



LANDELIJK OVERLEG  
CONSUMENTENBELANGEN  
OPENBAAR VERVOER

Aan  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
Vervoerregio Amsterdam (VRA)  
Provincie Noord-Holland  
Provincie Flevoland

Contactpersoon: A. Frerichs

Doorkiesnummer: Geen

Datum: 10 juli 2020

Bijlage(n): Geen

Ons kenmerk: Locov 2020-121362

Uw kenmerk: Geen

Onderwerp:

Ongevraagd advies OV op en rond de Ruit van Amsterdam

Geachte bestuurders,

De consumentenorganisaties in het Locov, de Reizigers Advies Raad van de Vervoerregio Amsterdam, Rocov Flevoland en Rocov Noord-Holland hebben kennisgenomen van het rapport "Voortvarend bouwen voor de toekomst" van mevrouw Sybilla Dekker, Gezaghebbende Derde Zuidasdok, en van het ontwerptracébesluit voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Amsterdam Centraal. Beide rapporten verschenen op 26 maart 2020.

Middels dit ongevraagd advies roepen wij u, naar aanleiding van deze rapporten, op om:

- meer samenhang te brengen in de besluitvorming en planning van bestaande en te verwachten grote infraprojecten voor trein en metro op en rond de 'Spoorruit van Amsterdam' en de overige HOV-verbindingen in de regio;
- aan met name de grote, langlopende projecten hogere eisen te stellen inzake de toekomstvastheid en het ontwerp daarop waar nodig aan te passen.

Wij missen een 'masterplan' voor een coherente ontwikkeling van het OV op en rond de Ruit van Amsterdam (inclusief Schiphol, Zaandam, Haarlem en Weesp). Wij adviseren om een aanpak in deze richting te gaan volgen. Er moet een optimum worden gevonden tussen spoor, metro en regionaal OV, waarbij wordt onderkend dat het spoor niet alleen van belang is voor het (inter)nationale netwerk maar ook voor het regionale netwerk.

Bezoekadres secretariaat  
Rijnstraat 8  
2515 XP DEN HAAG

Postadres  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Telefoon (070) 456 8999

Bereikbaar te voet vanaf ns-station cs en vanaf ns-station hs met tramlijn 9.

*In het Locov hebben zitting: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, NS, ProRail, ANWB, Ieder(in), Fietsersbond, Landelijke Studentenvakbond, KBO-PCOB en ROVER.*

De urgentie van voortgang in de gecoördineerde besluitvorming kan in onze optiek niet genoeg worden benadrukt. Het aantal reizigers in het OV rond Amsterdam is de afgelopen jaren veel sneller gegroeid dan de prognoses aangaven. Deze groei zal het komende decennium nog worden versterkt. Ten eerste door de economische en demografische ontwikkeling van Amsterdam en de regio (meer dan een kwart miljoen woningen erbij) en ten tweede door nieuw mobiliteitsbeleid. Zo zet het klimaatakkoord in op een vermindering van acht miljoen zakelijke autokilometers, heeft Amsterdam de ambitie voor een autoluwe stad en zet het Rijk in op verschuiving van vlieg- naar treinverkeer. Een schaa sprong in het OV is hiervoor essentieel. De coronacrisis zorgt er alleen voor dat de groei tijdelijk is afgeremd. Wij zijn er van overtuigd dat deze hoe dan ook terugkomt.

### **Concrete adviezen**

Het realiseren van de benodigde infrastructuur kost veel tijd. Voortgang nu is belangrijk om te voorkomen dat het openbaar vervoer rond Amsterdam later vastloopt.

Wij adviseren u, in deze volgorde van prioritering:

1. Versnel de bouw van een 3e perron te Amsterdam Zuid en verbeter reeds op korte termijn de ontsluiting van dit station voor voetgangers en via meer tramlijnen.
2. Actualiseer het verbouwingsplan voor Amsterdam Centraal, maak het ontwerp toekomstbestendig en kies voor 10 doorgaande sporen in plaats van 9.
3. Neem snel een principebesluit tot doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp.
4. Besluit tot aanleg van de ontbrekende schakel in het metronet tussen de Isolatorweg en het Centraal Station (huidige eindpunt oostlijn metro), maar doe dit niet ten koste van de spoorweginfrastructuur Sloterdijk – Centraal Station.
5. Investeer in lightrail voor betere en sterkere oost-westverbindingen met de zuidkant van de Amsterdamse agglomeratie: (a) tussen Haarlem en Amsterdam met een nieuwe lijn globaal langs de A9 en (b) tussen Amsterdam en IJburg met verlengingen van bestaande tram- en/of metrolijnen.
6. Maak toekomstbestendige keuzes voor de snel noodzakelijke investeringen in de OV-verbindingen met Almere.
7. Behoud voor de toekomst de mogelijkheid van een spoorverbinding tussen de Westtak en de Zuidtak om treinen uit de richting Zaandam ook naar Zuid te kunnen leiden. Start een QuickScan naar de mogelijkheid van een 4e perron op station Zuid.

8. Stel een integraal plan op voor de stapsgewijze ontwikkeling van een samenhangend netwerk van de spoorwegen en de hoofdlijnen van het regionale OV in en rond Amsterdam tot 2040. In dit plan moet dus ook de relatie tussen beide betrokken worden.

### **Toelichting**

In bijlage A geven wij een overzicht van de huidige projecten op de Ruit van Amsterdam en de onderlinge afhankelijkheden van deze projecten.

In bijlage B lichten wij de aanleiding tot dit advies nader toe.

In bijlage C gaan wij verder in op de 8 bovengenoemde aanbevelingen.

### **Afronding**

Wij zien graag uit naar het door ons gevraagde masterplan en hopen dat u snel zult besluiten tot de urgente investeringsimpuls in de spoorruit van Amsterdam.

Mocht u behoefte hebben aan een nadere toelichting, dan zijn wij hiertoe van harte bereid.

