



## **COMMENTAAR VAN ROVER AFDELING REGIO AMSTERDAM OP DE OMGEVINGSVISIE AMSTERDAM 2050 (26 februari 2021)**

### **DEEL I**

#### **1. INLEIDING**

##### **1.1. Verwelkoming Omgevingsvisie**

Reizigersorganisatie Rover heeft waardering voor de algemene uitgangspunten van de Omgevingsvisie, om de behoefte aan meer woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen zoveel mogelijk op te vangen in bestaand stedelijk gebied. Dit leidt tot een intensiever gebruik van de ruimte, meer draagvlak voor allerlei voorzieningen en voorkomt een aantasting van het open landschap rond Amsterdam. Tevens plaatst de Omgevingsvisie de ontwikkeling van Amsterdam terecht in een regionale context. In onze ogen zal de Omgevingsvisie sterk aan waarde winnen als een aantal uitgangspunten meer en concreter wordt uitgewerkt, waarbij ook een uitvoeringsstrategie gewenst is voor de relatie met het openbaar vervoer.

##### **1.2. Aanvullingen in en naast de Omgevingsvisie wenselijk**

Deze reactie richt zich op de noodzaak meer aandacht te besteden aan de noodzakelijke bijdrage van het openbaar vervoer (OV) aan de leefbaarheid en het functioneren van de stad. In de titel van het uitgangspunt 'Duurzaam en gezond bewegen' ontbreekt het openbaar vervoer. De tekst oogt op zich goed, maar de Omgevingsvisie dient veel meer uitgewerkt te worden, naar wat dit feitelijk moet betekenen voor de basis van de ruimtelijke ontwikkeling, ook voor de rol van het bestaande OV in de stad. De verplaatsingen met het openbaar vervoer in en naar de bestaande stad vragen om concrete planologische reserveringen in de Omgevingsvisie en tijdige aanleg van openbaar vervoerinfrastructuur en daarmee ook om een uitvoeringsplan dat de ontwikkeling van nieuwe bouwlocaties en uitbreiding van knooppunten direct en in de tijd koppelt aan en de noodzakelijke uitbreidingen en aanpassingen van het openbaar vervoer.

##### **1.3. Opbouw reactie Rover**

Na vaststelling door de gemeenteraad van de Omgevingsvisie vormt dit het beleidskader van de gemeente. Het is het toetsingskader voor bestemmingsplannen, stelt kaders op voor de stadsdelen, maar is bovenal onderdeel van een integraal beleid van het college van B&W en de Raad en zal dus alle betrokken portefeuilles moeten binden. Om deze reden geven wij een uitvoerige reactie, die bestaat uit 3 delen:

- Deel I: Samenvatting van de reactie van Rover en vertaling van de uitgangspunten in voorstellen voor rol en toevoegen OV in de visie.
- Deel II: Voorstellen voor aanpassingen van de tekst en kaarten.
- Deel III: Toelichting op de voorstellen in een bijlage.

De gehele reactie van Rover dient hierbij als zienswijze.

## 2. SAMENVATTING REACTIE ROVER

### 2.1. Visie

Rover verwelkomt de voorstellen in de Omgevingsvisie om Amsterdam zoveel mogelijk binnen de bestaande stedelijke contouren verder te ontwikkelen en te verdichten, alsmede de insteek om deze ontwikkelingen in regionaal perspectief te plaatsen. Dit draagt bij tot gebruik van reeds bestaande stedelijke voorzieningen in Amsterdam en in de regio en kan het landschap rond de stedelijke gebieden open en groen houden. De oriëntatie op stedelijk en regionale openbaar vervoerknooppunten zal bijdragen tot een beter draagvlak voor openbaar vervoer en biedt de noodzakelijke alternatieven voor de groei van het autogebruik.

### 2.2. Aanvullingen gewenst

Het beoogde verstedelijkingsbeleid zal sterker gerelateerd moeten worden aan de ontwikkeling van de autoluw stad – niet alleen in Amsterdam -, klimaatbeleid (taakstellende reductie autokilometers) en een verschuiving van de modal shift van de auto naar openbaar vervoer (OV), fietsen en lopen en combinaties daarvan. De Omgevingsvisie spreekt van een Schaalsprong voor het OV, maar vult deze niet in en gaat van een te laag ambitieniveau uit. De rol van het OV en de schaalsprong zou ook opgenomen moeten worden in de Agenda voor de vijf strategische keuzes. Naar onze mening moet uitgegaan worden van een verdubbeling van het OV-gebruik in de toekomst. Wij wijzen hierbij op de beleidsafspraken waar Amsterdam zich aan gecommitteerd heeft in het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland & Flevoland getiteld “KANSRIJKE NOODZAAK; Schaalsprong naar het mobiliteitssysteem van morgen” van de gemeenten Amsterdam en Almere, de Vervoerregio Amsterdam en de Provincies Noord-Holland en Flevoland.

