

## **Uitwerking Rover van de voorstellen in het MANIFEST De stad van de toekomst is autoluw**

### *Versie 24-10-2019*

#### **Manifest: Ruimte maken in de autoluwe stad; kiezen voor een samenhangende aanpak**

*Opgesteld door de Fietsersbond, Comité Parkeervrije Frans Halsbuurt, Rover, MensenStraat, Cliëntenbelang, Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad*

Amsterdam staat op een keerpunt. De stad groeit in aantal inwoners, arbeidsplaatsen, voorzieningen en bezoekers. De ruimte is schaars. De luchtkwaliteit is op veel plaatsen onaanvaardbaar slecht, en er moeten maatregelen genomen worden ter verbetering van het klimaat. Tegen deze achtergrond is een vervoerssysteem waarin de auto een dominante rol speelt verleden tijd. Dat geldt niet alleen voor de beschermde monumentale binnenstad.

Een aantal organisaties heeft de handen ineen geslagen met dit Manifest. Het is een pleidooi om deze ontwikkelingen aan te grijpen om de stad nog mooier, aangenamer, veiliger, toegankelijker en leefbaarder te maken. Want de autoluwe stad biedt nieuwe kansen!

Een autoluwe stad betekent dat auto's veel minder gebruikt worden dan nu, minder ruimte wordt vrijgehouden voor rijden en autoparkeren, en meer ruimte wordt gemaakt voor verblijven, lopen, fietsen en openbaar vervoer. Dat vraagt om een andere inrichting van de openbare ruimte. Auto's zijn nog altijd handig om mensen en goederen te vervoeren. Maar geparkeerde auto's zijn anderen alleen tot last. We willen dus wel rekening houden met noodzakelijk autoverkeer. Autoluw is niet autovrij.

#### **Op het gebied van openbaar vervoer doet het Manifest een aantal voortellen:**

- Punt10: Zo is het sluiten van de metroringlijn tussen Centraal Station en Isolatorweg noodzakelijk voor een beter netwerk en om Havenstad te ontsluiten.
- Punt 11: Maak een knip voor het autoverkeer op de Stadhouderskade ter hoogte van het Vondelpark. Dit geeft ruimte voor een wandel- en fietsboulevard naar het Vondelpark en voor betere doorstroming van het openbaar vervoer.
- Punt 13: Een aantal hoofdradialen in de 19de eeuwse gordel wordt eenrichtingsstraat voor de auto om ruimte vrij te maken voor lopen, verblijven, fietsen, openbaar vervoer. Daar is immers, buiten de binnenstad, de druk op de ruimte het grootst.
- Punt 15: Openbaar vervoerknooppunten moeten voldoende kwaliteit en ruimte bieden zoals loopruimte, toiletvoorzieningen, wachtruime en goede aansluitingen op de Hoofdnetten Lopen en Fiets.
- Punt16: In Noord de metro doortrekken tot op de Ring met een Park & Ride voorziening. Dat behoedt automobilisten voor de verleiding om met de auto de stad in te rijden.
- Punt17: Op Zeeburg een parkeergarage bij de afrit van de A10 direct bij de halte van lijn 26.

- Punt 18: Voor mensen uit Almere bij de Hollandse Brug en bij Station Almere Poort P&R voorzieningen. Vergelijkbare oplossingen zijn nodig voor mensen uit Alkmaar, Hoorn en Haarlemmermeer. Met voorzieningen voor fietsparkeren, deelauto's en aanvullend openbaar vervoer. Dit vraagt om een gecombineerd tarief, een stappenplan en regie.
- Punt 19: Het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp, met overstap vanuit P&R en om de trein te ontlasten ten gunste van het sterk groeiend aantal treinreizigers.
- Punt 20: Er dienen afgestemde plannen te zijn op regionale schaal voor snelfietsroutes, openbaar vervoer dat substantieel meer reizigers kan vervoeren, woningbouw, P&R en distributiecentra. Dit vraagt regie van Amsterdam, vervoerregio en provincies Noord-Holland en Flevoland, en bereidheid van gemeenten om samen te werken. Niet wegdromen in verre horizonten, maar concrete stappen van jaar tot jaar.
- Punt 24: Het gebruik van het openbaar vervoer zal fors toenemen, in de stad en in de regio. Binnen de stad moet de capaciteit van het openbaar vervoer veel groter worden, met hogere frequenties, waar nodig langere of gekoppelde trams en uitbreiding van het netwerk naar de stadsranden en P&R-terreinen en ook goede overstappunten voor de fiets op openbaar vervoer. Betrouwbare, snelle verbindingen staan voorop ook tussen de verschillende stadsdelen. Fijnmazige voorzieningen blijven nodig. Enkele hoofdassen van de tram, zoals lijn 1, kunnen stapsgewijs verder uitgebouwd worden tot snellere verbindingen met meer capaciteit, in de stad en in het stadsgewest. Dat is goedkoper en sneller te realiseren dan een nieuw aan te leggen Oost-Westmetro.

## VOORSTELLEN ROVER VOOR OPENBAAR VERVOER IN DE REGIO AMSTERDAM

### Een schaa sprong voor het openbaar vervoer in stad en regio

Het openbaar vervoer (OV)gebruik groeit fors, vooral in en rond Amsterdam. Dat moet leiden tot een schaa sprong en het denken in veel grotere volumes van aantallen reizigers en verplaatsingsmogelijkheden van het openbaar vervoer. Tenminste een verdubbeling.

Rover wil een openbaar vervoer-stelsel dat ruimte biedt voor meer verplaatsingen in en rond Amsterdam, met veel capaciteit, in samenhang met het ruimtelijke beleid voor de Noordvleugel van de Randstad en opgezet van een verplaatsingsbehoefte van deur-tot-deur. Dat betekent dat een aantal OV-gebruikers een deel van verplaatsing ook met de fiets, auto of nieuwe collectieve systemen kan afleggen.

Het doel is tevens om de groei van het OV stapsgewijs te laten plaatsvinden, te beginnen vandaag en morgen passend in een uitgroei die ook op langere termijn de verplaatsingsbehoeften opvangt.

Deze bijdrage van Rover aan de toekomstige verstedelijking en het verkeers- en vervoersbeleid voor de regio Amsterdam is een dynamisch stuk, dat aangepast wordt op basis van gesprekken met de leden en andere belangstellenden, andere organisaties, overheden en vervoerbedrijven. Het is geen blauwdruk, maar dient ter stimulering van de gedachten- en planvorming.