Met vriendelijke groeten,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV

REIZIGERSADVIESRAAD AMSTERDAM

ROCOV NOORD-HOLLAND

ROCOV FLEVOLAND

NB: Dit is een breed gedragen advies. De consumentenorganisaties in het Locov brengen dit advies uit samen met De Reizigers Advies Raad van de Vervoerregio Amsterdam, Rocov Flevoland en Rocov Noord-Holland. Zij richten dit advies ieder tot de concessieverlener waar zij adviesgerechtigd voor zijn. Met dit gezamenlijke advies benadrukken zij dat integrale keuzes nodig zijn voor het OV-systeem rond Amsterdam wat zowel ingrepen in het landelijke, regionale en lokale netwerk vraagt.

## **Bijlage A: Railplannen op en rond de Ruit Amsterdam**

Op de Ruit van Amsterdam – opgevat als de ring van railinfrastructuur plus de hoekpunten Schiphol, Zaandam, Haarlem, Holendrecht en Weesp – is sprake van diverse lopende, geplande en voorgenomen projecten en programma's. Deze plannen zijn in verschillende stadia van uitwerking en besluitvorming en hebben sterke onderlinge afhankelijkheden. Hieronder volgt een beknopte inventarisatie.

### **Zuidasdok**

Beoogt: aanvankelijk alleen verbreden A10 en ondergronds brengen van het centrale deel daarvan. Later toegevoegd: verbetering en uitbreiding OV-terminal met tweede perronspoor Noord/Zuidlijn metro, bredere reizigersonderdoorgang + bouw tweede onderdoorgang, nieuw tramstation aan zuidzijde, nieuw busstation aan noordzijde. Beoogde verdere toevoeging: derde perron + vijfde en zesde spoor trein.

Status: bouw tweede reizigersonderdoorgang gestart, verdere project ligt stil door financiële tegenvallers. Voor derde treinperron met 5e en 6e spoor loopt een MIRT-verkenning en moet nog een ontwerptractébesluit worden vastgesteld. Dit ontwerptractébesluit was oorspronkelijk voorzien najaar 2019 (voetnoot: Staatscourant 2018, 69791, 14 december 2018, Startbeslissing MIRT-verkenning derde perron Amsterdam Zuid. De planning voor OTB in najaar 2019 werd bij de startbeslissing wel ambitieus genoemd. Onduidelijk is wanneer nu wel dit besluit wordt genomen).

Planning: Indicatief, indien bouw dit jaar wordt hervat (Op basis van rapport Sybilla Dekker, figuur 7 op pagina 34): tweede perronspoor Noord/Zuidlijn 2024, tramstation zuidzijde 2027, busstation noordzijde 2028, derde treinperron + 5e en 6e spoor 2034.

### **PHS Amsterdam Centraal**

Beoogt: vrij leggen van de PHS-corridor Utrecht-Amsterdam-Alkmaar (met ongelijkvloerse kruising) om hogere frequenties mogelijk te maken en herinrichting station om groei reizigersstromen aan te kunnen.

Status: ontwerptractébesluit vrijgegeven.

Planning: duur realisatie circa 9 jaar (voorzien: 2021-2029).

### **Airportsprinter**

Beoogt: andere treinbediening Amsterdam Centraal – Schiphol, namelijk alleen nog met Sprinter-shuttle Amsterdam Centraal – Hoofddorp, Thalys en Eurostar en niet meer met Intercity direct. Dit is bedoeld als tijdelijke oplossing tijdens verbouwing Amsterdam Centraal en zolang de Noord/Zuidlijn nog niet verlengd is naar Schiphol Airport en Hoofddorp.

Status en planning: wordt opgenomen in jaardienstregeling 2023.

### **Verlengen Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp**

Beoogt: rechtstreekse verbinding van Schiphol en Hoofddorp met centrum Amsterdam, ruimte voor reizigersgroei scheppen op station Schiphol en spoorverbindingen met Amsterdam Centraal en Zuid, ontlasten busoverstap Schiphol en metro-overstap Amsterdam Zuid.

Status: groeiende consensus maar besluitvorming laat op zich wachten (wellicht vanwege financieringsvraagstuk).

Planning: mogelijk realisatiejaar 2032, indien besluit opname in MIRT in 2020 valt.

### **Multimodale knoop Schiphol**

Beoogt: extra toegangen tot de treinperrons alsmede herinrichting van stationshal en busstation om groeiende reizigersstromen goed te kunnen afwikkelen.

Status: Planuitwerking, inpassing Noord/Zuidlijn maakt geen deel uit van de opdracht.

Realisatie: grotendeels in 2025, OV-chipkaartpoortjes 2030.

### **Sluiten metroring Isolatorweg – Centraal Station**

Beoogt: verlenging metro vanaf Isolatorweg met aansluiting op bestaand metrostation Centraal Station van de oostlijn, teneinde bestaande en nieuwe wijken in Amsterdam West beter te ontsluiten, stadsdelen beter te verbinden en capaciteitsplafond oostlijn te verhogen.

Status: In onderzoek in het kader van OV Toekomstbeeld 2040.

### **PHS OV SAAL-corridor: extra inhaalsporen Weesp**

Beoogt: 7e en 8e spoor in Weesp (van twee naar vier inhaalsporen) om meer Intercity's en Sprinters mogelijk te maken.

Status: planstudie. Ontwerptracébesluit was gepland 2019 maar is uitgesteld omdat het beoogde aantal treinen niet paste. Besluit voorkeursvariant nu verwacht eind 2020 (voetnoot: Brief staatssecretaris Infrastructuur en Waterstaat betreffende Voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer 2019-2 en rapportage ADR, 22 april 2020). Hierdoor staat start realisatie eind 2022 onder druk.

Realisatie: 2022-2027.