Op dat punt is de Omgevingsvisie te vaag en vertoont een ernstige discrepantie in de tijd tussen de bouw van woningen, groei van arbeidsplaatsen, etc. en de planning van de daarvoor noodzakelijke ontsluiting met het OV. Dit past niet bij het beleid voor autoluw en de klimaatopgave. Rover stelt voor om een “OV-effect rapportage” op te stellen.

De omgevingsvisie is te veel gebaseerd op enkele grote metroprojecten die in de tijd gezien pas gerealiseerd worden lang nadat verschillende grote woningbouwlocaties al grotendeels zijn volgebouwd. Sommige metroprojecten worden gekenmerkt door een hoge mate van onzekerheid van realisering en pas op zeer lange termijn (wenselijkheid en financiering), zodanig dat deze niet de basis kunnen zijn voor een verstedelijking die veel eerder moet plaatsvinden. Enerzijds is meer aandacht voor uitbouw van het bestaande OV-stelsel nodig, anderzijds moet de bouw van dit soort locaties afhankelijk gesteld worden van de tijdige aanwezigheid van OV van goede kwaliteit, die ook meer stadsdelen onderling verbindt dan nu beoogd wordt.

Uit andere stukken van de MRA (zie de website) blijkt dat bij ongewijzigd beleid het autoverkeer in de regio rond Amsterdam met 50% zal groeien. Het lijkt ons onwenselijk om het gemeentelijk antwoord hierop pas bij de stadsgrens of zelfs bij hubs binnen de stad te laten beginnen. Een regionale aanpak is nodig voor de modal shiftverandering richting OV en de planning van hubs.

### 2.3. Uitvoeringsstrategie OV is vereist

Een uitvoeringsstrategie is vereist in samenwerking met de gemeenten in de regio, twee provincies en de Vervoerregio Amsterdam, gebaseerd op een daadwerkelijke schaal-sprong van het OV om een substantieel groter aantal mensen met het openbaar vervoer te vervoeren (verdubbeling van het gebruik), resulterend in een meerjarige investerings-agenda om te komen tot een samenhangend openbaar vervoerstelsel, dat de verschillende

delen van de stad en het metropolitane gebieden verbindt en ontsluit. Dit vereist meer aandacht binnen de Omgevingsvisie.

Wij stellen voor de vaststelling van de Omgevingsvisie in de Raad te koppelen aan een besluit voor een dergelijke strategie, die dan verder ontwikkeld en uitgevoerd dient te worden. Onderdeel van die strategie is ook dat in nieuwbouwwijken allereerst tracés voor openbaar vervoer ruimtelijk gereserveerd dienen te worden, waarbij de bouw van die wijken pas mag plaatsvinden als de aanwezigheid van goed openbaar vervoer bij de start van de wijk aanwezig is.

