



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Locov  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Beleid en Omgeving

Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**

Datum 24 juli 2020  
Betreft Reactie adviezen Ruit van Amsterdam

**Uw kenmerk**

Locov 2020-121362

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2020/149154

Geachte vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties,

Op 10 juli heeft u ons een ongevraagd advies inzake ov op en rond de Ruit van Amsterdam gestuurd. Allereerst hartelijk dank voor dit advies. Uw advies bestaat uit twee hoofdpunten en acht concrete adviezen. Per advies is hieronder een reactie gegeven.

*Masterplan, samenhang en toekomstvastheid*

U vraagt in uw advies meer samenhang in de bestaande en te verwachten grote infraprojecten rondom Amsterdam en om een masterplan voor een coherente ontwikkeling van het ov op en rond de Ruit van Amsterdam. Vanuit het ministerie, de provincies en vervoerregio wordt niet herkend dat er niet integraal of niet naar de toekomstige ontwikkelingen wordt gekeken. Iedereen in Nederland moet snel, gemakkelijk, betrouwbaar en betaalbaar met het openbaar vervoer kunnen reizen. Ook in de toekomst. Daarom werkt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, samen met provincies, metropoolregio's, vervoerders en ProRail aan een toekomstbeeld openbaar vervoer 2040. Dit toekomstbeeld geeft richting aan het beleid van de overheid en de uitvoering hiervan samen met partners. Het spoornetwerk in Amsterdam is niet los te zien van de rest van het netwerk. Daarom heeft het ministerie er voor gekozen om de hoofdafwegingen en onderzoeken in het ov toekomstbeeld te laten landen. In het toekomstbeeld wordt naast railoplossingen bijvoorbeeld gekeken naar Bus Rapid Transit als oplossing voor mobiliteitsknelpunten. De regionale partijen hebben daarnaast ook een regionaal toekomstbeeld opgesteld.

Ook binnen het Rijk-Regioprogramma *Samen Bouwen aan Bereikbaarheid* wordt gewerkt aan samenhangende beslisinformatie. Niet alleen op het gebied van openbaar vervoer, maar ook voor de weg- en waterinfrastructuur. In het kader van dit programma werken Rijk en regio samen aan een netwerkstrategie voor deze modaliteiten in samenhang met de verstedelijkingsopgave in de metropoolregio Amsterdam. De onderstaande MIRT-onderzoeken worden ook in het programma integraal afgewogen; op die plek komt daarmee dan ook alle informatie bij elkaar.

Binnen zowel het toekomstbeeld als de netwerkstrategie wordt vooruit gekeken naar de toekomst; toekomstvastheid staat hoog in het vaandel. Binnen projecten

controleren we daarnaast met regelmaat of de benodigde dienstregeling op de infrastructuur past; binnen het toekomstbeeld wordt dit zelfs doorlopend getoetst.

**Bestuurskern**  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Beleid en Omgeving

#### *Derde perron Amsterdam Zuid*

De MIRT-verkenning derde perron Amsterdam Zuid bevindt zich in een afrondende fase, waarin toegewerkt wordt naar een voorkeursbesluit. De realisatie van het vijfde en zesde spoor op Amsterdam Zuid is gerelateerd van het project Zuidasdok. De verkenning voor Amsterdam Zuid kan echter onafhankelijk worden uitgevoerd. Nu besloten is om het project Zuidasdok in delen aan te besteden, maakt dit het mogelijk om te bezien of daar werk met werk of optimalisatie mogelijk is.

**Datum**  
17 juli 2020

#### *Amsterdam Centraal*

Begin 2020 is het ontwerp-tracébesluit (OTB) voor PHS Amsterdam Centraal gepubliceerd. Dit is gebaseerd op de keuzes die in juni 2018 zijn gemaakt. Daarbij is gekozen voor een sporenplan met 9 sporen, waarbij een 10 doorgaand perronspoor niet onmogelijk wordt gemaakt. In het OTB is aangegeven dat er een afhankelijkheid is met de verbouwing van Amsterdam Zuid. Zolang de internationale treinen niet naar station Amsterdam Zuid kunnen aankomen en vertrekken, zullen deze aankomen en vertrekken vanaf Amsterdam Centraal. ProRail doet onderzoek wat dit betekent voor de verhoging van de frequentie van de treinen op de corridor Alkmaar-Amsterdam. Deze afhankelijkheid is ook beschreven in het OTB.

Bij de besluitvorming in juni 2018 hebben we reeds met u gedeeld dat een aanpassing naar 10 sporen een forse ingreep vraagt aan het IJ-viaduct (onder de noordelijke sporen van het station). Dit is kostbaar en risicovol. Daarbij kan Amsterdam Centraal met 9 doorgaande sporen voorzien in de reizigersprognoses. Voor de lange termijn worden deze prognoses en gewenste lange termijn ontwikkelingen na 2030 onderzocht in het Toekomstbeeld OV.

