorgt dat op de Westtak maximaal capaciteit vrij komt voor (inter)nationale HSL-treinen en zorg daarmee dat de Westtak inclusief de spoorcapaciteit tussen Sloterdijk en Amsterdam Centraal ook beschikbaar blijft als omleidingsroute voor treinen.*

e. Beoordelingscriteria: OV-reiziger en impact op modal shift voorop

Oplossingsrichtingen kunnen op veel criteria worden gescoord. Criteria die de reiziger rechtstreeks raken zoals korte reistijden, toegankelijkheid, loopafstand bij overstappen en aansluiting van haltes op de omgeving wegen voor ons het zwaarst. Uiteraard zijn zaken als de bouwkosten, de duur van de bouwperiode en de hinder voor de omgeving en reizigers tijdens de bouw van belang. Maar uiteindelijk staat voor ons de kwaliteit van de uiteindelijke oplossing voor de reiziger en de bijdrage van deze oplossing aan de modal shift voorop.

Vanuit reizigersperspectief vragen wij in deze fase aandacht voor de volgende criteria:

- **Frequent:** Hoge frequenties maken OV-verbindingen aantrekkelijk voor reizigers omdat de wachttijd wordt geminimaliseerd. In het startdocument staat dat in de preverkenning naar voren is gekomen dat de verlenging van tram 5 alleen in de oplossingsrichting met een knip

in de metroring in Havenstad (oplossingsrichting 4 in paragraaf 3a) een acceptabele frequentie heeft van 12x per uur. Wij achten een hoge frequentie van de tram noodzakelijk bij een overstap op de metro. Wij denken echter dat voor de voorgestelde tramverbinding ook een frequentie van 8-10 x per uur voor reizigers al aantrekkelijk kan zijn. Die kan naar behoefte verder opgeschaald worden.

- **Capaciteit:** Het vervoersysteem moet ook bij groei van het aantal reizigers de vervoervraag aan kunnen. Wij betwijfelen of dat in oplossingen zonder metro mogelijk is. Dat in het WLO-hoog+ scenario capaciteitsproblemen ontstaan in het busnetwerk als de 2^e fase van de metro nog niet is gerealiseerd (specifiek wat betreft de bus frequentie in de Van Diemenstraat) onderstreept het belang van realisatie van deze 2^e fase van de metro. Dit mag geen reden zijn om te kiezen voor een andere oplossing die op andere criteria slechter scoort voor reizigers.
- **Betrouwbaar en snel:** Voor een hoogwaardige OV-verbinding zijn snelle en betrouwbare reistijden essentieel. Dat betekent dat conflicten met het overige verkeer vermeden moeten worden. Bij oplossingsrichting 5 en 6 (BRT en tramplus) is het de vraag of een fysieke inpassing mogelijk is op het tracé tussen Hemknoop en Amsterdam Centraal die voldoende betrouwbaarheid en snelheid kan bieden, ook in de spits.

Advies: *Stel bij de toetsing van de oplossingsrichting de criteria die gericht zijn op de belangen van de reiziger voorop. Kies voor een oplossing die betrouwbaar is en qua vervoerscapaciteit toekomstvast. Zorg dat de oplossing ook adaptief is voor toekomstige uitbreidingen van het OV-netwerk. Heroverweeg de vereiste minimumfrequenties voor de tram op de noord/zuid verbinding.*

3. Oplossingsrichtingen en aandachtspunten

a. Vier van de zes voorlopige kansrijke oplossingsrichtingen niet kansrijk

In de besluittekst in het BO-MIRT najaar 2022 over de start van deze verkenning wordt gesproken over het sluiten van de metroringlijn. Dit is logisch omdat deze oplossing het voorkeursalternatief is dat uit de préverkenning kwam. Voor de MIRT-verkenning heeft u gekozen voor de meer neutrale naam 'Verkenning OV-verbinding Sloterdijk-Amsterdam centrum' en gaat u opnieuw kijken naar oplossingsrichtingen waarvan in de préverkenning al is geconcludeerd dat deze niet de voorkeur verdienen.

In het startdocument voor deze MIRT-verkenning uit juni 2023 noemt u 6 voorlopige kansrijke oplossingsrichtingen:

	Oplossingsrichting ³⁶	Omschrijving
1	City Sprinter West (trein)	City Sprinter die vanuit de richting Weesp over de westtak rijdt. De City Sprinter halteert in het projectgebied op nieuw toe te voegen stations Nassauplein, Hemknoop en Isolatorweg.
2	Metroringlijn aan Oostlijn gekoppeld	Fysiek aan elkaar gekoppelde metro Ring- en Oostlijn die vanaf Isolatorweg bovengronds naar Station Hemknoop gaat en vervolgens met een tunnel naar Station Nassauplein om uiteindelijk in de zogenaamde kathedraal onder Centraal Station aan te sluiten op de Oostlijn.
3	Metroringlijn naar spoor 1 en 2	Doorgetrokken Metroringlijn naar de huidige treinsporen 1 en 2 van Centraal Station. De metro's landen hier bovengronds aan, ter hoogte van treinperrons 1 en 2.
4	Metro oostlijn naar Coen- en Vlothaven	Oostlijn doorgetrokken naar de Coen- en Vlothaven en een Metroringlijn die is verlengd tot de Hemknoop en daar een cross-platform overstap biedt op de Oostlijn.
5	Tramplus	Trampluslijn tussen Centraal Station en Station Sloterdijk. Naast de trampluslijn wordt tramlijn 5 ook doorgetrokken naar de Coen- en Vlothaven en wordt tramlijn 4 doorgetrokken naar de Minervahaven.
6	BRT & Tram Coen- en Vlothaven-Centrum	BRT-lijn tussen de Centraal Station en Station Sloterdijk via de Transformatorweg, aangevuld met een doorgetrokken tram vanaf de binnenring/Zuid naar de Coen- en Vlothaven.