## **PHS Amsterdam – Alkmaar**

Beoogt: uitbreiding station Uitgeest en aanleg opstel terrein Heerhugowaard om frequentie Intercity's en (tot Uitgeest) Sprinters te kunnen verhogen naar 6x per uur.

Status: planstudie, ontwerp tracébesluit verwacht in 2020.

Realisatie: 2022-2028 (volgens website ProRail). Door vertraging Zuidasdok en afhankelijkheid verbouwing Amsterdam Centraal/Transformatorweg kan zonder verdere ingrepen de beoogde frequentieverhoging pas op zijn vroegst 2036 worden geëffectueerd.

## **Toekomstbeeld OV 2040**

Beoogt: op basis van een gezamenlijke visie op de ontwikkeling van het OV op langere termijn van Rijk, regio's, vervoerders en ProRail komen tot een meer integrale benadering van het OV en gestalte geven aan de ambities binnen de sector.

Status: in een Contourennota (2019) hebben de betrokken partijen een 'adaptief programma' van diverse te nemen activiteiten vastgelegd. Met betrekking tot de netwerkontwikkeling zijn vanuit Noord-Holland en Flevoland bouwstenen aangedragen in het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 (2019). Momenteel worden alle regionale en nationale bouwstenen gewogen op effectiviteit en kosten. Op basis hiervan komen zij al of niet in aanmerking voor verdere ontwikkeling en investeringsafspraken in het kader van het bestuurlijk overleg (BO) MIRT.

## **Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB)**

Beoogt: koers, strategie en ontwikkelagenda voor de korte en lange termijn (tot 2040), gericht op aanpak van urgente bereikbaarheidsopgaven in de Metropoolregio Amsterdam met prioriteit voor de economische toplocaties en in samenhang met de verstedelijkingsopgave. Onderdeel van het programma is o.a. MIRT-verkenning Rottepolderplein, MIRT-onderzoek Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp, de Actieagenda Stedelijke Bereikbaarheid, programmalijn Slimme en Duurzame Mobiliteit.

Status: programmaplan SBAB is vastgesteld in BO MIRT (2018). In 2019 is een MRA-breed adaptief ontwikkelpad opgesteld dat richting geeft aan de ruimtelijke en bereikbaarheidsontwikkeling tot 2040, als sturingsinstrument voor het programma SBAB en de in het BO MIRT, respectievelijk de programmaraad SBAB te nemen investeringsbeslissingen.

Planning: start realisatie herstructurering Rottepolderplein niet eerder voorzien dan 2023

## **Bijlage B: Aanleiding tot dit advies**

De volgende ontwikkelingen zijn aanleiding voor het uitbrengen van dit ongevraagde advies:

### **A. Stagnatie station Amsterdam Zuid/OV-terminal**

De vertraging van het project neemt dusdanige vormen aan dat het noodzakelijk is om tussenmaatregelen te nemen om capaciteits-, veiligheids- en comfortknelpunten het hoofd te bieden. De volgende problemen voor de reizigers zijn nu al urgent of worden dat binnen enkele jaren:

- Door de beperkte transferruimte (perrons, stijgpunten, reizigersonderdoorgang) is de veiligheid van de reizigers in het geding. Er moet nu al OV-personeel worden ingezet om de drukte in de spits in goede banen te leiden. Het aantal voor de toekomst geprognoseerde reizigers is nu reeds behaald en groeit nog steeds. Het aantal reizigers groeit door de verplaatsing van IC Direct naar dit station in 2023 nog sterker, alsmede de overstapbewegingen naar het stedelijk OV.
- Het transferknelpunt legt ook beperkingen aan het dienstregelingontwerp op: er mogen geen treinen gelijktijdig in dezelfde richting aankomen omdat de transfercapaciteit dan te ver overschreden kan worden.
- De huidige tram- en bushaltes zijn zeer ongelukkig gesitueerd. De loopafstand naar de trein- en metroperrons is lang, met veel traplopen (zonder roltrap), er moet een autorijbaan worden overgestoken en door de vele overstekende reizigers wordt ook het tram- en busverkeer gehinderd.
- Op de Strawinskylaan is te weinig ruimte voor een adequate keervoorziening van de tramlijn naar Amstelveen Zuid (vanaf eind 2020) en Uithoorn (eind 2024) (Voetnoot: Van de twee tramlijnen naar Amstelveen rijdt alleen lijn 5 nog verder de stad in voorbij station Zuid. Het besluit om de lijn naar Amstelveen Zuid (voorheen lijn 51) bij station Zuid te knippen geldt straks ook voor de vervangende tramlijn 25; bij Zuid moet dus iedereen overstappen). Het keerspoor levert bij het huidige (beperkte) gebruik al regelmatig problemen op.
- De groei van de Zuidas als zodanig alsmede de reizigersontwikkeling van station Zuid maken het nu reeds urgent om tramlijnen vanuit meer richtingen naar station Zuid te leiden, waarmee ook meer doorverbindingen te realiseren zijn (met de vervoerkundige en ruimtelijke voordelen van dien).

### **B. Afhankelijkheid PHS Amsterdam Centraal van project Zuidasdok**

De verbouwing van Amsterdam Centraal is afhankelijk geworden van het stagnerende, ernstig vertraagde project Zuidasdok, en daarbinnen van een projectuitbreiding (derde

perron voor 5e en 6e spoor) die nog pas in de MIRT-verkenningsfase verkeert. Dit komt door de beslissing om in het ontwerp van Amsterdam Centraal terug te gaan van 10 naar 9 doorgaande sporen en de internationale treinen naar Zuid in plaats van Centraal te laten rijden.