## **Uitgangspunten**

Deze bijdrage is op een aantal uitgangspunten gebaseerd, samenhangend met een autoluwe stad, de opvang van de forse groei van de stad en meer samenhang in het OV-netwerk. Vandaar de nadruk op:

### Capaciteit en betere netwerkopbouw:

- Er is reeds een uitgebreid OV-netwerk dat intensief benut wordt en als uitgangspunt genomen kan worden om aan de toekomstige behoeften te voldoen.
- Verwacht wordt dat binnen de autoluwe stad nog veel meer verplaatsingen dan nu per fiets en OV worden afgelegd, waarbij ook lopen steeds meer gewaardeerd zal worden als dat in een aangenaam ingerichte stad kan plaatsvinden.
- Het bestaand stedelijk OV-netwerk zal beter onderling moeten aansluiten op knooppunten van OV in de stad en de regio. Een aantal knooppunten krijgt een grotere rol en extra knooppunten zijn gewenst om de verplaatsingsmogelijkheden in de stad en de regio te vergroten en te versnellen.
- Binnen de stad en de regio moet de verplaatsingen per OV sneller en met meer capaciteit. Dat vraagt om een samenhangend pakket aan doorstroming op kruispunten, haltes van voldoende capaciteit en goede situering voor overstap, kortere halteringstijden en uitgekiende knooppunten om al dan niet via een overstap een verplaatsing te verkorten en te versnellen.

### Stad en regio:

- OV in samenhang met grote P&R terreinen aan de stadsrand en in de regio. Forensen en bezoekers moeten overgehaald worden om al zo dicht mogelijk bij hun herkomstplek op het OV te stappen, hetzij direct hetzij via een overstap vanaf de fiets en vanuit auto.
- Amsterdam ontvangt ook veel bezoekers van buiten de stad, in de vorm van forensen, studenten, winkel- en cultuurbezoek en toeristen. Het verkeer- en vervoerbeleid moet daar op inspelen.
- meer capaciteit is gewenst op een aantal zware OV-lijnen in de stad en regio.
- Fasering en prioriteitstelling is nodig, waarbij vooral ook naar grote (nieuwe) woon- en werklocaties wordt gekeken.
- Het gaat om een regionaal samenhangend netwerk, dus een totaalbenadering. Het netwerk kan uiteraard qua lijnvoering aangepast worden aan nieuwe behoeften.

### Samenhangend beleid in de regio:

Voor een samenhangend beleid op regionale schaal heeft Rover reeds verschillende voorstellen gedaan, waar hier naar verwezen wordt:

- 7 wissels moeten in de goede stand - voorjaar 2018
- 10 puntenplan gepresenteerd in Heerhugowaard - oktober 2018,
- 4 punten plan financiering OV – voorjaar 2019,

## **Ontwikkeling van de netwerken voor openbaar vervoer**

Rover pleit voor een samenhangend netwerk op stedelijk, stadsgewestelijk en regionale schaal. Dat vraagt ook om afstemming van de ontwikkeling van het Ov op de verschillende schaalniveaus, versterking van knooppunten en een gemeenschappelijk tarief.

### Stedelijk netwerk:

- verbinden met en creëren van knooppunten om zo de netwerkqualiteit te verhogen en meer verbindingsmogelijkheden te maken
- gefaseerde uitbouw van het netwerk
- Opties voor nadere overweging, ingedeeld naar thans bestaande lijnummers OV: het huidige lijnummer dient ter geografische indicatie en herkenbaarheid, andere lijnvoeringen zijn in de toekomst mogelijk, naar behoefte.

### Regionaal niveau:

- Meer capaciteit OV vanuit de regio voor een groter aandeel modal split aandeel voor het OV, met prioriteit voor verbindingen waar het auto-aandeel nog erg hoog is.
- Meer benutten als een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) netwerk in het stadsgewest, van sneltram, snelbus in combinatie met trein
- Bij de treindiensten een grotere rol voor hoogfrequente en snelle Sprinterdiensten (vergelijk in het buitenland de “Stadbahn” of “RER”)
- Bediening meerdere knooppunten binnen Amsterdam
- Versterken van de netwerkvorming vraagt ook om een integraal tariefstelsel.

## Stedelijk bus, tram, metro-netwerk

TABEL 1: TRAM

| TRAM |   |   |  |   |
|------|---|---|--|---|
| lijn | Voorstel  | Uitvoering  | Samenhang  | Toelichting   |
| 1    | Doortrekken van Muiderpoort naar Zeeburg en via lijn 26 naar IJburg                                     | Extra brug of tunnel AR-kanaal  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Groei Zeeburg en IJburg;</li> <li>verbindt ook station Muiderpoort en Weesperplein</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Samenhang met het voorstel om lijn 1 stapsgewijs tot snellere Oost-Westlijn met grotere capaciteit uit te bouwen. Voorloper, mogelijk als “premetro” voor of i.p.v. OW-metro</li> <li>Inzet gekoppelde of langere trams</li> </ul> |
| 1    | Doortrekken van Osdorp-Aker naar nieuw knooppunt Lijnden  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Extra brug Ringvaart, verder maaiveld</li> <li>Aanleg knoop bij Lijnden</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>samenhang met HOV/lightrail Haarlem – Amsterdam Zuid;</li> <li>knooppunten met buslijnen Haarlemmermeer</li> <li>knoop met P&amp;R-locatie bij A9.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Onderdeel verbetering OV in driehoek Haarlem – Hoofddorp – Amsterdam</li> <li>Een grote P&amp;R-voorziening aan de rand van de stad</li> </ul>   |
| 1    | Versnellen lijn 1 als Oost-Westas en meer capaciteit  | <ul style="list-style-type: none"> <li>betere doorstroming</li> <li>langere of gekoppelde trams</li> </ul>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>kruispunten met wegen aanpakken i.k.v. autoluwe stad: Stadhouderskade, Weesperstraat</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Samenhang met het voorstel om lijn 1 stapsgewijs tot snellere Oost-Westlijn met grotere capaciteit uit te bouwen. Voorloper, mogelijk als “premetro” voor of i.p.v. OW-metro</li> <li>Inzet gekoppelde of langere trams</li> </ul> |
| 3    | <i>Studie naar extra verbinding van oud-West/ westrand Centrum via Houthavens/ Havenstad naar Noord</i> | <ul style="list-style-type: none"> <li><i>Een tramverbinding onder het IJ naar Noord,</i></li> </ul>                      | <ul style="list-style-type: none"> <li><i>Ontwikkeling Havenstad, Noord en Zaanstad</i></li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li><i>Zie hieronder mogelijke faseringen.</i></li> <li><i>Nadere afweging tussen huidige bus in Noord bij Havenstad, doortrekken tram of doortrekken metro-oostlijn of aftakking van NZ-lijn</i></li> </ul>                           |
| 3    | <ul style="list-style-type: none"> <li>Doortrekken naar Noord via Havenstad in fase 1</li> </ul>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Tunnel tussen Haarlemmer-</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ontsluiting Havenstad,</li> <li>Verbinding Noord met Oud-</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Afstand tussen Coentunnel en NZ-lijn is erg groot, terwijl Havenstad en</li> </ul>   |