Wij zijn van mening dat vier van deze oplossingsrichtingen bij voorbaat moet afvallen. Hieronder gaan wij in op de zes genoemde oplossingsrichtingen en gaan daarin op de voor- en nadelen van deze oplossingsrichtingen en de aandachtspunten bij deze oplossingsrichtingen:

Oplossingsrichting 1: City Sprinter West (trein): niet kansrijk

- Deze oplossingsrichting voegt geen vervoerscapaciteit toe. Strikt genomen gaat het om het doorkoppelen van bestaande of reeds voorziene treindiensten uit het PHS-model 6basis. Door de toevoeging van extra haltes worden weliswaar nieuwe reizigers bediend, maar wordt de reistijd voor bestaande reizigers ook langer. Deze toename van reistijd geldt ook voor de grootste reizigersgroep: treinreizigers tussen Amsterdam Centraal en Schiphol Airport.
- De City Sprinter is niet geïntegreerd in het metronetwerk. Bovendien voegt dit voorstel alleen nieuwe instaphaltes in Havenstad toe, maar geen extra uitstaphaltes elders op de lijn, in zowel Oost als West. Dat is als stedelijke voorziening niet optimaal. Veel reizigers zullen hierdoor op Sloterdijk of Amsterdam Centraal over moeten stappen van de trein op de metro. Reizigers die met het beperkte aantal haltes met de City Sprinter wel een rechtstreekse verbinding hebben met de trein hebben dit voor een belangrijk deel nu ook al

(Muiderpoort – Sloterdijk). Deze reizigers zijn door de extra stops met de City Sprinter juist langer onderweg en blijven daarom waarschijnlijk de bestaande Sprinters vanuit Duivendrecht gebruiken. Om deze redenen is de toegevoegde waarde van de City Sprinter beperkt.

- Deze oplossingsrichting leidt tot het definitief wegvallen van de capaciteit op het baanvak Amsterdam Centraal – Amsterdam Sloterdijk – Westtak voor overige treinen omdat de Westtak volledig wordt gereserveerd voor de City Sprinter. Dit is onwenselijk (zie paragraaf 2d).
- Er is ook een te grote impact op andere spoorbaanvakken. Deze oplossingsrichting vraagt een hoge frequentie van sprinters. Dit is zonder een forse uitbreiding van de infrastructuur niet te combineren met (behoud van) intercity's richting Almere en/of Hilversum vanaf Amsterdam Centraal. Ook betekent de City Sprinter dat er geen verbetering mogelijk is voor de spoorverbinding Zaandam – Schiphol, tenzij de Westtak wordt verdubbeld. Juist op deze verbinding is veel vervoerpotentieel.
- De bouw van de stations vergt ruimte. Het inpassen van met name station Nassauplein is zonder forse ingrepen fysiek onmogelijk. Dat zal met hoge investeringen gepaard gaan en grote en langdurige treinvrije periodes tijdens de bouw vragen.
- De bouw van perrons bij het Nassauplein langs alleen 2 sporen zal ook leiden tot inflexibiliteit van het spoorgebruik in de toekomst, omdat die treinen dan gebonden zijn aan die 2 sporen en niet kunnen uitwijken naar de andere sporen als dat wenselijk is.
- De bouw van perrons bij het Nassauplein betekent mogelijk dat een toekomstige doorontwikkeling van Amsterdam Centraal als doorstroomstation (waarbij treinen van zowel de corridor Schiphol als de corridors Haarlem en Zaandam ongehinderd kunnen doorrijden zowel richting Weesp als Duivendrecht) fysiek onmogelijk of onnodig duur wordt gemaakt en alleen nog met langdurige hinder voor de reiziger te realiseren is.
- In het startdocument van de MIRT-verkenning wordt als optie genoemd de City Sprinter in te korten tot station Sloterdijk of Lelylaan (afhankelijk van inpasbaarheid keerspooren en dienstregeling) indien de Noord/Zuidlijn wordt verlengd naar Schiphol/Hoofddorp. Deze optie voor inkorting wijzen we af. Mogelijk geeft dit ruimte voor meer treinen tussen Zaandam en Schiphol. Dit geeft echter niet of nauwelijks ruimte voor rechtstreekse (internationale) HSL-treinen over de Westtak tussen Amsterdam Centraal en Schiphol Airport. Het betekent bovendien dat nog meer reizigers moeten overstappen zeker als de City Sprinter reeds zou keren op Amsterdam Sloterdijk.
- Positief element van deze oplossingsrichting zijn de verlenging van tramlijn 5 naar de Coen- en Vlothaven en de nieuwe route voor buslijn 22. Beide verbeteringen zitten echter ook in oplossingsrichtingen 2, 3 en 6.

Oplossingsrichting 2: Metroringlijn aan Oostlijn gekoppeld: Zeer kansrijk

- Rover heeft een voorkeur voor deze oplossingsrichting omdat het sluiten van de metroring door het koppelen van de ringlijn aan de Oostlijn naar onze verwachting de hoogste vervoerwaarde biedt omdat alle haltes op de Westtak rechtstreeks worden verbonden met zowel Havenstad als met alle metrostations tussen Amsterdam Centraal en Weesperplein (met voor veel reizigers een kortere reistijd dan via Station Zuid) zonder gedwongen overstap.
- Deze oplossingsrichting speelt bovendien de meeste capaciteit vrij op het spoorwegnetwerk en specifiek op de Westtak. Om deze reden heeft het sluiten van de metroring binnen het pakket van maatregelen van oplossingsrichting 2 ook de hoogste prioriteit.
- De kracht van deze oplossingsrichting is dat het sluiten van de metroring onderdeel is van een goed daarop afgestemd netwerk aan ov-verbindingen namelijk de verlengde tramlijn 5 naar Coen- en Vlothaven en de nieuwe route voor buslijn 22.