Een van de hoofddoelen van PHS Amsterdam Centraal, de frequentieverhoging op de lijn naar Alkmaar, dreigt hierdoor pas op zijn vroegst in 2036 te kunnen worden gerealiseerd (voetnoot: Blz. 34 rapport-Dekker. Pas in 2034 kunnen de internationale treinen verhuizen naar station Amsterdam Zuid omdat dan het derde perron klaar is. Pas dan kan de verbouwing bij Transformatorweg starten. Voor de frequentieverhoging naar Alkmaar is deze aanpassing noodzakelijk). Dat is 10 jaar later dan in 2018 was gepland (voetnoot: Voortgangsrapportage Tracéwetplichtige projecten 2e helft 2018).

Het is onduidelijk hoe in de tussentijd (2023 – 2034) de internationale HSL-treinen op Amsterdam Centraal worden afgehandeld (voetnoot: De verbouwing van Amsterdam Centraal begint vanwege de bouwlogistiek op de meest noordelijke sporen waar nu de internationale treinen worden afgehandeld, waar de terminal voor de Eurostar is gebouwd en waar de verbindingssporen richting rangeerterrein Watergraafsmeer liggen. Deze verbindingssporen zullen verdwijnen. Onduidelijk is of de Eurostar terminal en de verbindingssporen tot 2034 beschikbaar en in gebruik blijven voor internationale treinen) en welke gevolgen dit heeft voor de binnenlandse treindienst. Ook is onduidelijk hoe de voortgaande reizigersgroei tijdens deze 10 jaar wordt opgevangen op Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid. De vertraging in beide projecten betekent dat de dienstregeling in heel Noord-Holland de komende 16 jaar nagenoeg op slot zit. Pas in 2036 kan de frequentie naar Alkmaar worden verhoogd als tussentijds geen extra maatregelen worden genomen. Hetzelfde geldt voor verkorting van de reistijden naar Alkmaar en Den Helder (voetnoot: Verkorting van de reistijden naar Alkmaar en Den Helder is wel mogelijk. Maar zonder frequentieverhoging heeft dit negatieve gevolgen voor grote groepen reizigers in onder meer Castricum en Zaandam. De consumentenorganisaties hebben in een Locov advies over dienstregeling 2022 d.d. 12 maart 2020 (kenmerk 2020-50163) daarom aangegeven deze variant niet wenselijk te vinden. Ook regionale overheden hebben dit standpunt ingenomen ).

### **C. PHS-ontwerp Amsterdam Centraal is gebaseerd op achterhaalde prognoses**

De onderbouwing van het ontwerp-tracébesluit Amsterdam Centraal geeft weinig tot geen rekenschap van voortschrijdend inzicht met betrekking tot prognoses van de ontwikkeling van het OV-gebruik en beleidsvoornemens. Het besluit gaat uit van treinintensiteiten in 2030 die zijn gebaseerd op prognoses voor het aantal reizigers uit 2010. Op basis van de NMCA uit 2017 zijn al meer ingrepen nodig. Maar ook de prognoses uit de NMCA zijn inmiddels door de werkelijkheid ingehaald, zeker rond Amsterdam. Er is amper een indicatie te vinden van de hoeveelheid 'rek' die in het ontwerp van station en sporenplan is opgenomen voor verdere reizigersgroei in alle richtingen.



#### **D. PHS-ontwerp Amsterdam Centraal kijkt te weinig vooruit**

Het PHS-ontwerp voor Amsterdam Centraal is gericht op 2030. Dat was in 2010 nog ver weg. Maar in het jaar waarin de voltooiing van het project nu wordt voorzien is 2030 al 'morgen' geworden. Door de vertraging van Zuidasdok (zie B) lijkt de afronding van het project zelfs nog 6 jaar verder te moeten opschuiven. Aan een project dat meer dan honderd miljoen euro, negen jaar bouwtijd en veel reizigershinder kost, moet een stevige eis van toekomstvastheid worden gesteld. Uit de onderbouwing zou moeten blijken dat het projectresultaat zonder grote aanpassingen en zonder nieuwe knelpunten met zich mee te brengen minstens mee kan tot 2040, met een doorkijk in die onderbouwing tot 2050.

Het gemis van een deugdelijke en inzichtelijk gemaakte toekomstvastheidstoets wordt nog zorgwekkender doordat er recent nieuwe beleidsvoornemens zijn bijgekomen die het gebruik van de trein rond Amsterdam nog verder zullen doen toenemen. Zie hieronder bij E. Dit vergroot de noodzaak om het ontwerptractébesluit te actualiseren met de nieuwste inzichten en met een ruimere tijdshorizon, zoals wij hierboven reeds noemden.

In het ontwerptractébesluit staat dat de ontworpen situatie van Amsterdam Centraal uitgangspunt is bij de uitwerking van het Toekomstbeeld OV 2040. Eventuele aanvullingen zullen volgens het ontwerptractébesluit te zijner tijd moeten worden uitgewerkt en worden beoordeeld op effecten. Het is niet duidelijk in hoeverre het ontwerp voor Amsterdam Centraal rekening houdt met dienstregelingmodellen die worden geschetst in de nota Contouren Toekomstbeeld OV 2040 en onder welke voorwaarden (eventuele benodigde extra investeringen). Dit wringt. Wij vinden het onjuist om een uitwerking die is gebaseerd op inmiddels achterhaalde prognoses en slechts een blik biedt tot 2030 bij voorbaat als kader op te leggen aan de netwerkontwikkeling gericht op 2040 en verder. Het zou juist andersom moeten zijn, zolang het nog kan.

#### **E. Nieuwe beleidsambities nog niet vertaald in infrastructurele eisen en plannen**

In het klimaatakkoord staat de ambitie om 8 miljard minder reizigerskilometers in het zakelijke autoverkeer te krijgen onder andere door vervanging door andere modaliteiten. Een flink deel daarvan zal opgevangen moeten worden door de treindiensten rond Amsterdam.

Een volgende beleidsambitie die zich steeds duidelijker aftekent is een verschuiving van het vliegtuig naar de trein op de kortere afstanden in Europa. Er zullen dan meer snelle treinen moeten kunnen rijden richting België en Frankrijk, Verenigd Koninkrijk en Duitsland. Omdat overstapreizen aantrekkingskracht missen, zullen Amsterdamse stations in ieder geval een deel van deze groei moeten accommoderen.