|                 |   |   |  |  |
|-----------------|---|---|--|--|
|                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Zie ook lijn 5: mogelijk alternatief</li> </ul>  | <p>poort en Noord, kan in Westerkanaal</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>In Noord op maaiveld via vrije busbaan Cornelis Douwesweg naar Molenwijk</li> </ul>               | <p>West</p> <ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>   | <p>rest Noord fors groeien. Biedt kortsluiting van Havenstad met omgeving Haarlemmerpoort, Oud-West en Museumkwartier en Pijp.</p>                                   |
| 3               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Optie fase 2 in Noord van Havenstad via Molenwijk, Banne, metrostation Noord, IJdoornlaan, Zeeburg naar Muiderpoort: tramringlijn</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>gebruik busbanen op maaiveld en middenbermen als vrije baan tot brug bij Zeeburg. Extra brug en aansluiten op nieuw tracé lijn 1.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>bij verder groei in Noord en Zeeburg.</li> <li>Aantakken op knooppunten met andere lijnen, zoals Metro 50/51, Station Noord, lijn 26 op Zeeburg, Muiderpoort</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Verbinding Noord en Zeeburg met Oud-Oost</li> </ul>   |
| 3               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Optie fase 3 is tevens om samenhang met een HOV-verbinding naar Zaanstad Oost via Achtersluispolder mee te nemen.</li> </ul>                 | <p>Zie bij regio</p>  |  | <p>Optie als alternatief voor een metroverbinding</p>  |
| 3 korte termijn | <ul style="list-style-type: none"> <li>Optie: Koppeling in Indische Buurt van lijn 3 en 14 met voortaan lijn 1 naar Flevopark</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Bestaande wissel bij Molukkenstraat</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Flevopark is nu overbediend. Vooruitlopend op doortrekking naar Zeeburg lijn 1 alvast naar Flevopark</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Maakt interne kortsluiting binnen Indische Buurt mogelijk</li> </ul>  |
| 4               | <p>Doortrekken vanaf station RAI naar Gelderlandplein en station Zuid</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Maaiveld</li> <li>koppelen aan geplande rails bij Zuidasdok en</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>betere bediening Buitenveldert en Zuidas en extra aanvoer knoop station Zuid</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Terugdringen autoverkeer rond Zuidas</li> <li>Bij koppeling lijnen 4/24: Verbinding hele Zuidas met Gelderlandplan</li> </ul> |

|    |  | met lijn 24 (als ringlijn?)  |  | en VU  |
|----|--|--|--|--|
| 5  | Doortrekken in Amstelveencentrum naar Busstation   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• maaiveld</li> </ul>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• betere bediening knooppunt busstation</li> <li>• betere ontsluiting stadshart Amstelveen</li> </ul>   | Inzet gekoppelde of langere trams  |
| 5  | Optie: doortrekken naar Noord: Zie lijn 3 met alternatief om lijn 5 door te trekken                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• zie lijn 3 tot Molenwijk</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>  |
| 11 | Vanaf de Overtoom via Amstelveenseweg naar metrostation Amstelveenseweg en VU/Zuidas                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• bestaande rails</li> </ul>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ontsluiting P&amp;R Stadionplein</li> <li>• knoop metro Amstelveenseweg (met in toekomst ook doortrekken NZ-lijn naar Schiphol).</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nadere afweging: via Amstelveenseweg of via Lairessestraat</li> </ul>   |
| 11 | Verleggen vanaf Leidseplein via Museumplein en Lairessestraat naar metrostation Amstelveenseweg en VU/Zuidas | <ul style="list-style-type: none"> <li>• bestaande rails</li> </ul>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ontsluiting P&amp;R Stadionplein</li> <li>• knoop metro Amstelveenseweg (met in toekomst ook doortrekken NZ-lijn naar Schiphol).</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nadere afweging met vorige voorstel: via Amstelveenseweg of via Lairessestraat</li> <li>• behoefte aan meer capaciteit tramverbinding binnenstad - Museumkwartier,</li> <li>• huidige lijn 11 functioneert niet optimaal en is bij uitbreiding lijn 1 minder nodig</li> <li>• Mogelijk verleggen buslijnen Connexion van eindpunt Elandsgracht naar Station Zuid of station Amstelveenseweg; doublure en lopen nu veel vertraging op in de stad.</li> </ul> |
| 12 | Doortrekken van Amstelstation naar Sciencepark   | Rails op maaiveld met zoveel mogelijk vrije baan.                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vergroten capaciteit verbinding met Sciencepark</li> <li>• Ontsluiting knoop Amstelstation</li> <li>• Verbinding Zuid met Water-</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Meer verbinding tussen wijken</li> <li>• Extra faciliteit voor spoorforensen uit Utrecht</li> </ul>   |

|    |   |   | graafsmeer en Sciencepark   |  |
|----|---|---|---|--|
| 13 | Doortrekken in Geuzenveld naar Osdorp- winkelcentrum  | Rails op maaiveld met zoveel mogelijk vrije baan.   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Osdorpplein stadsdeelwinkelcentrum Nieuw-West, knoop tram en bus</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Osdorpplein als knooppunt lijnen 1, 13, 17, 69 en 61, 62</li> </ul>   |
| 14 | Bij doortrekking lijn 1 naar Zeeburg kan lijn 14 afbuigen naar Muiderpoort en doorgaande verbinding met lijn 3 vormen | Alle rails ligt er al   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Doortrekken en opwaarderen lijn 1</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Koppeling met lijn 3 als die niet naar Zeeburg/Noord gaat.</li> <li>Betere interne verbinding Indische Buurt en met Dappermarkt</li> </ul>  |
| 16 | Opnieuw indienststellen   | Alle rails ligt er al   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Extra capaciteit</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Te bezien in samenhang met voorstel lijn 11: lijn 16 via oude route langs Albert Cuyp of vanaf Concertgebouw via Leidseplein en Leidsestraat naar CS i.p.v. lijn 11</li> <li>Ontlast deel van drukte in lijn 24</li> <li>Mogelijk verleggen buslijnen Connexion van eindpunt Elandsgracht naar Station Zuid of station Amstelveenseweg; doublure en lopen nu veel vertraging op in de stad</li> </ul> |
| 17 | Doortrekken van Dijkgraafplein tot Osdorperban via Ingelandenweg  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Maaiveld met vrije baan</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>ontsluiting nieuwe winkel/bedrijvencentrum en Westgaarde</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>lokale verbetering Osdorp, kan eventueel verder tot huidige eindpunt De Aker lijn 1 worden doorgetrokken.</li> </ul>  |
| 17 | Van Osdorperban verder tot de Aker via Ookmeerweg naar huidige eindpunt lijn 1  | <ul style="list-style-type: none"> <li>maaiveld met vrije baan</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>knoop met lijn 1</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Zie ook relatie met lijn 1 en P&amp;R Lijnden</li> </ul>  |
| 19 | Doortrekken van Diemen-Sniep naar metrostation Ganzenhoef en verder naar Bijlmer-Arena station of westelijk daarvan.  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Rails tot werkplaats GVB al aanwezig.</li> <li>Spoorverdubbeling in Sniep tot voor brug</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Verdere ontsluiting Diemen-Sniep</li> <li>Knooppuntontwikkeling metro Ganzenhoef en Bijlmer-Arena (trein, metro, stads- en streekvervoer)</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Als groene trambaan op middenberm Bijlmerdreef</li> <li>Tracé naar werkplaats langs de provinciale weg kan deels enkelspoor blijven met seinen.</li> <li>Betere verbinding tussen Oost, Wa-</li> </ul>  |