#### **2.4. Elementen voor de uitvoeringsstrategie OV**

- De schaalsporang OV is alleen mogelijk bij een samenhangend stelsel van OV in de stad en de regio, gebaseerd op tram, bus, metro en verschillende treindiensten op regionaal, landsdeel en internationaal niveau.
- Op stedelijk en stadsgewestelijk niveau dient het gehele tramnet en een aantal belangrijke busroutes als zogenaamd ‘Plusnet’ gedefinieerd te worden en alle tramlijnen en drukke busroutes dienen expliciet op de kaarten en als ruimtelijke reserveringen in de omgevingsvisie te worden opgenomen. Uitgangspunt is ontmenging van tramverkeer en autoverkeer, dus geen gebruik van dezelfde rijstrook en lage snelheid, omdat dit funest is voor de rijnsnelheid, doorstroming, exploitatiekosten en aantrekkingskracht van het OV.
- Ontsluiting van nieuwe woonwijken en grote knooppunten: ruimte reserveren voor goede OV-routes en realisatie bij de start van en verder gelijk opgaand met de woningbouw.
- De overstap van auto op OV dient beter uitgewerkt te worden en gebaseerd te zijn op de volgende principes: 1) zo dicht mogelijk bij herkomstgebieden, dus al ver buiten Amsterdam, 2) betere benutting en uitwerking van overstappunten in de metropolitane regio rond Amsterdam en 3) pas in de laatste plaats aan de rand van Amsterdam. Overstappunten in de Omgevingsvisie bij de A10 West, Zuid en Oost of in de wijken (zoals in Osdorp) passen niet bij het principe van de autoluwe stad.
- De beoogde oost-westlijn is er in feite al in de vorm van tramlijn 1. Uitgangspunt moet zijn dat lijn 1 de drager is van de oost-westverbinding en stapsgewijs wordt uitgebreid in kwaliteit, capaciteit en bediening, door verlenging van station Muiderpoort via Zeeburg naar IJburg enerzijds en verlenging van Osdorp-Aker naar een hub aan de A9 bij Lijnden anderzijds. Lijn 1 kan daarbij fungeren als voorloper (stapsgewijze uitbouw) of als alternatief voor een metrolijn. De uitbouw van lijn 1 dient snel ter hand te worden genomen.
- In Amsterdam dienen de grote knooppunten en nieuwe stadsdeelcentra opgenomen te worden in het netwerk van belangrijke tramlijnen, door doortrekking van tramlijnen naar de stations Zuid, Bijlmer-Arena (lijn 19 en de A9-lijn), Amstel en het beter per tram ontsluiten van IJburg en Zeeburg met Oost en de ontsluiting van het Sciencepark. In grote nieuwbouwlocaties zoals Havenstad, Schinkelkwartier, Amstel III en IJburg dienen tram- en bustracé’s ingepland te worden ter verdere ontsluiting binnen de wijken en ook naar die wijken. De kaarten in de Omgevingsvisie zijn hierover te vaag en voorstellen ontbreken in de lijst met ruimtelijke reserveringen.
- Aanleg van ringvormige tramtracé’s in de stad: sluiten van de ‘binnenring’ via Noord via (de) nieuwe IJ-oeververbindingen en een tramtracé voor de ‘middenring’, de route van lijn 3 als echte ring ook via Noord.
- De rol van het spoornet is op regionale schaal essentieel en dient nader uitgewerkt te worden, met zowel aandacht voor stadsgewestelijke verbindingen (“sprinters”) als ook regionale sneltreinen, intercity en internationale verbindingen.

- Uitgangspunt dient te zijn dat Amsterdam CS en station Zuid toekomstbestendig worden gemaakt in capaciteit en voldoende flexibel zijn voor toekomstige dienstreguleringmodellen.

### 3. UITGANGSPUNTEN OMGEVINGSVISIE VRAGEN OM AANVULLINGEN

#### 3.1. De stad bestaat al: de leefbare stad is vertrekpunt

Het grootste deel van de stad bestaat reeds met zijn inwoners, met hun sociale netwerken, voorzieningen en infrastructuur. Een leefbare stad zou geen doel voor de toekomst moeten zijn, maar vertrekpunt van de visie. Het zou één van de eerste hoofdstukken moeten zijn, in plaats van pas op pagina 192 van de visie als een soort randvoorwaarde. Daarbij is meer aandacht nodig voor de bestaande stad om vanuit bestaande kwaliteiten de stad verder te ontwikkelen. Andersom moet er ook meer aandacht zijn voor de impact van uitbreidingen en metropolitane ontwikkelingen voor het functioneren van de bestaande stad en stadsdelen. Dit geldt in brede zin, maar Rover spitst de reactie verder toe op de functie van het openbaar vervoer als randvoorwaarde en als middel om de leefbaarheid van stad te vergroten.

#### 3.2. Schaalsprong voor het openbaar vervoer

Rover ondersteunt dat de visie is gebaseerd op de principes van een Autoluwe stad, omdat dit kansen biedt om de openbare ruimte aangenaam in te richten en te benutten voor lopen, fietsen en openbaar vervoer. Wij wijzen ook op de verplichtingen die voortvloeien uit het klimaatbeleid. De ambitie om in te zetten op OV-gebruik wordt uiteraard door Rover onderschreven. Terecht merkt u op dat een verbetering van de regionale bereikbaarheid een schaalsprong in het openbaar vervoer vereist, wat overigens ook binnen de stad geldt. Echter de stad groeit volgens de visie al met ca. 20% meer inwoners, arbeidsplaatsen evenals in de regio.

Het begrip schaalsprong wordt hier niet ingevuld en mist bij de Agenda voor de vijf strategische keuzes. In de titel van het uitgangspunt ‘Duurzaam en gezond bewegen’ ontbreekt het openbaar vervoer. Het verdient aanbeveling de analyse en uitwerking van een OV-schaalsprong centraal in het begin van de Omgevingsvisie op te nemen en niet pas op pagina 175, waar de Omgevingsvisie stelt:

“Zonder extra maatregelen zal het aantal autoverplaatsingen van, naar en in Amsterdam tot 2050 naar verwachting met ruim 20% toenemen. Voor logistiek verkeer geldt dat ook. Het aantal OV-reizigers neemt naar verwachting met bijna 25% toe tot 2050, en het aantal fietsers met 15%. De grootste stijgingen zien we in Noord, Oost en Zuidoost, waar de grootste toenames van inwoners en banen wordt verwacht. Als we geen groei van het autoverkeer willen, dan moet het aantal fietsers en OV-reizigers veel sterker toenemen dan genoemde percentages. Dat vergt op allerlei manieren forse inspanningen om dat voor elkaar te krijgen, ook op regionaal niveau. Sowieso zijn er stevige investeringen in infrastructuur voor openbaar vervoer en fiets noodzakelijk”.