Het Rijk werkt hierbij samen met de sector en decentrale overheden aan het de uitwerking. De contouren van het Toekomstbeeld OV voorzien onder andere in een verdere doorontwikkeling van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. De maatregelen zoals voorzien in dit (ontwerp)Tracébesluit zijn uitgangspunt bij de uitwerking van het Toekomstbeeld OV. Eventuele aanvullingen zullen te zijner tijd moeten worden uitgewerkt en worden beoordeeld op effecten. Het huidige inzicht is dat in alle toekomstscenario's de maatregelen zoals voorzien met het project PHS Amsterdam nodig zijn.

#### *Doortrekken Noord/Zuidlijn en sluit kleine metroring*

Op dit moment is het MIRT-onderzoek *Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp*, dat samen met de regio en de sectorpartijen uitgevoerd wordt, in de afrondende fase. In dat MIRT-onderzoek wordt breed gekeken, zo worden ook de verstedelijkingskansen onderzocht, het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en ook naar de verbetering van wegverbindingen en het treinnetwerk.

De bereikbaarheidsopgave aan de zuidwestkant van Amsterdam is groot. Bij het BO MIRT in het najaar zal het MIRT-onderzoek naar verwachting worden afgerond en zal gekeken worden naar een vervolgstap.

In dit MIRT-onderzoek wordt ook gekeken naar de kansen van het sluiten voor de kleine ring voor de woningbouwontwikkelingen in Haven-Stad. Daarbij wordt echter ook nog naar andere mogelijkheden gekeken voor de bereikbaarheid van dit stuk Amsterdam.

### *Almere*

Voor Almere geldt dat er een MIRT-onderzoek *Amsterdam Bay Area* wordt uitgevoerd, waarin wordt gekeken naar de langetermijnbereikbaarheid van de oostkant van de metropoolregio. Ook dit is een MIRT-onderzoek dat gezamenlijk met de regio uitgevoerd wordt. En ook in dit onderzoek wordt breed gekeken naar mobiliteit en verstedelijking. De resultaten van dit MIRT-onderzoek komen wellicht ook dit najaar gereed.

Tegelijkertijd wordt in het kader van het lopende Programma Hoogfrequent Spoorvervoer gewerkt aan OV SAAL als stap in de verbetering van de bereikbaarheid van dit gebied. Voor OV SAAL heeft u een apart advies gestuurd, dit advies zal ook binnenkort beantwoord worden. Ik verwijs nu graag naar die beantwoording.

### *Vierde perron Amsterdam Zuid*

In het MIRT-onderzoek *Zuidwestkant Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp* wordt ook gekeken naar de mogelijkheden voor een vierde perron op Amsterdam Zuid. De eerste onderzoeksresultaten wijzen erop dat een vierde perron op Amsterdam Zuid niet opportuun is, omdat de spoorcapaciteit bepaald wordt door de toeleidende sporen. Onder andere in de Schipholtunnel is de ruimte voor uitbreiding van deze sporen civieltechnisch niet mogelijk.

### *Verbinding Zuid- en Westtak*

Een verbinding tussen Zuidtak en Westtak wordt niet overwogen. Deze ingreep is erg kostbaar. Met een overstap op de metro op Amsterdam Lelylaan, Amsterdam Sloterdijk of Amsterdam Centraal is Amsterdam Zuid daarnaast al goed te bereiken vanuit Zaandam. Er wordt op dit moment onderzocht hoe de overstap op Amsterdam Lelylaan aantrekkelijker gemaakt kan worden, ook hierbij wordt gekeken hoe dit past als eerste stap in relatie tot de voorgenoemde projecten. En ook voor de verbindingen over Amsterdam Zuid heen is vanuit Zaandam een goed alternatief met nu al directe verbindingen tussen Zaandam en Amsterdam Bijlmer Arena of Utrecht. De Zuidwestverbinding wordt overigens in de huidige planvorming niet onmogelijk gemaakt.

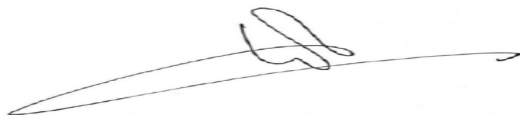
### *Tot slot*

De planning van al deze projecten is complex, aangezien het gehele ov-netwerk met elkaar samenhangt. Toch benaderen we er als gezamenlijke overheden de projecten breed en zoeken we continu naar de samenhang in onder andere Toekomstbeeld OV en Samen Bouwen aan Bereikbaarheid.

Er zijn zo wel rondom Amsterdam als in de rest van het land veel ambities. Deze ambities landen deels in het genoemde toekomstbeeld. De afweging van al deze projecten zal in het toekomstbeeld plaatsvinden, aangezien de beschikbare middelen beperkt zijn en het ministerie een evenwichtige verdeling van projecten over het land nastreeft.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

namens deze,  
DE DIRECTEUR OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,



Ir. W.H.B. (Wino) Aarnink

**Bestuurskern**  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Beleid en Omgeving

**Datum**  
17 juli 2020