|    |  |  |  |  |
|----|--|--|--|--|
|    |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Weespertrekvaart.</li> <li>Uitvoering maai-veld.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>P&amp;R Bijlmer-Arena</li> </ul>  | tergraafsmear en Zuidoost, Jaap Edenhal  |
| 24 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Koppeling met lijn 4 bij station Zuid</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Wissel Boelelaan</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Zie voorstel lijn 4</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Wissel Boelelaan in 2 richtingen ook nuttig voor omleidingen/calamiteiten</li> </ul>  |
| 24 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Halte in de Vijzelstraat nabij Stadsarchief</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Afstand tussen tramhaltes nu te groot</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>   |
| 25 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Doortrekken van station Zuid tot Museumkwartier of Amstelstation</li> </ul>                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>Richting Museumplein ligt al rails.</li> <li>Als naar Amstel: verbinding Beethovenstraat – Stadionweg - Churchillaan aanleggen, verder route lijn 12</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Forse groei station Zuid en groei Amstelveen vraagt meer verbindingen met en binnen Amsterdam</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Zonder doublure met NZ-lijn extra capaciteit in de stad en betere aan-/afvoer naar station Zuid.</li> <li>Keuze: route naar Amstelstation of via lijn 5 tot Elandsgracht met kopspoor in busgarage.</li> </ul>  |
| 25 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Opstelspoor station Zuid verplaatsen naar de Beethovenstraat-zuid bij metroviaduct A10</li> </ul>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>In middenberm met wissel rechtsaf vanaf Strawinskylaan</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Gebruik de huidige nooduitgang van het metrostation bij de Beethovenstraat als extra in-/uitgang, met beginhalte lijn 25;</li> <li>Verminderd capaciteitsprobleem huidige spoor Strawinskylaan</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Vergroot de doorstroming van passagiers op het metrostation, verkort de overstap van metro op lijn 25, vermindert de druk op de huidige beginhalte op de Strawinskylaan.</li> <li>Gezien de lange bouwtijd van Zuidasdok een oplossing voor jaren.</li> </ul> |
| 26 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Doortrekken op IJburg naar nieuwe delen</li> <li>Tracé op Zeeburg verdiept uitvoeren</li> <li></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>IJburg: is gepland, maai-veld</li> <li>Zeeburg: in bak tussen PH-tunnel en brug naar IJburg om onge-</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Woningbouw Zeeburg en IJburg</li> <li>Relatie met doortrekking lijn 1 als nieuwe oost-westas, om overbelasting lijn 26 te voorkomen</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Inzet gekoppelde of langere trams voor capaciteit</li> <li>Verplaatsen P&amp;R naar halte bij afrit A10.</li> <li>Mogelijk dubbel ruimtegebruik remi-</li> </ul>  |

|         |  |   |  |  |
|---------|--|---|--|--|
|         |  | lijkvloerse kruisingen bij A10 en mogelijk Zuidoostzeeweg op te heffen voor betere doorstroming tram                  |  | se tram met op dak P&R   |
| 26      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Eindpunt CS in het busstation of:</li> <li>vanaf busstation verder via Haarlemmerhouttuinen (afstemming met ringlijn 50/51)</li> </ul>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Busstation heeft extra capaciteit</li> </ul>                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>CS: betere overstap bus en trein</li> <li>Doortrekken bij CS spreidt passagiers over binnenstad</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>CS: vermijdt tijdrovende lus langs Nicolaaskerk. Busstation is onderbenut. Optie bij 2-richtingtrams. Mits het gewicht van de trams niet te zwaar is voor busstation.</li> <li>doortrekken door het busstation via bestaande busbaan tot Haarlemmerpoort en evt. verder.</li> </ul> |
| wissels | <ul style="list-style-type: none"> <li>maak een verbinding tussen Boelelaan (lijn 24) en lijn 5/25</li> <li>verwijder geen bestaande wissels in de stad ook al rijdt er geen reguliere lijn</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>aanleg wisselverbinding Boelelaan</li> <li>Niets doen: laten liggen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>omleiding bij calamiteiten of indien nodig bij bouwwerkzaamheden; extra bereik remise</li> <li>flexibiliteit bij omleidingen en calamiteiten</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>loopt vast vooruit op Zuidasdok, maar is nu reeds nuttig bij omleidingen</li> <li>elders in de stad: kwetsbaarheid netwerk verminderen bij calamiteiten, omleidingen.</li> </ul>  |
| remises | <ul style="list-style-type: none"> <li>Extra stallingscapaciteit</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Zeeburg, Amstelveen Westwijk, bij werkplaats Diemen en Sloterdijk.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Uitbreiding tramnet en gekoppelde trams vereisen extra trams en stallingsruimte</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Op Zeeburg mogelijk dubbel ruimtegebruik met P&amp;R (bovenop de stalling)</li> <li>In geval van verplaatsing busgarage West naar Sloterdijk onderzoeken of combinatie met een tramremise Sloterdijk mogelijk is.</li> </ul>  |