- Aandachtspunt is dat in deze oplossingsrichting het bestaande lokale ontsluitende busnetwerk te worden behouden tot aan Amsterdam Centraal. Wij noemen daarbij specifiek lijn 21. Deze lijn bedient een eigen lokale markt en ontsluit wijken, waar ook de metro te grofmazig voor is.
- Deze oplossingsrichting biedt niet alleen mogelijkheden voor haltes bij de Hemknoop en Nassauplein maar mogelijk ook bij de Korte Prinsengracht. Wij adviseren u deze optie verder te onderzoeken. De halteafstand met Nassauplein en Amsterdam Centraal is weliswaar beperkt, maar toch verwachten wij dat deze halte voldoende vervoerspotentieel heeft. Vanaf hier eis namelijk een goede ontsluiting mogelijk van de noordelijke Jordaan en de Westelijke Eilanden. Ook halte Nieuwmarkt kent een dergelijke korte afstand tot de naastgelegen haltes.
- Door de Oostlijn te verlengen ontstaat er extra vervoercapaciteit op het metrostation Amsterdam Centraal. Thans is metrostation Amsterdam Centraal van de Oostlijn een bottleneck vanwege de noodzaak om alle metrotreinen daar te keren op slechts 2 perronsporen, met het altijd moeten kruisen van sporen. Dit beperkt de capaciteit van dit station aanzienlijk. Doorrijden richting het westen verhoogt daarom de capaciteit van de metro-oostbuis. Hierdoor wordt het eventueel weer mogelijk om 3 metrolijnen door de Oostbuis te rijden inclusief hogere frequenties.

Oplossingsrichting 3: Metroringlijn naar spoor 1 en 2: Niet kansrijk

- Deze oplossingsrichting raden wij ten stelligste af. De vele nadelen van deze oplossingsrichting versterken elkaar negatief. Allereerst belemmert deze oplossingsrichting de capaciteit van het spoorwegnetwerk substantieel. Er wordt tussen Sloterdijk en Amsterdam Centraal geen capaciteit toegevoegd, maar juist capaciteit verminderd. Ook op Amsterdam Centraal zelf verdwijnt capaciteit. Dit staat haaks op de verbouwing van het station die nu plaatsvindt en er juist op gericht is 35% meer reizigers te kunnen accommoderen.
- Doordat er voor treinen bij het Nassauplein nog maar 4 sporen beschikbaar blijven en op Amsterdam Centraal minder perronsporen beschikbaar blijven betekent deze oplossingsrichting vrijwel zeker dat er geen treinverkeer meer mogelijk is vanaf Amsterdam Centraal richting Schiphol Airport. Hierdoor is de terugkeer van (internationale) HSL-treinen tussen Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal onmogelijk.
- Mogelijk wordt de route Amsterdam Centraal – Schiphol Airport (via Sloterdijk) voor treinen zelfs fysiek onmogelijk in deze oplossingsrichting. In dat geval kan de Westtak ook niet meer worden gebruikt als omleidingsroute bij verstoringen en werkzaamheden. Ook valt niet uit te sluiten dat deze oplossing ten koste gaat van de capaciteit richting Zaandam en Haarlem. Wel biedt deze oplossingsrichting ruimte voor extra treinen tussen Zaandam en Schiphol Airport. Dit weegt echter niet op tegen bovengenoemde nadelen.
- Net als bij oplossingsrichting 1 zal de bouw van het traject tussen Nassauplein en Amsterdam Centraal complex en kostbaar zijn en zorgen voor grote en langdurige treinvrije periodes tijdens de bouw met name van/naar Haarlem.
- Ook is het mogelijk dat deze oplossingsrichting net als oplossingsrichting 1 de ontwikkeling van Amsterdam Centraal als doorstroomstation onmogelijk of ingewikkeld maakt.
- Deze oplossingsrichting brengt niet de metroring tot stand. Dit betekent extra overstappen voor de reizigers op Amsterdam Centraal, met verlies van reistijd.
- De loopafstand tussen de Oostlijn en spoor 1 en 2 is fors en een verbetering van deze looproute is door de monumentale waarde van het station lastig denkbaar. Extra lopende metroreizigers in het station gaat niet samen met de beoogde groei van 35% meer treinreizigers, het uitgangspunt van de huidige verbouwing van Amsterdam Centraal.

- Deze oplossingsrichting leidt tot forse transferknelpunten op Amsterdam Centraal omdat alle reizigers de metro's zullen verlaten op de kop van spoor 1. De reizigers zullen zich hierdoor ook slecht spreiden over de metrostellen. Zie de praktijk op de Noordzuidlijn op station Zuid.
- Deze oplossingsrichting lost het capaciteitsprobleem van metrostation Amsterdam Centraal van de Oostlijn niet op, maar vergroot deze juist.
- Doordat de metro's op een vergelijkbare wijze als de Oostlijn gaan keren op 2 sporen (huidige spoor 1 en 2) wordt daar een zelfde capaciteitsknelpunt gecreeerd als de Oostlijn nu al heeft.
- Deze oplossingsrichting heeft een ingewikkelde bouwfaserings op Amsterdam Centraal doordat spoor 1 en 2 langdurig buiten gebruik moeten. Mogelijk betekent dit een langdurige beperking in de treindienstregeling.

Oplossingsrichting 4: Metro Oostlijn naar Coen- en Vlothaven: Kansrijk

- Deze oplossingsrichting gaat uit van een verlenging van de Oostlijn naar de Coen- en Vlothaven terwijl de Ringlijn wordt verlengd naar de Hemknoop en daar eindigt. Bij de Hemknoop is er dan een cross-platform overstap tussen beide lijnen. Deze oplossingsrichting heeft als groot nadeel dat de doorgaande ringlijnverbinding van de metro ontbreekt. Dit brengt veel gedwongen overstappen met zich mee van reizigers die vanuit de metrostations in Nieuw-West en vanaf Sloterdijk moeten overstappen voor de bestemming Amsterdam Centraal en de haltes in de oostelijke binnenstad. Wel is deze overstap op hetzelfde perron mogelijk. Wij verwachten dat vanwege de overstap de vervoerwaarde van deze oplossingsrichting lager zal zijn dan oplossingsrichting 2.
- Wij zien als alternatief een oplossingsrichting 4b: Als er 2 of 3 lijnen vanuit de Oostlijn doorrijden naar het westen, zou aan een splitsingsstation gedacht kunnen worden met zowel doorgaande metro's vanaf de Oostlijn over de metroring als een aftakende lijn vanaf de Oostlijn naar Havenstad.
- Tramlijn 5 gaat in deze oplossingsrichting niet naar de Coen- en Vlothaven maar naar Amsterdam Sloterdijk. Wij voorzien dat hierdoor overcapaciteit ontstaat tussen Sloterdijk en Hemknoop in combinatie met de metro omdat metro en tram dan meer parallel rijden. De tram door extra haltes wel een eigen markt bedienen, maar die is dan complementair aan de metro, in plaats dat een eigen corridor wordt bediend. Reizigers van de tram tussen Sloterdijk en Hemknoop zullen bovendien op de Hemknoop over moeten stappen voor de richting Amsterdam Centraal terwijl deze reizigers in oplossingsrichting 2 vanaf Isolatorweg een rechtstreekse metro hebben.
- In deze oplossingsrichting blijft net als in oplossingsrichting 2, afhankelijk van de ligging van het metrotracé, de spoorverbinding Amsterdam Centraal – Schiphol Airport in stand. Dat is een grote pré. Ook neemt net als in oplossingsrichting 2 de capaciteit van de metro-oostbuis toe en worden de transferproblemen voor de metro Oostlijn op Amsterdam Centraal beperkt.
- Net als bij oplossingsrichting 2 wordt in deze variant de capaciteit van het bestaande metrostation Amsterdam Centraal van de Oostlijn vergroot omdat metrotreinen hier niet meer hoeven te keren.
- Ons eigen oplossingsrichting 7 lijkt sterk op deze oplossingsrichting. Wij denken dat qua vervoerwaarde onze oplossingsrichting 7 hoger zal scoren vanwege de mogelijkheid Havenstad Noord aan te sluiten op de Ringlijn.