Daarnaast hebben verschillende steden in de MRA de ambitie voor een autoluwe stad. Tegelijkertijd ligt er in dit gebied de opgave een kwart miljoen woningen bij te bouwen in verband met economische en demografische ontwikkelingen. Dit heeft grote consequenties

voor de hoeveelheid verplaatsingen en de verdeling over de vervoerwijzen. De overheden in de regio zien een schaa sprong in het OV als een onmisbare randvoorwaarde. Hierbij hoort een nog sterkere groei van het aantal reizen met het OV dan waar de prognoses tot nu toe van zijn uitgegaan.

Deze beleidsambities brengen niet alleen de noodzaak met zich mee te voldoen aan de extra vraag naar capaciteit, maar ook te zorgen voor een attractief OV-netwerk voor de dagelijkse verplaatsingen als alternatief voor de auto. De trein zou daarbij samen met lichtere railsystemen zoals de metro en snelle tramlijnen de ruggengraat van het systeem moeten vormen. Voor het MRA-gebied zijn daarbij doorgaande regionale treinverbindingen over de centrale knooppunten heen (Amsterdam Centraal en Zuid) van groot belang. Hiermee worden de belangrijke knooppunten in de regio rechtstreeks verbonden met zo veel mogelijk Amsterdamse 'poorten' (Centraal, Amstel, Bijlmer ArenA, Zuid en Sloterdijk). Aan de kwaliteit van de regionale verbindingen over het spoor zou, ook op andere punten dan rechtstreeksheid, in de afweging ten minste evenveel gewicht moeten worden toegekend als aan de nationale en interregionale verbindingen.

In de nu voorliggende plannen voor de stations in de Amsterdamse regio is nog weinig of niets van genoemde beleidsambities terug te vinden. Het ontwerp tracébesluit voor Amsterdam Centraal laat geen uitbreiding maar juist een beperking van doorrijmogelijkheden zien. Het ontwerp gaat uit van een groot aantal kerende treinen. Er is ook nog geen zicht op verbetering van de verbindingen tussen Noord-Holland boven het Noordzeekanaal en Schiphol en Amsterdam Zuid. Verhoging van het aantal rechtstreekse treinen van Zaandam naar Schiphol is pas mogelijk als de Noord/Zuidlijn is doorgetrokken naar Hoofddorp én de metroring is gesloten.

De snelle groei van het aantal reizigers (zie onder C) en de nieuwe beleidsambities maakt dat projecten uit de Contouren Toekomstbeeld OV en uit het Regionale Toekomstbeeld OV die zijn voorzien voor 2040 en die tegemoet komen aan de knelpunten uit de NMCA feitelijk al rond 2030 nodig zijn. Voor deze projecten is de MIRT-verkenning nog niet gestart.

## **F. Oplossing knelpunt Weesp binnen huidige scope niet toekomstvast**

In 2019 bleek dat het ontwerp voor de inframaatregelen middellange termijn PHS OV-SAAL waaronder uitbreiding van station Weesp niet de beoogde treinfrequenties accommodeert (voetnoot: Kamerstuk 32404-92, Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over basisrapportage PHS, 26 april 2019) Infrastructuurele maatregelen om de dienstregeling wel te kunnen realiseren zijn niet haalbaar binnen de budgettaire kaders van het programma (voetnoot: Kamerstuk 32404, nr. 93, Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over Voortgangsrapportage PHS 2019 eerste half jaar, 3 oktober 2019). Wij concluderen dat oplossingen binnen deze kaders onvoldoende capaciteit en kwaliteit bieden voor de vervoervraag in 2030, zeker gezien de omvangrijke woningbouwplannen. Binnen de dienstregelingen die wel mogelijk zijn blijven

er volle treinen. Bovendien staat binnen deze dienstregelingen tegenover reizigers die kortere reistijden en hogere frequenties krijgen een grote groep reizigers die juist te maken krijgt met langere reistijden, alsmede het opheffen van een relatie per IC van het stadsgewest Haarlem en heel Noord-Holland boven het Noordzeekanaalgebied met Amersfoort en met Almere (en verder). De capaciteit van de infrastructuur moet niet de dienstregeling dicteren, maar de vervoersbehoefte moet maatgevend zijn voor een adequate dienstregeling en daarbij passende infrastructuur met ruimte voor flexibiliteit. Daarom is een grootschaliger uitbreiding van de infrastructuur op de corridor naar Almere noodzakelijk.

### **G. Onzekerheden m.b.t. faciliteren internationale treinen op station Zuid**

Er is nog geen ontwerptractébesluit voor de uitbreiding van station Zuid met een derde perron en een 5e en 6e spoor. Het is hierdoor nog niet duidelijk welke extra infrastructurele maatregelen nog nodig zijn om de internationale treinen te kunnen faciliteren. Dit betreft zowel het station zelf als voorzieningen elders die essentieel zijn. Op zijn minst in hoofdlijnen zal er snel antwoord moeten komen op vragen zoals:

- Hoe wordt het 'internationale' perron ingericht met een af te grenzen ruimte voor de reizigers die de security check en identiteitscontrole voor de Eurostar zijn gepasseerd? Laat dit voldoende perroncapaciteit (ruimte en tijd) over voor de andere internationale treinen? Laat de oplossing een groei van het aantal Eurostar- en Thalys-treinen of nieuwe internationale verbindingen toe?
- Welke infrastructurele voorzieningen zijn buiten het station nog nodig om de treinen tijdens hun buffertijd op te stellen en schoon te maken? In station Zuid zelf zou dit teveel perroncapaciteit kosten. Nu gebeurt dit in Watergraafsmeer, maar dit legt tussen Zuid en Watergraafsmeer extra druk op de spoorcapaciteit (met een gelijkvloerse kruising bij Diemen Zuid) terwijl dit spoor nu al een capaciteitsknelpunt is gebleken in het project OV-SAAL.
- Er ontbreekt een marktanalyse of het of het voor de reiziger wenselijk en zinvol is om alle internationale treinen van Centraal naar Zuid te verplaatsen. Het moment waarop zo'n verplaatsing mogelijk (en volgens het Voorkeurbesluit ook noodzakelijk) zal zijn, is inmiddels opgeschoven naar 2034. Op zo'n lange termijn is het hachelijk om voor het internationale spoorvervoer naar Amsterdam zo weinig speelruimte in te bouwen als in de huidige plannen zit.