**TABEL 2: BUS**

| <b>BUS</b> |   |  |  |  |
|------------|---|--|--|--|
| lijn       | Voorstel  | Uitvoering   | Samenhang  | Toelichting  |
| 18         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verleggen eindpunt Slotervaartziekenhuis naar bedrijvenpark Riekerpolder via metrostation Sneevlietweg</li> <li>• op termijn naar metrostation Anderlechtlaan</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• op openbare weg via Aletta Jaobslaan met doorsteek als busbaan langs metrostation naar Sneevlietweg.</li> <li>• indien wenselijk vrije busbaan Huizingalaan Zuid</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• verstedelijking Riekerpolder</li> <li>• op termijn doorrijden naar metrostation Anderlechtlaan aan doorgetrokken NZ-lijn naar Schiphol</li> </ul>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ziekenhuis is gesloten. Functie huidige eindpunt is vervallen.</li> <li>• Extra verbinding zuidelijk deel Slotervaart met metrostation Sneevlietweg en met NZ-lijn naar Schiphol.</li> <li>• Vervangt buslijn 68</li> </ul> |
| Noord      | Onderling koppelen in Noord in oost-westrelatie   | Geen extra infrastructuur nodig  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• woningbouw Noord</li> <li>• betere interne bediening Noord</li> <li>• vergroting invloedsgebied metrostations Sixhaven, Noorderpark en Noord</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Onderlinge verbindingen in Noord verbeteren alsmede met Sloterdijk, Zeeburg en Muiderpoort</li> <li>• Ringlijnstructuur voor verbinding tussen wijken Noord</li> </ul>  |
| 41         | Doortrekken van Muiderpoort naar Cruquius   | Bestaande bus/trambaan en verder openbare weg  | woningbouw   |  |
| 61         | Doortrekken van Slotervaartziekenhuis tot metrostation Henk Sneevlietweg  | Op openbare weg via Aletta Jaobslaan   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbinding Nieuw-Sloten met Knooppunt metrostation Sneevlietweg</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanvoer metrolijnen 50/51 naar o.a. Zuidas</li> <li>• Woningbouwontwikkeling Riekerpolder</li> </ul>  |
| 62         | Verleggen route via Rijnstraat  | Op openbare weg met opstelstroken  |  | Compensatie verlies eindpunt vml. lijn 25 in Rivierenbuurt   |

|                          |  |   |  |   |
|--------------------------|--|---|--|---|
|                          |  | bus bij verkeerslichten   |  |   |
| 66                       | Snellere route IJburg – Bijlmer Arena, deels via A9  | Op openbare weg   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Groei IJburg</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Wellicht alleen spits.</li> </ul>  |
| IJburg - Weesp           | Buslijn IJburg - Weesp   | Openbare weg, mogelijk busbaan in Bloemendalerpolder  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Groei IJburg</li> <li>Woonwijk Bloemendalerpolder Weest</li> <li>Aantakken op station Weesp</li> </ul>                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Opvang groei met ontsluiting Bloemendalerpolder en aantakken op knooppunt station Weesp.</li> </ul>  |
| Zuid - Bijlmer           | Verbinding via de Utrechtse brug naar Amstelkwartier, nieuwbouw ten noorden van Bijlmer-Arena en station Bijlmer Arena     | Bus op maaiveld   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Woningbouw, verknoping met stadsnet, metrostation OverAmstel en station Bijlmer-Arena</li> </ul>                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Loopafstanden te groot tot metrolijnen en voegt verbinding met Rivierenbuurt toe.</li> </ul>   |
| wijk ontsluitende lijnen | kwaliteitseisen formuleren voor ontsluiting wijken en tussen wijken met minimumfrequenties ook in de avond elke 15 minuten | Via regulier tariefstelsel en gericht op verkeer op korte afstanden en van/naar knooppunten | <ul style="list-style-type: none"> <li>Autoluwe stad</li> <li>Verdichting, extra woningbouw</li> <li>Voor/na-transport knooppunten</li> <li>vergrijzing</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Door grootschalige OV-verbindingen met grote halte-afstanden dreigt vervoersarmoede voor mensen in de wijken en tussen de wijken, vooral degenen die slecht ter been zijn, een laag inkomen hebben en nu al geen auto hebben.</li> <li>Vraagafhankelijk vervoer trekt in de praktijk weinig reizigers en is vaak extra duur.</li> <li>Een autoluwe stad vraagt ook meer alternatieven in het reguliere OV</li> </ul> |
| garages                  | Nieuwe garage West bij Sloterdijk  |   |  | Huidige garage West is beoogde woningbouwlocatie. Optie om te combineren met extra stalling trams.  |

**TABEL 3: METRO**

| <b>METRO</b> |   |  |   |  |
|--------------|---|--|---|--|
| <b>lijn</b>  | <b>Voorstel</b>   | <b>Uitvoering</b>  | <b>Samenhang</b>  | <b>Toelichting</b>   |
| 50 en 51     | Sluiten ring tussen Isolatorweg en CS                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>tunnel</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Havenstad</li> <li>Extra ontsluiting binnenstad en knooppunt tram/buslijnen</li> <li>Ophef bottleneck capaciteit metrostation CS Oostlijn</li> <li>Snellere verbinding West - Centrum</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ook gunstig voor bewoners/bezoekers Amsterdam Nieuw West.</li> <li>Ook stations bij Haarlemmerpoort en Prinsengracht.</li> <li>Lijn 51 kan ringlijn worden; lijn 50 een lus vormen met lijn 54; lijn 53 voorbij CS doorrijden tot Havenstad</li> </ul>  |
| 52           | doortrekken naar Schiphol en Hoofddorp via tracé Oude Haagseweg | <ul style="list-style-type: none"> <li>fly-over vanaf tracé lijn 50/51 naar Oude Haagse weg (oostelijk van fly-over trein)</li> <li>Op viaduct/ dijk tot Schipholterrein.</li> <li>Op Schipholterrein nader te bepalen.</li> <li>Zuidkant Schiphol: viaduct/dijk tot in Hoofddorp</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ontlast treinnetwerk ten gunste van meer IC en internationale treinen</li> <li>Verbetering knooppunten Amstelveenseweg, Anderlechtlaan, Schiphol-Noord, Schiphol en Hoofddorp.</li> <li>Optie knooppunt met HOV naar Haarlem, Amstelveen en Bijlmer-Arena op Schiphol-Noord</li> <li>Knooppunt met buslijnenb bij Beukenhorst</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Terugdringen autoverkeer van/naar Schiphol en Hoofddorp</li> <li>Herverkaveling treinbediening door inzet van meer lange-afstandstreinen en verschuiven vervoer tussen alleen Schiphol en CS en Zuid naar de metro.</li> <li>Afleiden deel overstapfunctie bussen onderling en bus-trein van Schiphol naar Hoofddorp.</li> <li>Verdere studie naar relatie met woningbouw en ontsluiting Haarlemmermeer voor verdere doortrekking binnen Haarlemmermeer</li> <li>Metrostation Anderlechtlaan nieuw knooppunt stads- en streekbuslijnen en fiets.</li> <li>Schiphol Noord knooppunt met be-</li> </ul> |