Die conclusie zou gebaseerd kunnen zijn op het Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland & Flevoland getiteld “KANSRIJKE NOODZAAK; Schaalsprong naar het mobiliteitssysteem van morgen” van de gemeenten Amsterdam en Almere, de Vervoerregio Amsterdam en de Provincies Noord-Holland en Flevoland. Helaas wordt in de omgevingsvisie elke referentie aan dit stuk gemist.

Volgens rapporten van de MRA groeit bij ongewijzigd beleid het autogebruik in de regio met 50%. De toename van inwoners en arbeidsplaats in de stad levert op zich al forse

groei van het verkeer op. Wil de gemeente behalve via lopen en fietsen de stad echt bereikbaar, leefbaar en autoluw houden, dan moet eerder aan een verdubbeling van het aantal OV-reizigers worden gedacht en gewerkt, met de daarvoor benodigde ruimte. Dit dient de planningsopgave van de Omgevingsvisie te zijn.

### **3.3. Samenhangend netwerk: samenhang met de ruimtelijke ontwikkeling van de stad en als samenhangend stelsel.**

#### Visie nodig op bestaande tram- en busnet

De schaalessprong vereist ook een visie op het bestaande tram- en busnet, dat in een autoluwe stad meer moet worden benut en uitgebouwd. Het openbaar vervoer moet substantieel meer reizigers kunnen vervoeren en daar letterlijk de ruimte voor krijgen. Nu lijkt het een restproduct zonder aandacht voor kwaliteit en kwantiteit, waarbij de tram in de tekst wordt gedegradeerd tot een voertuig dat langzaam achter een rij auto's mag aansukkelen. Zelfs in de grote nieuwbouwwijken zijn geen concrete ruimtelijke reserveringen voor een - liefst vrijliggend - logisch tracé voor tram of bus opgenomen. Dat is onwerkbaar in een stad die steeds groter wordt en steeds intensiever benut gaat worden en waarbij juist kris-kras-relaties in de stad bediend moeten worden.

Opvallend is dat op de grote kaart aan het begin van de Omgevingsvisie alle tramlijnen (op de lijnen 25 en 26 na) in de bestaande stad ontbreken en er ook geen reserveringen voor uitbreidingen worden gedaan, m.u.v. IJburg (maar dat was al besloten). Hetzelfde geldt voor de kaart op pagina 80, waarbij wel opgemerkt wordt dat de bestaande kwaliteit vertrekpunt is. Voor de ontsluiting van grote nieuwbouwwijken wordt geleund op enkele metrostations, hetgeen enerzijds een eenzijdige oriëntatie betekent (één lijn) op vaak grote loopafstanden vanuit grote delen van die wijken en anderzijds veelal niet beschikbaar is bij de start van of tenminste gelijk opgaat met de bouw van die wijken. In de visie is alleen op pagina 99 een klein kaartje opgenomen met OV-verbindingen na 2030. Dat kaartje is heel vaag, wordt niet uitgewerkt en het is te laat voor veel van de woningbouwopgaven. De mogelijke projecten zijn ook niet terug te vinden in de lijst met ruimtelijke reserveringen aan het eind van de visie.

Vergeeten is dat het OV ook binnen de wijken moet kunnen komen, op een logische route die vlot openbaar vervoer vanuit netwerkperspectief en exploitatie waarborgt. Hiervoor moet dus ook buiten die nieuwbouwwijk ruimte gereserveerd worden. Tevens vereist het ontwikkelprincipe voor die wijken dat er van begin af aan een goede OV-structuur aanwezig is van een substantieel karakter (dat ook mee kan groeien met een steeds grotere stroom reizigers). De gehanteerde normen voor het invloedsgebied van haltes bij de OV-concessies, van 400 meter voor een ontsluitende lijn en 800 meter voor verbindende lijnen (en dan de reële loopafstand, niet hemelsbreed), zou in de Omgevingsvisie vastgelegd moeten worden voor de ontwikkeling van grote woningbouwlocaties.

Overigens valt bij de terechte aandacht voor de grote groene gebieden in de stad op dat de ontsluiting met het openbaar vervoer niet genoemd wordt. Teleurstellend voor mensen die niet zo goed ter been zijn of niet fietsen en ook willen genieten van een park in een ander stadsdeel. Terwijl veel haltes en stations goede kansen bieden voor aangename looproutes door het groen.