### **H. Hoe zeker is het dat station Zuid niet snel opnieuw een knelpunt wordt?**

Omdat het derde perron op Amsterdam Zuid door het ontwerptractébesluit voor PHS Amsterdam Centraal geheel door internationale treinen zal worden gebruikt, levert deze uitbreiding geen extra ruimte op voor een verbetering van het binnenlandse treinaanbod in vergelijking met de situatie rond 2022 (voetnoot: Als de 5e en 6e Intercity Schiphol

Airport – Utrecht Centraal – Arnhem Centraal is geïntroduceerd). Het is hierdoor zelfs met de voorziene bredere perrons niet uit te sluiten dat in de toekomst opnieuw beperkingen aan het ontwerp van de binnenlandse dienstregeling moeten worden opgelegd om een reizigersinfarct bij de stijgpunten te voorkomen. In de bijlage “Nut en Noodzaak” van het rapport van de commissie Dekker (Rapport-Dekker, bijlage III, blz. 3) stellen prof. dr. Coen N. Teulings en prof. dr. Henri L.F. de Groot hierover: *“Voor zover ons bekend zijn er geen plannen voor een vierde perron, terwijl een simpele analyse van trends in vervoersstromen suggereert dat daar op afzienbare termijn behoefte aan is”*. De opmerking legt de vinger op een zwakke plek: het ontbreken van een geactualiseerde markt- en capaciteitsanalyse met betrekking tot station Zuid.

## **Bijlage C: Aanbevelingen**

### **1. Versnel de bouw van een 3e perron te Amsterdam Zuid en verbeter reeds op korte termijn de ontsluiting van dit station voor voetgangers en via meer tramlijnen.**

Het is van belang dat zo spoedig mogelijk het Tracébesluit voor realisatie van het 3e perron op Amsterdam Zuid wordt genomen. Dit is een no-regret maatregel. Onderbouw hoe de terminal voor het afhandelen van de security check en de paspoortcontrole wordt ingericht ten behoeve van treinen met een speciaal beveiligingsregime, zoals nu de Eurostar, en wat dit betekent voor de capaciteit van het station (aantal treinen per uur). Onderbouw ook hoe het rangeren van internationale treinen naar Watergraafsmeer zonder gevolgen voor de overige reizigerstreinen mogelijk is tussen Duivendrecht en Watergraafsmeer.

Op basis van het advies van mevrouw Dekker (Rapport-Dekker, blz. 11, 46 en 47) adviseren wij de realisatie van de zuidelijke autotunnel van het Zuidasdok te versnellen om zo eerdere oplevering van het 3e perron mogelijk te maken<sup>15</sup>. Versnelling is noodzakelijk vanwege de urgentie van de capaciteitsproblemen op Amsterdam Zuid, om de vertraging van andere OV-projecten rond Amsterdam te beperken, om de verlenging van de Noord/Zuidlijn zo snel mogelijk te kunnen realiseren en om het tramstation dicht bij de passages te situeren.

Maak gezien de capaciteitsproblemen van de perrons en de stijpunten op Amsterdam Zuid op korte termijn ook opgangen naar de perrons aan de oostzijde (Beethovenstraat, hier zijn nu al nooduitgangen). Handhaaf verder de uitgangen aan de westzijde bij de Parnassusweg. Zo worden de loopafstanden naar de tijdelijke halte van de tram tot 2027 korter. Gelet op de lange bouwtijd van station Zuid en de sterke groei van het aantal reizigers, is daarnaast reeds op korte termijn een doortrekking van verschillende tramlijnen naar station Zuid nodig alsmede verlenging van de Uithoorntramlijn naar het Amstelstation. Wij vragen de Vervoerregio voor deze aanpassingen in het tramnetwerk rond het station een plan te maken en het Rijk hieraan bij te dragen.

### **2. Actualiseer het verbouwingsplan voor Amsterdam Centraal, maak het ontwerp toekomstbestendig en kies voor 10 doorgaande sporen in plaats van 9.**

Wij adviseren de scope van het ontwerptractébesluit PHS Amsterdam Centraal te toetsen op toekomstvastheid en vervolgens het plan en de onderbouwing aan te passen aan de gerealiseerde en verwachte reizigersgroei en de nieuwste inzichten uit het Toekomstbeeld OV 2040. Wij herkennen ons in de voorstellen hierover in de zienswijze die Reizigersvereniging Rover inmiddels heeft ingediend op het ontwerptractébesluit.

Wij doen een dringend appel op u om alsnog 10 in plaats van 9 doorgaande sporen te realiseren en het ontwerp van het station, het emplacement en de vrije kruising

Dijksgracht zo aan te passen dat Amsterdam Centraal een doorstroomstation kan worden. Deze maatregelen zijn noodzakelijk gezien de groei van het aantal reizigers, om het ontwerp toekomstbestendig te maken en om doorgaande treindiensten op alle corridors mogelijk te maken. Centrale knooppunten in grote agglomeraties hebben waar dat maar enigszins mogelijk is Intercity- en Sprinterverbindingen die vanuit alle windrichtingen bijeen komen en verder doorrijden. Dit sluit ook beter aan bij de wens van reizigers om overstapvrije verbindingen te hebben. Omdat het niet uit te sluiten valt dat een beperkt aantal treinen wel moet keren, bijvoorbeeld om bij te sturen bij verstoringen of omdat de vervoersvraag ten westen van het station anders is dan ten oosten van het station, is het naar onze overtuiging noodzakelijk dat er voor elke corridor keerspooren (tailtracks) komen zowel ten westen als ten oosten van het station. Zo hoeven treinen niet op het station zelf te keren en worden in een hoogfrequente treindienst doorgaande treinen niet gehinderd. Wij adviseren u hiervoor ruimte te maken bij Dijksgracht en tussen Amsterdam Centraal en Sloterdijk.