|             |  |  |   |  |
|-------------|--|--|---|--|
|             |  |  |   | <p>stande bus en mogelijke HOV naar Haarlem en Amstelveen/ Bijlmer Arena</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Groot P&amp;R in Hoofddorp voor verkeer naar Amsterdam en Schiphol</li> </ul>  |
| 52          | bouw station Sixhaven                        | station Sixhaven al in ruwbouw voorbereid  | Sixhaven voor Hamerkwartier en Noordoever en oost-westbussen in Noord   | <ul style="list-style-type: none"> <li></li> </ul>   |
| 52          | doortrekken in Noord tot net op/over de A10  | Bouw station bij A10-Noord: kan in middenberm met gedeeltelijke aanpassing huidige afritten snelweg (opheffen doorsteek met stoplichten) | <ul style="list-style-type: none"> <li>In Amsterdam Noord nieuw P&amp;R terrein bij afrit A10 ter vervanging huidige P&amp;R bij station Noord</li> </ul>                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>Groot P&amp;R in Noord. Huidige P&amp;R Noordstation is erg klein en uitbreiding is hinderlijk voor verstedelijking. Rond station Noord dan meer verstedelijking mogelijk.</li> <li>Lijn 52 eindigt nu al met opstelsporen in Noord net voor de A10.</li> </ul> |
| 52-53-tram? | <i>Studie verbinding met Havenstad Noord</i> | <i>Afhankelijk van optie</i>   | <ul style="list-style-type: none"> <li><i>Verbinding met oud-west en Museumplein of aftakking metro-ringlijn of aftakking NZ-lijn</i></li> </ul>  | <p><i>afweging tussen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>huidige bus in Noord bij Havenstad,</i></li> <li><i>doortrekken tram 3 of 5</i></li> <li><i>aftakking van metro-ringlijn</i></li> <li><i>aftakking van NZ-lijn</i></li> </ul>   |
| 53 en 54    | CS wordt tussenhalte, geen eindpunt meer     | Doortrekken tunnel Oostlijn naar Isolatorweg: zie bij lijn 50/51   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Betere ontsluiting van en spreiding reizigers over de binnenstad</li> <li>Opheffen knelpunt metrostation CS Oostlijn</li> <li>Havenstad</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Lijn 51 kan ringlijn worden; lijn 50 een lus vormen met lijn 54; lijn 53 voorbij CS doorrijden tot Havenstad</li> <li>Hogere frequenties in Oostbuis mogelijk als CS geen kopeindpunt meer is.</li> </ul>   |

## REGIONAAL VERVOER TREIN IN METROPOOLREGIO AMSTERDAM MET UITLOPERS NAAR NOORDEN VAN DE PROVINCIE NH EN ALMERE/LELYSTAD

TABEL 4: trein

| <b>TREIN</b>                 |   |  |  |   |
|------------------------------|---|--|--|---|
| Huidige lijn/<br>object      | Voorstel  | Uitvoering   | Samenhang  | Toelichting   |
| Zaanlijn naar CS             | <ul style="list-style-type: none"> <li>(tenminste) elke 10 minuten een sprinter via CS naar Bijlmer Arena</li> <li>extra stations: Diemen Sniep, Diemen Noord, Czaar Peter</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Toevoegen spoorcapaciteit in de Zaanstreek: partiële of gehele spoorverdubbeling</li> <li>Ombouw goederenspoor Muiderpoort - Watergraafsmeer-Diemen-Bijlmer Arena tot 2 sporen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Verbouwing CS</li> <li>Netwerkvorming met knooppunten Amsterdam</li> <li>Woningbouw Zaanstad</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Metro-achtige kwaliteit sprinters: korter halteren, sneller optrekken en hoogfrequent als “S-Bahnnet” regio Amsterdam</li> <li>Ombouw spoorbaan Muiderpoort - Watergraafsmeer - Diemen Zuid – Bijlmer Arena vanwege capaciteitsprobleem Muiderpoort – Amstel – Bijlmer Arena.</li> <li>Amstel bediend door IC</li> </ul> |
| Zaandam - Schiphol           | Meer treinen vanuit Zaanstreek naar Schiphol en Hoofddorp   | Infra bestaat reeds  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Terugdringen autogebruik Schiphol</li> <li>Netwerkvorming met knooppunten Amsterdam</li> </ul>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Samenhang met vorige punt en mede afhankelijk extra metro-capaciteit Sloterdijk – CS</li> <li>Treinen bedienen meerdere knooppunten in en rond Amsterdam en met hogere frequenties</li> </ul>  |
| Haarlem – CS – Bijlmer Arena | Doorgaande IC-diensten  | Inpassen in verbouwing CS  | Koppeling meerdere knooppunten in de regio   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ombouw CS met behoud 10 sporen en meer doorgaande</li> </ul>   |

|  |  |   |  |  |
|--|--|---|--|--|
|  |  |   |  | <p>treinen via CS</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• IC via Amstel; sprinters via Watergraafsmeer – Diemen Zuid</li> </ul>   |
| Haarlem – CS   | Hoogfrequente sprinter en hoogfrequente IC               | Extra sporen bij stations of gedeeltelijk 4 sporen voor passeren sprinter door IC | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Koppeling meerdere knooppunten in de regio</li> <li>• Versnellen reistijd Zuid-Kennemerland – Amsterdam</li> <li>• Meer P&amp;R buiten Amsterdam</li> </ul>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Metro-achtige kwaliteit sprinters: korter halteren, sneller optrekken en hoogfrequent als “S-Bahnnet” regio Amsterdam</li> <li>• Voorbij Haarlem meerdere sprinterbestemmingen mogelijk: Zandvoort, Beverwijk/Uitgeest, Leiden</li> <li>• IC kan ook via koppeling op CS met andere IC-diensten, bijvoorbeeld Almere</li> </ul> |
| Corridor Amsterdam - Alkmaar – Den Helder (via Zaanlijn) | Hoogfrequente IC Amsterdam tot Heerhugowaard             | Uitbouw station Heerhugowaard   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aanleg opstel terrein voor treinen bij Heerhugowaard</li> <li>• Woningbouw stadsgewest Alkmaar</li> <li>• Knooppuntvorming</li> <li>• P&amp;R voor auto en fiets</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• De aanleg van opstel terrein voor treinen bij Heerhugowaard combineren met treinen zoveel mogelijk doortrekken van Alkmaar tot Heerhugowaard en aanleg knooppunt Heerhugowaard met bus en P&amp;R voor auto en fiets</li> <li>• Alternatief voor A8-A9</li> </ul>   |
| Corridor Amsterdam – Hoorn                               | Ontwikkeling knooppunten Hoorn en Purmerend met meer P&R | Onderzoek halteren IC Hoorn - Amsterdam in Purmerend                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Woningbouw</li> <li>• Knooppuntontwikkeling</li> <li>• P&amp;R buiten Amsterdam</li> </ul>  |  |
| Ombouw station   | Extra perron   | Extra perron toevoe-  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zuidasdok</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vervanging vliegverkeer op</li> </ul>   |