#### Metropolitane schaal

Wat opvalt is dat op metropolitane schaal de uitwerking van de OV-inzet in de visie blijft steken in een focus op slechts enkele metroprojecten, een sprintercorridor en de lange afstandstreinen via station Zuid. De kortere afstanden in de regio zijn van groot belang. De

sprinterdiensten dienen veel meer aandacht te krijgen en uitgebreid te worden, maar dat geldt voor alle spoorassen in het MRA-gebied, niet alleen naar Haarlem of Weesp. Rover pleit voor een samenhangend stelsel van hoogfrequente sprinterdiensten in de hele regio. Echter de vervoersrelaties in de metropool spelen zich ook af over grotere afstanden waarvoor de reistijd per sprinter te lang is en dat zal nog versterkt worden bij de groei van arbeidsplaatsen en onderwijsvoorzieningen in Amsterdam. Ook de relaties tussen de delen van de metropool en andere landsdelen zijn belangrijk. Daarvoor dient ook ander treinverkeer (sneltrain/IC) letterlijk de ruimte te krijgen, evenals de internationale treinverbindingen. De indruk wordt gewekt dat er bijvoorbeeld tussen Haarlem, Amsterdam CS en Weesp geen IC-treinen meer rijden, hoewel de NS terecht (ook) van frequentere IC-diensten tussen Haarlem en Amsterdam uit gaat. Ook wordt de noodzaak van IC-treinen vanuit Noord-Holland via Amsterdam CS naar het noorden en oosten van het land via Amersfoort niet onderkend. Dat het Rijk hiervoor onvoldoende middelen beschikbaar wil stellen om de infrastructuur uit te breiden zou niet het uitgangspunt van de Omgevingsvisie moeten zijn om zich bij neer te leggen. Dit uitgangspunt wordt ook niet gehanteerd bij de verschillende metroprojecten, waarvoor geen rijksbijdragen zijn toegezegd. Het gaat in de visie om enkele grote metroprojecten die de eerste 10 - 20 jaar niet gerealiseerd zullen zijn, met een grofmazige structuur die onvoldoende aansluit bij de vervoersbehoeften in de stad en de relaties met de omgeving. Rover onderschrijft het belang van de doortrekking van de Noord-Zuidlijn, mede omdat dit de voorwaarde schept om de treindiensten via Schiphol en Zuid uit te kunnen breiden, alsmede van het sluiten van de metroring tussen Isolatorweg en CS. Realisatie zal niet voor 2030 plaatsvinden en wellicht rond 2035. Als de rijksbijdrage er komt verdient het aanbeveling om alvast met gefaseerde aanleg te beginnen als bijdrage aan de ontsluiting van enkele woongebieden.

Van enkele andere projecten is het de vraag of ze ooit gerealiseerd worden, mede vanwege de enorme kosten (10 miljard?), prioriteiten voor investeringen van het Rijk elders in het land en dan nog op zeer lange termijn (na 2040?). Wat is dan de basis voor de ruimtelijke samenhang waar de Omgevingsvisie voor pleit? De vraag is ook of die enorme investeringen niet afgezet moeten worden tegen een aantal kleinere projecten die de leefbaarheid in de stad en de kwaliteit van het metropolitane milieu meer versterken en op kortere termijn. Ondertussen worden wel de grote woonwijken ontwikkeld en moet de schaa sprong in de autoluwe stad zijn beslag krijgen. Dat moet gelijk op gaan met de benutting en uitbreiding van het bestaande OV-systeem. In het verleden was reeds bij de begin van de bouw van de wijken Nieuw-Sloten en IJburg de tramverbinding aangelegd. Rover stelt voor om een “OV-effect rapportage” op te stellen.

### Planningsopgave

De omgevingsvisie geeft onvoldoende invulling en uitwerking aan de rol van het stedelijk en stadsgewestelijk netwerk van OV met tram, bus, metro en trein, terwijl die rol alleen goed vervuld kan worden met een ruimtelijke vertaling die in een omgevingsvisie thuis hoort. Daarbij moet beseft worden dat het functioneren van OV meer is dan een paar lijnen op een kaart. Daar horen ook de voorwaarden bij voor een behoorlijke exploitatie van het OV passend bij een schaa sprong, zoals een goede doorstroming in de stad en een groter exploitatiebudget. Nu leunt de visie nog te veel op enkele grootschalige projecten. Rover stelt hier de vraag wat de ruimtelijke strategie van de gemeente is zolang die projecten tot in lengte van jaren niet gerealiseerd zijn. Wordt dan gewacht met die woningbouwlocaties? Derhalve dient zich ook de vraag op of de Omgevingsvisie alleen gerealiseerd kan worden met die grote projecten en of al die projecten daadwerkelijk aansluiten bij de vervoersbehoeften in een autoluwe stad en regio. In diezelfde periode gaat de groei

van het aantal woningen, arbeidsplaatsen en inwoners in hoog tempo door, waardoor er een groot risico ontstaat dat de schaa sprong van het openbaar vervoer te gering is en te laat om de doelen van de omgevingsvisie te realiseren en de leefbaarheid niet de beoogde kwaliteit krijgt.