Gezien de vertraging als gevolg van de afhankelijkheid van het Zuidasdok lijkt een heroriëntatie op faseringsmogelijkheden gewenst, zo niet onvermijdelijk. Gegeven de sterke groei van het aantal reizigers vragen wij te onderzoeken of een ander dienstregelingontwerp mogelijk is om de komende 16 jaar meer capaciteit te bieden en of daarbij al een stap gezet kan worden naar meer doorgaande verbindingen. Een nieuwe integrale projectplanning tot 2040 is in onze ogen noodzakelijk, niet alleen van de lopende projecten maar ook van nieuwe projecten rond de Ruit van Amsterdam die worden genoemd in het regionale en landelijke Toekomstbeeld OV 2040.

### **3. Neem snel een principebesluit tot doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp.**

Op korte termijn is een principebesluit nodig dat de Noord/Zuidlijn wordt doorgetrokken naar Schiphol Airport en Hoofddorp. Dit vanwege de urgentie van vermindering van de reizigersdruk op Amsterdam Zuid en Schiphol Airport, om ruimte te creëren voor verbetering van het regionale en internationale spoorvervoer, én om realisatie van de metrolijn mee te kunnen nemen in uitwerking multimodale knoop Schiphol. Doortrekking naar Hoofddorp en realisatie van een metrostation Schiphol knoop Noord zijn wenselijk om een belangrijk deel van de overstap van trein op metro en HOV-busdiensten op de metro te verleggen van Schiphol Airport en Amsterdam Zuid naar deze metrostations.

Tussen Amsterdam Zuid en Schiphol zijn verschillende routevarianten mogelijk. Laat de keuze van een variant het principebesluit tot doortrekking niet gijzelen. De enige mogelijkheid om realisatie van de doortrekking van de Noord/Zuidlijn te versnellen zit in de besluitvormingsfase.

**4. Besluit tot aanleg van de ontbrekende schakel in het metronet tussen de Isolatorweg en het Centraal Station (huidige eindpunt oostlijn metro), maar doe dit niet ten koste van de spoorweginfrastructuur Sloterdijk – Centraal Station.**

Wij verzoeken Rijk en Vervoerregio zo spoedig mogelijk een positief besluit te nemen over het compleet maken van de metroring tussen Isolatorweg en Amsterdam Centraal. Deze schakel verbindt twee hoogfrequent bediende metro-trajecten (Westtak - Isolatorweg en de metro-Oostlijn), waarmee een betere verdeling van de reizigersstromen binnen Amsterdam en van/naar de verschillende NS-stations wordt bereikt. De nieuwe schakel ontsluit grote nieuwe woningbouwlocaties zoals Haven Stad. Ook komt hiermee een einde aan het keren van de metrotreinen op station CS dat capaciteitsbeperkend en zeer storingsgevoelig is.

Het sluiten van de metroring en doortrekking van de Noord-Zuidlijn maken het mogelijk de tijdelijke airportsprinter op te laten gaan in regionale treindiensten. Tevens wordt hoognodige ruimte vrijgemaakt op de Westtak voor meer treinen tussen Zaandam en Schiphol. Er kan dan een Intercity/sneltrain rijden tussen Alkmaar en Den Haag Centraal via Amsterdam Lelylaan en Schiphol. Dit voorkomt dat reizigers uit de kop van Noord-Holland twee keer moeten overstappen. Ook maakt het sluiten van de metroring terugkeer mogelijk van doorgaande treinen van Amsterdam Centraal naar de zuidelijke Randstad via Schiphol Airport. Het is hiervoor wel noodzakelijk te kiezen voor een metrovariant die het hoofdspoor tussen Amsterdam Centraal en Amsterdam Lelylaan beschikbaar houdt voor treinen. Behoud van deze verbinding is ook van groot belang als omleidingsmogelijkheid wanneer de route via Haarlem niet beschikbaar is.

**5. Investeer in lightrail voor betere en sterkere oost-westverbindingen met de zuidkant van de Amsterdamse agglomeratie: (a) tussen Haarlem en Amsterdam met een nieuwe lijn globaal langs de A9 en (b) tussen Amsterdam en IJburg met verlengingen van bestaande tram- en/of metrolijnen.**

Ook na realisatie van de bij punt 1 t/m 4 genoemde projecten blijft de druk op de stations Amsterdam Centraal, Schiphol Airport en Amsterdam Zuid groot. Vanwege de groeiende vervoervraag is het van belang te investeren in nieuwe regionale oost-west corridors. Dit kan gezien de benodigde investeringen niet zonder betrokkenheid van het Rijk. Wij adviseren:

- Realisatie van een lightrail langs de A9 tussen Haarlem, Schiphol Noord, Amstelveen, Amsterdam Bijlmer;
- Beter verbinden van IJburg met andere delen van Amsterdam. Dit kan door opwaarderen en verlengen van tramlijn 1 tot een hoogwaardige oost-west-tramverbinding van IJburg via Zeeburg, Amsterdam-Oost, Leidseplein, Lelylaan en Osdorp naar een nieuw knooppunt Lijnden aan de A9-corridor, door het verlengen

van tramlijn 19 van Diemen naar Amsterdam Bijlmer en op termijn wellicht door het verlengen van de metro via Diemen-Zuid naar IJburg.