Oplossingsrichting 5: Tramplus: niet kansrijk

- De combinatie van twee trampluslijnen (Amsterdam Centraal – Sloterdijk + verlengde lijn 5) kan een serieus oplossingsrichting zijn voor een deel van de opgave, mits onderdeel van een breder ov-netwerk. Deze oplossingsrichting geeft een betere bediening van Houthavens met kortere loopafstanden naar de haltes dan bij de metro of trein. De reistijd is echter langer

dan met de metro. In andere oplossingsrichtingen wordt op deze oost-west verbinding aanvullend op metro of trein een snelle busdienst geboden die ook deze korte loopafstanden biedt. Wij betwijfelen of een mogelijk beperkte reistijdwinst van de tram ten opzichte van een bus opweegt tegen het reistijdverlies van de tram ten opzichte van metro en trein.

- Voor een tram met voldoende frequentie en voldoende betrouwbaarheid is vooral ook vrij liggende infrastructuur nodig tussen de Hemknoop en Amsterdam Centraal langs de Van Diemenstraat en Westerdoksdijk. Met name de eerste straat is een knelpunt voor zowel een tram als BRT-variant omdat hier geen ruimte is voor vrij liggende infrastructuur en er dus gemengd met het overige verkeer gereden moet worden.
- Deze oplossingsrichting heeft net als oplossingsrichting 4 als groot nadeel dat de doorgaande ringlijnverbinding van de metro ontbreekt. Dit brengt veel gedwongen overstappen met zich mee. In deze oplossingsrichting betreft dit reizigers vanaf de Westtak naar Havenstad. Maar ook reizigers die vanaf de Westtak willen reizen naar bestemmingen ten oosten van Amsterdam Centraal.
- Voordeel is net als bij oplossingsrichting 4 dat de spoorverbinding Amsterdam Centraal – Schiphol Airport behouden blijft.
- Deze oplossingsrichting is qua dienstuitvoering onbetrouwbaarder dan oplossingsrichting 1 t/m 4 vanwege de interacties met het overige wegverkeer.
- Nadeel is de aanlanding bij zowel Amsterdam Centraal als Amsterdam Sloterdijk. Hier ontstaan vrijwel zeker grote loopafstanden voor reizigers die overstappen op de trein. Hierdoor is deze oplossingsrichting vooral een lokale oplossing en veel minder een regionale oplossing. Om deze reden verwachten wij dat oplossingsrichtingen 2 en 4 qua vervoerwaarde beter scoren.
- Mogelijke kracht van deze oplossingsrichting zit in de toevoeging van meer tramverbindingen in de noord-zuid richting (in aanvulling op tramlijn 5). De vraag is wel welke extra investeringen hiervoor nodig zijn.
- Een verbinding die de omgeving van Haarlemmerdijk/Haarlemmerstraat bedient wordt in deze oplossingsrichting gemist. Deze oplossingsrichting zou daarom aangevuld moeten worden met een trampluslijn vanaf Amsterdam Centraal via de Haarlemmerhouttuinen verder naar west. Mogelijk ter vervanging van buslijn 21. Daarbij kan ook gedacht worden aan een route door de nieuwbouw op de Markthallen.
- Wat betreft de trampluslijn over het Westerdok zou nader onderzocht moeten worden of deze via het busstation achter Amsterdam Centraal geleid kan worden en gekoppeld kan worden aan tramlijn 26 tot een snelle tramverbinding Sloterdijk – Amsterdam Centraal – IJburg.
- Wij verwachten dat deze oplossingsrichting voornamelijk kansrijk is voor de noord-zuidverbinding (eventueel ook via andere tramlijnen dan lijn 5) maar niet voor de oost-westverbinding.

Oplossingsrichting 6: Bus Rapid Transit: niet kansrijk

- In deze oplossingsrichting is de oost-west trampluslijn uit oplossingsrichting 5 vervangen door BRT. Hierdoor zijn aanvullende noord-zuid tramlijnen zoals opgenomen in oplossingsrichting 5 niet mogelijk.
- De nadelen van deze oplossingsrichting zijn minstens zo groot als bij oplossingsrichting 5. Daarnaast ontstaat het risico dat in de uiteindelijke uitwerking compromissen worden gesloten voor de inpassing in het overige verkeer waardoor de betrouwbaarheid van het vervoerproduct, die naar verwachting al lager is dan de andere oplossingsrichtingen, verder wordt beperkt.
- Met uitzondering van de mogelijk lagere investeringskosten zien wij geen voordelen van deze oplossingsrichting ten opzichte van oplossingsrichting 5.

b. Overige mogelijke oplossingsrichtingen

Havenstad krijgt tienduizenden woningen. Een dergelijke stad dient in alle windrichtingen goed ontsloten te zijn met het openbaar vervoer. De voorgestelde oplossingsrichtingen in de vorige paragraaf bieden vooral een betere verbinding met Amsterdam Centrum, Amsterdam Oost en de haltes langs de Ringlijn en bieden daarmee indirect ook een oplossing voor knelpunten op het spoor voor regionale, nationale en internationale verbindingen.