De visie constateert dat het autobezit in de regio nog sterk groeit, zonder een duidelijke ruimtelijke planning waar de overstap op het OV moet plaatsvinden, behalve op enkele punten aan de stadsrand en ook waarop dan overgestapt moet worden. Die opgave is nu al actueel. Doorrijden tot de stadsrand betekent dat het autoverkeer dus wel andere delen van de metropool zal belasten.

### **3.4. Uitvoeringsstrategie voor verstedelijking en OV**

Dit alles vereist een uitvoeringsstrategie in samenwerking met de gemeenten in de regio, twee provincies en de Vervoerregio Amsterdam, gebaseerd op een daadwerkelijke schaa sprong om een substantieel groter aantal mensen met het openbaar vervoer te vervoeren. Die strategie moet resulteren in een meerjarige investeringsagenda om te komen tot een samenhangend openbaar vervoerstelsel, dat de verschillende delen van de stad en het metropolitane gebieden tijdig verbindt en ontsluit. In de nieuwbouwwijken dienen allereerst tracés voor openbaar vervoer ruimtelijk gereserveerd te worden, waarbij de bouw van die wijken pas mag plaatsvinden als de aanwezigheid van goed openbaar vervoer bij de start van de wijk gegarandeerd is.

In deel IV “HOE” van de Omgevingsvisie ontbreekt de notie van een dergelijke strategie. Een strategie die overigens verder ingevuld moet worden in een beleidsplan voor OV complementair aan de Omgevingsvisie, maar waar uw gemeentebestuur wel zijn verantwoordelijkheid moet nemen bij de besluitvorming over de Omgevingsvisie.

In de volgende paragraaf noemt Rover een reeks uitgangspunten, zowel ter aanvulling van de Omgevingsvisie als voor een Uitvoeringsstrategie, gebaseerd op enkele kernprincipes.

## **4. UITGANGSPUNTEN VOOR DE ROL VAN HET OV IN DE OMGEVINGSVISIE**

### **4.1. Kernprincipes**

- Ambitieniveau OV: de schaa sprong is nodig, de Omgevingsvisie vereist een hoger ambitieniveau (verdubbeling OV-gebruik) en dat dient ingevuld te worden.
- Invulling rol tram en busnet: uitgangspunt is betere doorstroming, en meer prioriteiten voor OV op straat, alsmede duidelijke ruimtelijke vertaling in het kaartbeeld en in de uitgangspunten van de Omgevingsvisie.
- Ontsluiting nieuwe woonwijken en grote knooppunten: ruimte reserveren voor goede OV-routes en realisatie bij de start van en verder gelijk opgaand met de woningbouw.
- Regionale treindiensten: terecht aandacht voor frequente sprinters, maar op metropolitaa n en landelijk niveau zijn ook snellere verbindingen over grotere afstanden nodig. Dit dient uitgewerkt te worden in de Omgevingsvisie, inclusief ruimtelijke reserveringen, vooral bij het Centraal Station en bij Station Zuid.
- Fasering in de tijd: uitbreiding OV gelijk opgaand met groei van aantal inwoners, woningen, arbeidsplaatsen, onderwijsvoorzieningen, etc.
- Een ontwikkelstrategie voor OV, inclusief beter benutten van de bestaande infrastructuur, uitbreiding infrastructuur, exploitatiebudget en een strategie die leidend is voor ruimtelijke ontwikkelingen. Anders wordt het nooit autoluw.

## 4.2. Uitgangspunten voor OV vertalen in de visie en tekst van de Omgevingsvisie

### Ambitieniveau:

- a) Een schaa sprong voor het OV is een noodzakelijke voorwaarde en middel voor het realiseren van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050, waarbij in de orde van grootte van een verdubbeling van het OV-gebruik gedacht moet worden.
- b) Deze schaa sprong is alleen mogelijk bij een samenhangend stelsel van OV in de stad en de regio, gebaseerd op tram, bus, metro en verschillende treindiensten op regionaal, landsdeel en internationaal niveau.