|  |  |  |  |   |
|--|--|--|--|---|
| Zuid   |  | gen  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Meer IC-treinen</li> </ul>  | kortere afstanden door de trein   |
| Ombouw spoorbaan Muiderpoort - Watergraafsmeer - Diemen Zuid – Bijlmer Arena | Ombouw en uitbreiding bestaande spoor voor goederentreinen voor 2 sporenreizigerstreinen | Extra sporen Diemen – Diemen Zuid                            | Treinen bedienen meerdere knooppunten in en rond Amsterdam en met hogere frequenties   | <p>Huidige tracé Bijlmer Arena – CS is overbelast.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• doel is meer treinen tussen Utrecht (en verder) en Amsterdam en meer treinen Haarlem – CS – Bijlmer Arena.</li> <li>• Voorgesteld tracé bestaat al, maar capaciteit dient uitgebreid te worden.</li> <li>• IC kan via Amstel blijven rijden</li> </ul> |
| Weesp – Almere   | 4 sporen   | Extra sporen tussen Weesp en Almere Buiten                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Woningbouw Almere</li> <li>• Meer lange afstandstreinen via HSL – Schiphol – Almere – Zwolle</li> <li>• Meer P&amp;R in Almere, bijvoorbeeld Poort</li> </ul> | Tracé Zuid – Almere is overbelast. 4-sporigheid is al jaren geleden voorgesteld, maar nog steeds niet gerealiseerd. Almere groeit nog sterk, evenals Lelystad   |
| Station Hoofddorp  | IC treinen die nu eindigen op Schiphol doortrekken naar Hoofddorp                        | Treinen rijden nu al leeg door naar opstel terrein Hoofddorp | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Spreiding deel overstapfunctie OV naar Hoofddorp</li> <li>• Knooppunt met doorgetrokken NZ-lijn</li> <li>• HOV-netwerk Haarlemmeer</li> </ul>                 |   |
| Sprinter (“S-Bahn”)  | Invoering lijnnummers  |  |  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Herkenbaarheid en benadrukken samenhangend netwerk</li> </ul>  |

**TABEL 5: HOV AMSTELLAND-MEERLANDEN**

| <b>HOV Amstelland- Meerlanden</b>                                |  |   |   |   |
|--|--|---|---|---|
| <b>Huidige lijn/ object</b>                                      | <b>Voorstel</b>  | <b>Uitvoering</b>   | <b>Samenhang</b>  | <b>Toelichting</b>  |
| Haarlem - Amsterdam Zuid en Haarlem - Amstelveen – Bijlmer Arena | Aanleg light rail langs A9   | Aanleg als vrijliggend tracé  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Netwerkontwikkeling regio Amsterdam</li> <li>• Nieuwe knooppunten Haarlem-Oost en Lijnden</li> <li>• Groot P&amp;R bij Lijnden</li> <li>• Afstemmen met doorgetrokken NZ-lijn bij knoop Schiphol Noord</li> </ul>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Huidige hoogfrequente busdiensten lopen vast in files, medegebruik vluchtstrook niet afdoende, aparte infrastructuur nodig</li> </ul>  |
| Zuidtangent Haarlem – Hoofddorp – Amstelveen – Bijlmer Arena     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ombouw tot light rail,</li> <li>• mogelijk gefaseerd Haarlem - Hoofddorp</li> </ul>                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tracé Haarlem – Schiphol Noord is reeds voorbereid voor mogelijke ombouw.</li> <li>• Aanleg Schiphol Noord - Amstelveen als vrijliggend tracé met halte bij Schiphol-Oost</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Netwerkontwikkeling regio Amsterdam</li> <li>• Afstemming met ontwikkeling doorgetrokken NZ-lijn en knooppunten in Hoofddorp en op Schiphol-station</li> <li>• Knooppunten in Amstelveen met tramlijnen 5 en 25</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Afstemming busnet in Haarlem op deze lightrail en de lightrail langs A9</li> <li>• Bustunnel Schiphol behouden voor HOV, is niet geschikt voor NZ-lijn.</li> <li>• Afstemmen met HOV Haarlem – Amstelveen – Bijlmer-Arena</li> </ul> |
| HOV-netwerk Haarlemmermeer                                       | HOV-netwerk bus vanuit alle grote (nieuwe) woonlocaties naar treinstations Hoofddorp, Schiphol, Haarlem, Sassenheim en in de Bollenstreek en nar | Vrije busbanen, door uitbreiding bestaande busbanen. Schakels verder ombouwen tot HOV: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoofddorp –</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Woningbouw Haarlemmermeer</li> <li>• Bereikbaarheid Hoofddorp en Schiphol</li> <li>• Doortrekken NZ-lijn en benutten nieuwe metrohaltes als knooppunt(en)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grote vervoersstromen tussen Amstelland-Meerlanden en Amsterdam, en Schiphol met nog te veel autogebruik</li> <li>• Een samenhangend HOV-netwerk is nodig, met ook</li> </ul>  |

|                    |                               |  |   |  |
|--------------------|-------------------------------|--|---|--|
|                    | Aalsmeer -Uithoorn            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Aalsmeer,</li> <li>Aalsmeer – Schiphol</li> <li>tracé langs Schiphol Oost</li> <li>Hoofddorp – Sasenheim</li> <li>Hoofddorp/Nieuw Vennep - Voorhout</li> <li>Hoofddorp - Hillegom</li> </ul>      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Knooppunt Uithoorn met Amsteltram 25</li> <li>Toevoegen P&amp;R voor auto en fiets</li> </ul>  | <p>aansluiting op knooppunten met verbindingen van/naar Leiden</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>HOV-bus, Zuidtangent omvormen tot light rail (zie hiervoor)</li> </ul> |
| Amsteltram lijn 25 | Hoge frequentie en capaciteit | <ul style="list-style-type: none"> <li>Tracé wordt aangelegd.</li> <li>Inzet gekoppelde trams of langere trams</li> <li>Optie voor doortrekking binnen Amsterdam voorbij station Zuid</li> <li>Studie aftakking naar Aalsmeer</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Netwerkontwikkeling met knooppunten in Amstelveen, Uithoorn</li> <li>Bediening Zuidas</li> <li>Toevoegen P&amp;R voor auto en fiets</li> </ul> | Grote vervoersstromen tussen Amstelland-Meerlanden en Amsterdam, met nog te veel auto-gebruik  |
|                    |                               |  |   |  |

**TABEL 6: HOV ZAA NSTREEK - WATERLAND**

| <b>HOV Zaanstreek-Waterland</b>                      |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|
| <b>Huidige lijn/<br/>object</b>                      | <b>Voorstel</b>  | <b>Uitvoering</b>  | <b>Samenhang</b>   | <b>Toelichting</b>   |
| <i>Studie: Metro of HOV Amsterdam – Zaandam oost</i> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Verbinding via Havenstad en Achtersluispolder naar Zaandam oost met eindpunt bij een NS-station in Zaanstad</i></li> <li>• <i>Opties: tramlijn 3 of 5 doortrekken; aftakking lijn 52; doortrekken lijn 53 via Spaarndammerbuurt</i></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>als metro: Tunnel en deels op viaduct/dijk</i></li> <li>• <i>als tram: tunnel onder IJ en vrije baan op maaiveld.</i></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Woningbouw Havenstad en Zaanstad</i></li> <li>• <i>Netwerkontwikkeling met verknoping Amsterdamse netwerk</i></li> </ul> | <i>Nader onderzoek:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Bus langs Havenstad</i></li> <li>• <i>Tramlijn 3 of 5 vanaf Frederik Hendrikplantsoen naar Noord</i></li> <li>• <i>aftakking NZ-lijn</i></li> <li>• <i>aftakking metroringlijn (lijnen 53/54)</i></li> </ul> |
| Waterland versterken                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• R-net aanvullen met ontsluitende lijnen</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verstedelijking en autoluwe stad</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>  |