Met genoemde oplossingsrichtingen zijn op lokaal en regionaal niveau nog niet alle windrichtingen goed ontsloten. Wij zien kansen voor een betere verbinding vanaf Havenstad Zuid naar Haarlem en Zaandam per trein, naar Oud-West, Nieuw-West, IJmuiden en Haarlem per bus en over of onder het IJ naar Havenstad Noord en Zaandam per bus, tram of metro. Dit zijn nadrukkelijk aanvullende oplossingsrichtingen die de oplossingsrichtingen uit de vorige paragraaf kunnen versterken. Geen van de in deze paragraaf genoemde oplossingsrichtingen voldoet zelfstandig aan de doelen van deze MIRT-verkenning.

Oplossingsrichting 7: Metro Ringlijn verlengen naar Vlothaven en mogelijk Havenstad Noord

- Een mogelijk variant van oplossingsrichting 4 is om niet de Oostlijn, maar juist de Ringlijn vanaf Isolatorweg een aftakking te geven naar de Coen- en Vlothaven. De Oostlijn kan dan eindigen bij Isolatorweg.
- Wij zien als alternatief een oplossingsrichting 7b: als er 2 of 3 lijnen vanuit de Ringlijn naar Havenstad rijden zou Isolatorweg een splitsingsstation kunnen worden waarbij er zowel doorgaande metro's zijn naar Coen- en Vlothaven als metro's die doorrijden op de Oostlijn. Tussenritten vanuit de Oostlijn komend zouden dan kunnen eindigen bij Isolatorweg of Sloterdijk.
- Voordeel van oplossingsrichting 7 ten opzichte van oplossingsrichting 4 is dat de Oostlijn in deze oplossingsrichting ook verlengd kan worden naar Sloterdijk zodat beide lijnen een kort stuk overlappen. Hierdoor hoeven minder reizigers over te stappen. Deze oplossingsrichting biedt op deze manier ook de mogelijkheid om extra capaciteit toe te voegen in het hart van Havenstad.
- Ten opzichte van oplossingsrichting 4 heeft deze oplossingsrichting een meer logische doorgroeimogelijkheid in de toekomst: de Ringlijn kan vanaf de Coen- en Vlothaven worden verlengd naar Havenstad Noord. Het verlengen van de Oostlijn op dit traject is minder logisch omdat de Noordzuidlijn ook al een verbinding met Amsterdam Noord biedt. Bovendien is in Amsterdam Noord al rekening gehouden met een eventuele aftakking van de Noordzuidlijn richting het westen.
- Strikt genomen is de hier voorgestelde metro-aftakking naar Havenstad Noord vanaf de Ringlijn ook te realiseren als doorontwikkeling van oplossingsrichting 2. Daarom zien wij oplossingsrichting 7 vooral als een sub-variant van oplossingsrichting 2. Hoogste vervoerwaarde en daarmee hoogste prioriteit heeft het sluiten van de metroring. Aftakking naar Coen- en Vlothaven en later naar Havenstad Noord is een mogelijke doorontwikkeling.
- Voor de eventuele verlenging naar Havenstad Noord is het van belang de kostenraming voor een mogelijke hele hoge en beweegbare Westbrug voor een tram over het IJ (zie oplossingsrichting 8) af te zetten tegen de kosten voor een tunnel onder het IJ voor een aftakking van de metro.

Oplossingsrichting 8: Tram en/of BRT naar Havenstad Noord en eventueel Zaandam

- Het invloedsgebied van het OV naar en binnen Havenstad Zuid kan aanmerkelijk vergroot worden bij aanleg van de Westbrug over het IJ, mits daar een doorgaande ov-verbinding overheen gaat. Dan kan met aansluitende ov-verbindingen het invloedsgebied van de metrostations Hemknoop en Nassauplein vergroot worden en wordt tevens de interne samenhang binnen Havenstad versterkt.

- Dit zou kunnen door de naar Havenstad doorgetrokken tramlijn 5 verder te verlengen of af te takken naar Amsterdam Noord. Maar ook het verlengen van een andere tramlijn is denkbaar. De tram zou in Amsterdam Noord aansluiting kunnen bieden op de bussen van de BRT verbinding ZaanIJ-corridor en ook verder kunnen doorrijden in Noord.
- Een andere optie is om busverbindingen vanuit Noord door te trekken naar Havenstad en daar aan te laten sluiten op één of meerdere haltes van de nieuwe oost-west metroverbinding door Havenstad
- Deze oplossingsrichting biedt geen oplossing voor de urgente knelpunten in Havenstad Zuid en ook niet in het regionale, nationale als internationale OV-netwerk. Het is wel een mogelijke doorontwikkeling waarmee in de andere oplossingsrichtingen rekening kan worden gehouden.

Oplossingsrichting 9: Sprinterstation Westerpark of Nassauplein voor corridors Haarlem en/of Zaandam

- In alle varianten moeten reizigers vanuit Haarlem en Zaandam voor Havenstad Zuid uit- of overstappen op Amsterdam Sloterdijk of Amsterdam Centraal. Met een extra halte voor Sprinters tussen Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal zouden nieuwe gebieden rechtstreeks ontsloten kunnen worden. Met een halte ter hoogte van Westerpark geldt dit voor een deel van Havenstad Zuid en Amsterdam West. De ontsluiting aan de kant van Westerpark is echter complex en aansluitingen op ander OV zijn hier niet echt mogelijk. Met een halte ter hoogte van Nassauplein is wel verknoping met het overige OV mogelijk. Maar inpassing is hier lastig gezien de beschikbare ruimte. Maar mogelijk zouden hier een zijperron langs het meest zuidelijke en meest noordelijke perron kunnen komen voor treinen richting Haarlem.
- Omdat Intercity's en Sprinters in de huidige situatie sporen delen betekent een extra station een forse beperking voor het intercityverkeer. Dat is relevant omdat de genoemde baanvakken al aan de grenzen van hun capaciteit zitten. Wij verwachten daarom dat in de huidige situatie een station niet inpasbaar is. Een station Westerpark of Nassauplein voor de treinen van/naar Haarlem en of Zaandam is echter mogelijk wel inpasbaar bij de ombouw van Amsterdam Centraal tot een doorstroomstation omdat intercity's dan op eigen sporen sprinters kunnen inhalen.
- Net als bij alternatief 1 en 4 moet, indien deze oplossingsrichting ook mogelijk zou zijn zonder doorstroomstation Amsterdam Centraal ook worden voorkomen dat realisatie van deze oplossingsrichting de latere ombouw van Amsterdam Centraal naar een doorstroomstation onmogelijk of onnodig duur maakt.
- Deze oplossingsrichting biedt geen oplossing voor de urgente knelpunten in het lokale, regionale, nationale als internationale OV-netwerk en sluit onvoldoende aan bij de doelen van deze MIRT-verkenning. Het is wel een mogelijke aanvulling op andere oplossingsrichtingen omdat het een verbetering geeft voor met name het regionale OV-netwerk.