### Invulling rol tram en busnet:

- c) Op stedelijk en stadsgewestelijk niveau dient het gehele tramnet en een aantal belangrijke buslijnen als zogenaamd ‘Plusnet’ gedefinieerd te worden en alle tramlijnen en drukke busroutes dienen expliciet op de kaarten en de ruimtelijke reserveringen van de omgevingsvisie te worden opgenomen.
- d) De bestaande stad en de nieuwbouwwijken dienen adequaat ontsloten te zijn en te worden door het tram- en busnet. Daarbij dienen de ruimtelijke ontwerpprincipes van de Omgevingsvisie gebaseerd te worden op een goede doorstroming en regelmaat van het OV, een hoge gemiddelde snelheid en met haltes op de plaatsen waar de mensen moeten zijn (inclusief overstappunten). Zodanig dat het OV een alternatief biedt voor de auto van inwoners en bezoekers van Amsterdam en derhalve met ruimtelijke reserveringen en gebaseerd ontwerpprincipes voor de benodigde infrastructuur voor tram- en bus.
- e) Uitgangspunt is ontmenging van tramverkeer en autoverkeer, dus geen gebruik van dezelfde rijstrook en lage snelheid, omdat dit funest is voor de rijnsnelheid, doorstroming, exploitatiekosten en aantrekkingskracht van het OV.

### Ontsluiting nieuwe woonwijken en grote knooppunten:

- f) Rover onderschrijft het belang van de doortrekking van de NZ-lijn en het sluiten van de metroring. Tot ondersteuning door het rijk van de beoogde metroprojecten is nog niet besloten. De mogelijke verlenging van de NZ-lijn naar Schiphol en Hoofddorp vindt niet voor 2030 plaats. Voor andere metroprojecten is nog geen enkel zicht op realisering. Derhalve is het verstedelijkingsbeleid voor de komende 20 jaar afhankelijk van de kwaliteit en netwerkontwikkeling van tram en bus. Daarbij zullen – in vergelijking met de metroprojecten – noodzakelijke kleinere infrastructuraanpassingen en uitbreidingen, die ook naar verhouding minder kostbaar zijn, zo snel mogelijk moeten worden bepaald en uitgevoerd, gelijk opgaand met de groei van woningen, inwoners en banen.
- g) De beoogde oost-westlijn is er in feite al in de vorm van tramlijn 1. Uitgangspunt moet zijn dat lijn 1 de drager is van de oost-westverbinding en stapsgewijs wordt uitgebreid in kwaliteit, capaciteit en bediening, door verlening van Muiderpoort via Zeeburg naar IJburg enerzijds en verlenging van Osdorp-Aker naar een hub aan de A9 bij Lijnden anderzijds. Lijn 1 kan daarbij fungeren als voorloper (stapsgewijze uitbouw) of als alternatief voor een metrolijn. De uitbouw van lijn 1 dient snel ter hand te worden genomen.
- h) In Amsterdam dienen de grote knooppunten en nieuwe stadsdeelcentra opgenomen te worden in het netwerk van belangrijke tramlijnen, door doortrekking van tramlijnen naar de stations Zuid, Bijlmer-Arena (lijn 19 en A9-lijn), Amstel en het beter per tram ontsluiten van IJburg en Zeeburg met Oost en de ontsluiting van het Sciencepark. In grote nieuwbouwlocaties zoals Havenstad, Schinkelkwartier, Amstel III en IJburg dienen tram- en bustracé's ingepland te worden ter verdere ontsluiting binnen de wij-



ken en naar die wijken. Daarnaast bevat de Omgevingsvisie ook nog verschillende kleinere nieuwe woonlocaties (met opgeteld in totaal veel woningen) die ook te ver van het bestaand OV afliggen, zodat ontsluiting geregeld zal moeten worden.

- i) Waar het sluiten van de metroring gebaseerd is op de voordelen van deze ring als ver-deelfunctie en het ontsluiten van nieuwbouwlocaties, zou dit principe ook toegepast moeten worden op 2 half-ringvormige tramtracé 's in de stad: sluiten van de 'binnen-ring' via Noord via (de) nieuwe IJ-oeververbindingen en een tramtracé voor de 'mid-dening', route lijn 3 als echte ring ook via Noord.
- j) Een aansluiting op de A5 bij Osdorp dient niet gerealiseerd te worden. Dit betekent extra autoverkeer door een groengebied op een plek waar elk OV ontbreekt en ook geen draagvlak zal hebben, want er is geen bebouwing. Dit heeft niets met autoluw te maken, integendeel, het trekt autoverkeer aan. Ook hubs binnen Osdorp en bij Badhoevedorp liggen op de verkeerde plek, zonder goede ontsluiting met OV of te ver in de stad.