Deze projecten zorgen voor alternatieve routes op de oost-west as, die de druk op het spoorweginet verlichten. Tegelijkertijd vormen zij tangentiële verbindingen die de huidige, overwegend radiale verbindingen, met elkaar verbinden. Dit komt de gehele netwerkqualiteit ten goede en bevordert de ontwikkeling van knooppunten in het regionale OV. De vervoervraag is nu al zo hoog dat het busnetwerk (Haarlem) en de bestaande tram (IJburg-Amsterdam Centraal) geen afdoende oplossing meer bieden. Bovendien ontsluiten de door ons voorgestelde verbindingen veel nieuwe woningbouwlocaties. Daarmee wordt voorkomen dat het autoverkeer aan de zuid-, west- en oostkant van Amsterdam verder vastloopt. Wij vragen Rijk en regio daarom voor deze projecten samen MIRT-verkenningen te starten. Ook vragen wij bij het doortrekken van de Noord/Zuidlijn bij Schiphol Noord rekening te houden met een goede verknoping met de toekomstige lightrailverbinding.

## **6. Maak toekomstbestendige keuzes voor de snel noodzakelijke investeringen in de OV-verbindingen met Almere.**

De consumentenorganisaties in het Locov zullen op korte termijn het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat adviseren over de bedieningsmodellen middellange termijn PHS OV SAAL. Gezamenlijk concluderen wij dat de resultaten van het onderzoek naar mogelijke dienstregelingsmodellen de urgentie aantonen van snelle besluitvorming over de OV-verbindingen met Almere voor de lange termijn. Gezien de autonome vervoergroei, de ambities in het Klimaatakkoord, de keuze van Amsterdam om te komen tot een autoluwe binnenstad en de woningbouwopgave in zowel Amsterdam en Almere dienen grootschalige ingrepen reeds rond 2030 opgeleverd te worden, rekening houdend met de verdere doorgroei van de vervoersbehoefte richting 2040. Daarom dient de bouw snel te starten. Het gaat daarbij zowel om toekomstige uitbreidingen van het OV in Almere en Amsterdam (IJmeermetro en/of spoorverdubbeling inclusief eventuele bypass bij Weesp) als om een besluit over de Goederenrouting Oost-Nederland. Wij adviseren u nog deze kabinetsperiode een besluit te nemen over deze lange termijnmaatregelen.

## **7. Behoud voor de toekomst de mogelijkheid van een spoorverbinding tussen de Westtak en de Zuidtak om treinen uit de richting Zaandam ook naar Zuid te kunnen leiden. Start een quickscan naar de mogelijkheid van een 4e perron op station Zuid.**

In onze ogen kunnen met een 4e perron op Amsterdam Zuid in de toekomst capaciteits- en kwaliteitsknelpunten worden voorkomen. Hiermee kan het aandeel duurzame mobiliteit (lopen, fietsen en OV) in de mobiliteitsmix in de regio Amsterdam verder groeien en worden tegelijk de stations Amsterdam Centraal en Schiphol Airport verder ontlast. Een



vierde perron biedt mogelijkheden voor het aanbieden van nieuwe, veel gevraagde verbindingen. Zo zou station Amsterdam Zuid kunnen worden aangesloten op de Westtak zodat een rechtstreekse verbinding Zaandam – Amsterdam Lelylaan - Amsterdam Zuid mogelijk wordt. Dit maakt PHS Amsterdam Centraal ook robuuster omdat zo een omleidingsroute ontstaat tussen Utrecht en Noord-Holland Noord bij calamiteiten op Amsterdam Centraal. Daarom vragen wij bij het doortrekken van de Noord/Zuidlijn (zie punt 4) een zuidwestboog bij Riekerpolder en uitbreiding

van de sporen op de Westtak ten behoeve van een verbinding Zaandam – Amsterdam Zuid voor de toekomst niet onmogelijk te maken. Mogelijk zijn synergievoordelen te behalen als bij de bouw van het 3e perron reeds met de realisatie van een 4e perron rekening wordt gehouden of als de realisatie van dit 4e perron gelijk volgt op de realisatie van het 3e perron. Om deze reden en gezien de benodigde tijd voor studie en realisatie vragen wij u een quickscan te starten naar realisatie van een 4e bovengronds perron. Dit kan in onze ogen zonder de urgente realisatie van het 3e perron te vertragen.

**8. Stel een integraal plan op voor de stapsgewijze ontwikkeling van een samenhangend netwerk van spoorwegen en de hoofdlijnen van het regionale OV in en rond Amsterdam tot 2040. In dit plan moet dus ook de relatie tussen beide betrokken worden.**

Zorg als Rijk en regio voor een samenhangende en toekomstbestendige ontwikkeling van het netwerk van spoorwegen en het regionale OV in en rond Amsterdam. Creëer duidelijkheid waar mogelijk, benoem onzekerheden en kom tot een goed gecoördineerde fasering van de stappen in de diverse projecten voor de hele periode tot 2040. Breng in beeld in hoeverre projecten uit het Toekomstbeeld OV 2040 versneld moeten en kunnen worden gerealiseerd om de forse groei van het aantal reizigers rond Amsterdam te kunnen opvangen. Dit kan onder meer gaan om uitbreiding van spoorcapaciteit rond Purmerend, Hoorn, Alkmaar, Zaandam, Amsterdam Sloterdijk en Hoofddorp en spoorverdubbeling rond Diemen en Almere. Start voor de te versnellen projecten in 2020 de MIRT-verkenningen.

Onderzoek ook of andere ingrepen zoals spoorverdubbeling in de Zaanstreek en tussen Haarlem en Amsterdam kunnen bijdragen aan snellere frequentieverhoging en meer doorgaande verbindingen. Onderdelen van dit investeringsplan moeten ook zijn: HOV-busbanen en verbetering van het tramnetwerk.