Oplossingsrichting 10: Busverbindingen naar Oud-West, Nieuw-West, IJmuiden en Haarlem

- Momenteel eindigt de R-net bus uit Sloten (lijn 369) op Amsterdam Sloterdijk. Door deze buslijn te verlengen naar Havenstad Zuid worden Geuzeveld, Osdorp, Nieuw Sloten en Schiphol rechtstreeks verbonden met Havenstad Zuid. Deze verbinding loopt weliswaar parallel aan de Ringlijn metro maar loopt op voldoende afstand van de metro en bedient een eigen vervoermarkt. Het is van belang dat bij station Amsterdam Sloterdijk een route wordt gekozen waarmee zo min mogelijk tijd wordt verloren. Dit hangt samen met het vraagstuk over de locatie van het busstation Amsterdam Sloterdijk (zie paragraaf 3d).
- Op een zelfde wijze zou ook buslijn 15 vanuit Oud-West en R-net lijn 382 uit IJmuiden kunnen worden verlengd naar Havenstad Zuid.

- Vanaf de Bos en Lommerweg zou er een doorsteek kunnen komen naar de Contactweg in Havenstad Zuid. Dit vraagt een tunnel onder spoorbundel door en hierbij worden de volkstuinen doorsneden. Over deze route zou een nieuwe stadslijn kunnen komen richting Oud-West. Ook een bus richting Haarlem zou via deze route kunnen rijden als hiervoor voldoende vervoervraag is.

c. Meekoppelkansen: ondergrondse aantakking Amsterdam Centraal

Wij zien als wordt gekozen voor een metro tussen Sloterdijk en Amsterdam Centraal diverse meekoppelkansen bij de ondergrondse aantakking op Amsterdam Centraal.

De belangrijkste meekoppelkans is het realiseren van een keerspoor voor de metro Oostlijn ten westen van Amsterdam Centraal. Wij verwachten dat er na het verlengen van de Oostlijn richting Havenstad behoefte blijft bestaan om een deel van de metro's van de Oostlijn op Amsterdam Centraal te laten eindigen. Dit kan door met de doortrekking ook een keerspoor en eventuele extra te bouwen net ten westen van het bestaande ondergrondse metrostation. Wij zien hier een parallel met de situatie op metrostation Rotterdam Centraal voor de doortrekking van de metro. Dit station was ook een bottleneck omdat alle metro's moesten keren langs de perrons. De doortrekking richting Pijnacker en Den Haag is benut om bij Rotterdam Centraal ook een keergelegenheid te realiseren. Dit biedt ook voordelen in de bijsturing bij verstoringen. De toegevoegde waarde van een keerspoor lijkt ons zo hoog dat wij voorstellen dit als eis op te nemen bij de verlenging van de metro. Overigens kan het keren van een deel van de metro's natuurlijk ook gefaciliteerd worden op stations verder westelijk van Amsterdam Centraal als dat qua exploitatie en bouwkosten beter uitkomt.

Een andere meekoppelkans is het rekening houden met toekomstige uitbreidingen van het metronetwerk. Ooit waren er plannen voor een metroverbinding naar IJburg en een westelijke tak van de metro. Die lijken nu uit beeld, maar het blijft wenselijk toekomstige opties niet fysiek onmogelijk te maken.

Advies: *Realiseer bij de ondergrondse aantakking van de Ringlijn op de Oostlijn bij Amsterdam Centraal een keerspoor voor de Oostlijn ten westen van Amsterdam Centraal. Onderzoek of het ruimtelijk en civieltechnisch nodig en mogelijk is rekening te houden met eventueel in de toekomst te realiseren aftakkingen van de metrolijnen zodat deze niet fysiek onmogelijk of onnodig duur worden gemaakt.*

d. Soepel overstappen tussen OV-modaliteiten op Sloterdijk en Hemknoop

Wij vragen reeds bij de start van deze verkenning aandacht voor het comfortabel overstappen van reizigers. Voor een schaalsprong in het OV is het noodzakelijk dat er sprake is van korte en overzichtelijke en intuïtieve looproutes tijdens het overstappen, ook bij overstappen tussen verschillende OV-modaliteiten. Het is daarbij van belang dat de haltes maximaal toegankelijk zijn en er zo min mogelijk hoogteverschillen moeten worden overbrugd. Wij vragen daarbij specifiek aandacht voor de knooppunten Sloterdijk en Hemknoop

Bij oplossingsrichtingen 5 en 6 (een HOV-verbinding Amsterdam Centraal – Sloterdijk met een bus of een tram) wordt gesproken van twee afzonderlijke bus/tramstations bij Sloterdijk. Namelijk aan de noordzijde (nieuw) en zuidzijde (bestaand). Ook in de oplossingsrichtingen met metro en spoor is mogelijk sprake van twee afzonderlijke bus/tramstations gezien de ligging en capaciteit van het huidige bus/tramstation aan de zuidzijde van Amsterdam Sloterdijk. Wij vinden dit een slecht voorstel omdat dit tot aanzienlijke loopafstanden leidt voor reizigers die willen overstappen tussen lijnen die stoppen aan de noordzijde en lijnen die stoppen aan de zuidzijde. Het maakt ook doorgaande lijnen vanuit Havenstad naar andere stadsdelen of verlengen van regionale buslijnen naar Havenstad vanaf Sloterdijk zeer moeilijk.