**TABEL 7: SAMENHANGEND BELEID**

| <b>SAMENHANGEND BELEID</b>  |  |   |   |  |
|---|--|---|---|--|
| <b>Huidige lijn/<br/>object</b>   | <b>Voorstel</b>  | <b>Uitvoering</b>   | <b>Samenhang</b>  | <b>Toelichting</b>   |
| Tariefsintegratie, te beginnen binnen de vervoerregio, uit te breiden tot metro-poolregio | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tariefintegratie stads, streek en treinvervoer in de regio, gebaseerd op huidige BTM-tarief</li> <li>• Koppeling met P&amp;R en meereizenden</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geen extra opstaptarief bij overstap van trein op bus/tram/ metro in de metropoolregio</li> <li>• Doorgaande abonnementen</li> <li>• Korting meereizenden</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• OV als 1 geheel</li> <li>• Netwerkontwikkeling</li> <li>• Sprinters uitbouwen tot S-bahn met metrokwaliteit</li> </ul> | Als voorbeeld de Duitse en Zwitserse vervoerregio's waar een integraal tarief bestaat voor bus, tram, metro, trein (m.u.v. IC treinen) en aantrekkelijke dagkaarten bestaan om met meerdere personen samen te reizen. Zie ook Oystercard London  |
| Ruimtelijke ordening  | Grote woon- en werklocaties alleen realiseren als HOV beschikbaar is of gelijktijdig gerealiseerd wordt  | •   | • OVT2040   | •  |
| Parkeerbeleid in Amsterdam  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Meer fietsparkeren bij tram en metrohaltes</li> <li>• P&amp;R auto alleen aan stadsrand, verder zoveel mogelijk in de regio</li> </ul>                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij alle eindpunten,</li> <li>• bij alle knooppunten vooral in buitenwijken</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Knooppuntontwikkeling</li> <li>• Autoluwe stad</li> <li>• Klimaatbeleid</li> </ul>                                     | 3-slag: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forensen van buiten Amsterdam: P&amp;R fiets en auto dichtbij vertrekpunten</li> <li>• Voor autoluwe stad: P&amp;R aan de rand (zie voorstel Noord, Lijnden)</li> <li>• Binnen Amsterdam vooral fietsparkeren bij OV en waar het ruimtelijk kan bij ringweg ook auto</li> </ul> |

|  |  |   |   |  |
|--|--|---|---|--|
| P&R-systeem in regio                         | Samenhangend P&R, buiten de ringweg Amsterdam en zoveel mogelijk al in de regio bij knooppunten OV   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij knooppunten OV buiten de ring</li> <li>•</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autoluwe stad en klimaatbeleid</li> <li>• Zowel voor auto, fiets als MaaS systemen</li> <li>• Geïntegreerd tarief met OV-gebruik</li> <li>•</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Huidige P&amp;R is versnipperd, eenduidig beleid nodig</li> <li>• Grote capaciteit P&amp;R voorzieningen nodig</li> <li>• Autoluwe stad: parkeren bewoners deels aan de rand; parkeren bezoekers verder van de stad</li> <li>• P&amp;R ook nodig voor schiphol en andere grote werklocaties buiten Amsterdam</li> </ul> |
| Financiering aanleg                          | Regionale investeringen  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Opslag op nieuwe woningen en kantoren door gemeenten,</li> <li>• Parkeergelden,</li> <li>• opcenten provincies,</li> <li>• bijdrage Schiphol NZ-lijn</li> <li>• meer rijksbijdragen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• ruimtelijke ordening</li> <li>• autoluwe stad</li> <li>• samenhangend OV-systeem</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• meer investeren in aanleg en onderhoud infrastructuur</li> <li>• hogere bijdragen voor exploitatie</li> <li>• investeringen in voorzieningen ZE-bussen niet ten laste van exploitatiebudget OV</li> </ul>   |
| Exploitatiekosten                            | Verhogen budget  | <ul style="list-style-type: none"> <li>•</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• groei reizigers autoluwe stad en verstedelijking</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• forse groei loopt vast op beperkingen exploitatiebudget</li> </ul>  |
| Vliegverkeer tot 500 km vervangen door trein | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Snelle treinverbinding Schiphol – Amsterdam Zuid – Ruhrgebied - Keulen Frankfurt</li> <li>• Meer hoge snelheidstreinen Amsterdam -</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zolang station Zuid niet is uitgebreid blijven Thalys, Eurostar en ICE naar Amsterdam CS rijden</li> <li>• Bij uitbreiding</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• NZ-lijn verbinding Zuid - centrum Amsterdam voor internationale treinreizigers</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Security check passagiers en bagage Eurostar vereist af te sluiten perrons. Dit is een ernstig capaciteitsreductie voor perrongebruik.</li> <li>• Indien geen oplossing hiervan: eindpunt Eurostar op CS</li> </ul>   |

|  |   |  |   |   |
|--|---|--|---|---|
|  | <p>London</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Snellere verbinding Amsterdam – Berlijn</li> <li>• Versnelling IC-D Amsterdam - Brussel</li> </ul>   | <p>Zuid alleen internationale treinen die niet langdurig (aparte) perrons bezetten, zoals Eurostar</p>                               |   | <p>houden en geen stop op station Schiphol.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Thalys en ICE moeten niet langdurig perron op station Zuid bezet houden, dus elders opstellen of begin/eindpunt elders.</li> </ul> |
| presentatie  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Samenhangende presentatie OV op kaarten, websites etc.</li> <li>• Invoeren lijnnumers trein met S en IC</li> </ul> |  |   |   |
| OV-planningsbureau voor de Metro-poolregio en Noordvleugel | <p>Gemeenschappelijk planningsbureau VRA, MRA, NH en Flevoland</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestuurlijke verantwoordelijkheid niet veranderen, wel planning en voorbereiding</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• OVT2040</li> <li>• Autoluwe stad</li> <li>• Grote woningbouwlocaties</li> <li>• Vervoer van/naar Schiphol</li> </ul> |   |

## **Illustraties voor aanpassingen van het openbaar vervoernetwerk in en rond Amsterdam**