Wij merken op dat het huidige tram/busstation aan de zuidzijde van Sloterdijk slecht wordt gewaardeerd door de reizigers. Het busstation ligt enigszins verstopt als je als reiziger in de stationshal staat. Zowel de locatie als de looproute dragen met name in de rustige uren niet bij aan de ervaren sociale veiligheid. De loopafstand naar het busstation is voor reizigers vanaf de sporen van/naar Alkmaar, Enkhuizen en Uitgeest groot met hoge trappen, (vaak kapotte) liften en ontbrekende roltrappen naar de metro en trein. Een kopie hiervan aan de noordkant draagt niet bij aan een aantrekkelijk OV-product.

Ook al in de huidige situatie is het wenselijk om op Sloterdijk één centraal bus- en tramstation te creëren op station Sloterdijk, met korte en comfortabele looproutes naar trein en metro. Een centraal bus- en tramstation dat bovendien gezien de ontwikkeling van Havenstad zonder reistijdverlies doorgaande bus- en mogelijk ook tramlijnen vanuit Havenstad naar andere stadsdelen (Oud- en Nieuw-West) mogelijk maakt evenals doorgaande regionale buslijnen die thans al station Sloterdijk bedienen maar nu dit station als eindpunt hebben (zie paragraaf 3b). Een mogelijke zoekrichting voor een locatie van dit busstation is ten oosten van de stationshal boven de sporen.

Ook bij Hemknoop is de uitdaging om een aantrekkelijke overstap te realiseren en tegelijkertijd de reizigers die over de knoop heen reizen geen reistijdverlies te geven gezien de reeds aanwezige infrastructuur. Maak daarom eerst het ontwerp voor de infrastructuur voor de overstapverbindingen en pas daarna voor de stedelijke omgeving rondom de knoop.

Advies: *Vanwege de verdergaande verstedelijking rond station Amsterdam Sloterdijk en de hierdoor verwachte sterke groei van het aantal reizigers en de behoefte aan nieuwe verbindingen is het wenselijk om één centraal tram/busstation te creëren voor zowel de Amsterdamse als de regionale lijnen, met korte loopafstanden tot de perrons van metro en trein en de mogelijkheid voor busdiensten om snel door te rijden tussen bestemmingen ten noorden en ten zuiden van het station. Besteed bij het nieuwe station Hemknoop veel aandacht aan de overstap tussen de verschillende OV-modaliteiten.*

e. Overige aandachtspunten

Ongeacht de oplossingsrichting geven wij alvast de volgende aandachtspunten mee:

- **Fietsenstallingen:** Kies voor ruim opgezette fietsenstallingen die voorbereid zijn op reizigersgroei en ook uit te breiden zijn. Hanteer in al deze stallingen het regime “eerste 24 uur gratis”. Zorg dat deze stallingen direct aan doorgaande fietsroutes liggen en de loopafstand naar het OV vanuit de stalling wordt geminimaliseerd.
- **Meerzijdige ontsluiting:** Zorg dat nieuwe (metro)stations aan beide zijden van de koppen van de perrons van in- en uitgangen zijn voorzien om het invloedsgebied van de stations zo groot mogelijk te maken
- **Deelmobiliteit:** Biedt bij alle HOV-knooppunten in Havenstad OV-fiets en andere deelmobiliteitsconcepten aan. Reserveer hiervoor voldoende ruimte.
- **Verblijfsklimaat:** Kies voor een groene en klimaatadaptieve inrichting van de stationsgebieden die aantrekkelijk is om te verblijven. Maak van de deze stationsgebieden de centra van Havenstad. Met name bij station Hemknoop ligt hier een grote ontwerpogave vanwege de grote hoeveelheid weginfrastructuur in de directe omgeving van het station.
- **Transferruimte:** Zorg op alle knooppunten voor voldoende transferruimte die voorbereid is op groei. Het belangrijkste knooppunt Amsterdam Sloterdijk schiet op dit punt al bij de huidige vervoervraag tekort. Op de belangrijkste routes tussen trein en metro is nauwelijks ruimte voor reizigers.
- **Fijnmazig busnetwerk:** Goede aansluitingen tussen bestaande en nieuwe verbindingen zijn wenselijk om zo overstappen te faciliteren. Gewaakt moet echter worden dat de nieuwe

verbindingen worden aangegrepen om bestaande OV-verbindingen in te korten waardoor reizigers extra moeten overstappen. Reizigers willen niet voor 1 of 2 metrohaltes overstappen als ze met hun bus- of tramverbinding de eindbestemming ook kunnen bereiken, zelfs als de rit in tram of bus iets langer duurt. Slechts bij forse reistijdverschillen is de overstap aantrekkelijk. Behoud en versterk dus ook het fijnmazige busnetwerk. In alle oplossingsrichtingen zien wij bestaansrecht voor behoud van busroutes over de Haarlemmerhouttuinen en behoud van de vrije busbaan. Het benutten van deze busbaan voor trams verdient eveneens aanbeveling.

4. Bekostiging

a. Extra overheidsbijdrage en alternatieve bekostiging om gat te dichten

Wij zijn blij dat er budget beschikbaar is voor de eerste fase. De tweede fase is echter net zo urgent. Wij maken ons zorgen dat hiervoor nog geen middelen beschikbaar zijn. Het belang van de tweede fase is zo groot dat Rijk en Regio extra budget voor het project zouden moeten reserveren. Binnen de huidige financiële kaders van het Rijk, vervoerregio en gemeente zijn de mogelijkheden hiervoor echter niet ruim. Desondanks roepen wij daar wel toe op. Op korte termijn is helderheid nodig zodat na afronding van de verkenning ook besluitvorming over de tweede fase mogelijk is en voortvarend met de planstudie voor het hele project begonnen kan worden.

Wij hebben een aantal voorstellen om in aanvulling op extra bijdragen van de betrokken overheden extra inkomsten te kunnen genereren om zo meer budget vrij te maken:

- Een eerste optie is het introduceren van een planbatenheffing.
- Een tweede optie is het beperkt verhogen van de parkeertarieven en in ieder geval de parkeeropbrengsten te benutten voor fondsvorming voor het realiseren van dit soort OV-projecten. Hiermee wordt ook het gebruik van het OV gestimuleerd.
- Ten derde kunnen projectontwikkelaars in Havenstad worden verplicht naar rato van de omvang van de bouw van woningen en bedrijven bij te dragen in ruil voor de vastgestelde lage (en mogelijk nog verder te verlagen) parkeernorm. Door een lagere parkeernorm worden de kosten voor ontwikkelaars immers lager. Bovendien worden de potentiële opbrengsten hoger omdat de bespaarde vierkante meters kunnen worden ingezet voor andere functies. Ook is dit ook een extra stimulans voor de mobiliteitstransitie. Het is ook een noodzaak: een lage parkeernorm kan alleen als het OV ook van hoge kwaliteit is.
- Ten vierde kan gesproken worden met de werkgevers in de regio. Zij hebben op grond van het Klimaatakkoord een opgave om de mobiliteit van hun werknemers te verduurzamen. Zij hebben ook belang bij een goede OV-bereikbaarheid. Mogelijk zijn zij ook bereid bij te dragen aan het project in ruil voor aantrekkelijke proposities voor hun werknemers.
- Ten vijfde wijzen wij er op dat de provincie Noord-Holland, net als de andere provincies, opcenten op de motorrijtuigenbelasting heft. Een substantieel deel van die opcenten wordt opgebracht door autobezitters in Amsterdam en door mensen van elders in Noord-Holland die voor werk, winkel- of ander bezoek naar Amsterdam reizen. Daarbij heeft de provincie nog veel onbenutte belastingcapaciteit, omdat het de laagste opcenten van Nederland heft, terwijl juist in dit deel van de Randstad de mobiliteitsproblemen het grootst zijn. Een discussie over fondsvorming voor de ontwikkeling van deze grote OV-projecten, met een voeding mede uit deze opcenten, lijkt ons wenselijk.

Advies: Het realiseren van zowel de noord-zuidverbinding als de volledige oost-westverbinding is van nationaal belang en urgent. Zoek daarom als Rijk en Regio bij voorkeur voor de afronding van de MIRT-verkenning extra budget om ook de tweede fase te kunnen bekostigen. Onderzoek of het oormerken en verhogen van de parkeertarieven, de introductie van een planbatenheffing, een heffing op nieuwbouwwoningen en kantoren in ruil voor een lagere parkeernorm, alsmede het aanwenden van de opcenten op de motorrijtuigenbelasting kan worden ingezet als bijdrage aan de bekostiging.

5. Participatieplan

Wij waarderen het dat u een uitgebreid participatieplan heeft gemaakt. In uw participatieplan volgt u de formele fases van MIRT-verkenningen en doet u goede voorstellen voor werkvormen zoals onder andere een fietstocht door het gebied. Wij kunnen ons vinden in dit participatieplan. Wij hebben nog twee suggesties voor aanscherping van het participatieplan.

a. Beoordelingscriteria trechtering oplossingsrichtingen integraal bekijken

U stelt dat belanghebbenden mogen meedenken over de longlist van oplossingen. Wij vinden het van belang dat er niet alleen input kan worden geleverd voor deze longlist, maar dat er ook mogelijkheid is om te reageren op de concept longlist van oplossingsrichtingen die in beeld zijn. U wilt in de analytische fase de longlist door middel van beoordelingscriteria trechteren naar een shortlist van oplossingsrichtingen en vervolgens naar kansrijke oplossingsrichtingen. Wij ondersteunen uw voornemen om in deze fase te vragen wat belanghebbenden belangrijk vinden bij het maken van deze keuzes. Wij zouden graag in de participatie de concept set van beoordelingscriteria van zowel zeef 0 als zeef 1 besproken willen zien inclusief hoe zwaar elk criterium weegt.

Uiteindelijk worden al deze stappen in de concept-Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) vastgelegd, waarbij iedereen de gelegenheid heeft zienswijzen in te dienen. Door de set oplossingsrichtingen en de set beoordelingscriteria daaraan voorafgaand in de participatie integraal te bespreken hopen wij dat de zienswijzen over de concept-NRD zich kunnen beperken tot de hoofdvragen.

Advies: Wij adviseren in de analytische fase niet alleen te vragen naar mogelijke oplossingsrichtingen en mogelijke beoordelingscriteria voor zeef 0 en zeef 1, maar ook expliciet de concept set van oplossingsrichtingen en de concept set van beoordelingscriteria en weegfactoren in elke fase voor te leggen aan de deelnemers. Dit zou kunnen via de participatiebijeenkomsten, maar ook via het verzamelen van schriftelijke inbreng van de deelnemers.

b. Waardering belanghebbenden over voorkeursalternatief inventariseren

De kansrijke oplossingsrichtingen worden in de beoordelingsfase meer in detail onderzocht en afgewogen en de effecten van deze oplossingsrichtingen worden onderzocht in een milieueffectrapportage (planMER). Ook in deze fase biedt u de mogelijkheid om mee te denken over de beoordelingscriteria. Resultaat is een advies voor een voorkeursalternatief aan de bestuurders waarvan wij hopen dat het ook op breed draagvlak onder de belanghebbenden.

Er is in de beoordelingsfase geen formeel inspraakmoment. In deze fase kan echter nog veel relevante informatie op tafel komen bijvoorbeeld ten aanzien van kosten van verschillende oplossingsrichtingen en de resultaten van de planMER. Wij vinden het van belang dat de bestuurders de inbreng van belanghebbenden naar aanleiding van deze nieuwe informatie kunnen betrekken bij de keuze voor het Voorkeursalternatief. De kans dat het voorkeursalternatief nog fundamenteel wijzigt nadat in de besluitvormingsfase de ontwerp Voorkeursbeslissing (VKB) met het Voorkeursalternatief (VKA) ter inzage zijn gelegd is immers klein.

Advies: Wij adviseren de appreciatie van belanghebbenden over het Voorkeursalternatief te inventariseren en mee te nemen in het advies aan bestuurders bij de afronding van de beoordelingsfase.

Reizigersvereniging Rover
Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort
T: +31 33-4220450
M: secretariaat@rover.nl
www.rover.nl