#### Regionale treindiensten:

- k) De rol van het spoornet is op regionale schaal essentieel en dient nader uitgewerkt te worden, met aandacht voor stadsgewestelijke verbindingen ("sprinters"), regionale sneltreinen, intercity en internationale verbindingen.
- l) Dit geldt in het bijzonder voor de relatie met Haarlem, Zaanstreek – Noord- Kenne-merland, West-Friesland, Almere, Hilversum-Amersfoort. Daarbij dienen de grote stadsgewesten in deze regio, zoals Haarlem, Zaanstad, Alkmaar, Hoorn, Almere, Hil-versum en Amersfoort ook verbonden te zijn met sneltreinen/intercity's, via Amster-dam Centraal Station, die ook onderdeel vormen van een landelijk netwerk met ver-bindingen met andere landsdelen.
- m) Frequente stadsgewestelijke treindiensten met veel stations zijn van groot belang op de relatie met het stadsgewest Haarlem, de Zaanlijn en de relatie met het Gooi. Deze diensten zijn complementair aan sneltreinen en intercity's en mogen niet in de plaats komen van deze diensten. Wel kan de verhoging van de frequenties van deze sprin-terdiensten een hoge prioriteit krijgen. Naast een corridor Haarlem – Amsterdam CS – Weesp is ook de verbinding vanuit Haarlem met Amstel en Amsterdam Zuidoost (Holendrecht) per sprinter van belang.

#### Fasering in de tijd met een ontwikkelstrategie voor OV:

- n) De overstap van auto op OV dient verder uitgewerkt te worden en gebaseerd te zijn op de volgende principes:
  - zo dicht mogelijk bij herkomstgebieden, dus al ver buiten Amsterdam,
  - betere benutting en uitwerking van overstappunten in de metropolitane regio rond Amsterdam en
  - pas in de laatste plaats aan de rand van Amsterdam. In het laatste geval dient verme-den te worden dat automobilisten reeds een stuk door stedelijk gebied moeten rijden om een overstappunt te bereiken. Overstappunten bij de A10 West, Zuid en Oost of in de wijken (zoals in Osdorp) passen niet bij het principe van de autoluwe stad.
- o) Waar aan de zuidkant van de stad een onderscheid wordt gemaakt tussen de metro als stadsgewestelijke voorzieningen naast de IC en internationale treinen (de komst van de metro creëert ruimte op het spoorwegnet voor andere reizigers), dient ook de ver-bindingen van Haarlem met Amsterdam aangevuld te worden met een light railver-binding (een sneltram) vanaf station Haarlem via Haarlem centrum en de knooppun-ten Haarlem-Oost, Lijnden – met een hub met verknoping met tramlijn 1 uit Osdorp - , Schiphol-Noord – met verknoping met de doorgetrokken NZ-lijn en met busverbin-dingen naar o.a. Schiphol-Oost - , Amstelveen – met verknopingen bij het huidige busstation en bij de Amsteltram - naar station Bijlmer-Arena. De beoogde verschui-

ving van autoverkeer van de A10-West en A10-Zuid naar de A5 en de A9 zal de A9 nog zwaarder belasten, waardoor een HOV-bus op de snelweg vastloopt en dusdanige lengtes aan vrije baan nodig heeft dat een integraal OV-tracé van Haarlem tot Bijlmer-Arena vereist is, gebaseerd op hoge capaciteit.

- p) In de schaa sprong van het OV zal een aantal grote NS-stations een belangrijke draaischijf in OV-verbindingen vormen. Uitgangspunt dient te zijn dat Amsterdam CS en station Zuid toekomstbestendig worden gemaakt in capaciteit en voldoende flexibel voor toekomstige dienstregelingsmodellen. Het voorgestelde PHS-Tracébesluit CS en de plannen voor Station Zuid schieten te kort in ambitieniveau en capaciteit. Meer ruimte zal gereserveerd moeten worden om groei van deze stations te accommoderen.

### **4.3. Aanpassingen OV-netwerk met projecten voor opname in Omgevingsvisie**

Voorstellen voor aanpassingen van het tramnet en om deze ruimtelijk te reserveren in de Omgevingsvisie. Uitwerking past verder in de Uitvoeringsstrategie:

- a) Het bestaande tramnet dient de status van 'Plusnet' te krijgen, met een ontwikkelplan om de kwaliteit van dit netwerk verder te verbeteren, voor zowel de bestaande relaties en om voor te sorteren op de hierna voorgestelde uitbreidingen.
- b) doortrekken van de tramlijnen 4 en 24 naar station Zuid en mogelijk onderlinge verknoping. Dit verbindt ook delen van Zuid, zoals het Gelderlandplein, onderling waar de metro die functie niet kan vervullen. Zolang het Zuidasdok nog niet gereed is kan deze verknoping via het bestaande tracé op de Strawinskylaan.
- c) doortrekken van de Amsteltram vanaf Station Zuid via Churchillaan-Vrijheidslaan naar het Amstelstation, Science Park en de Indische buurt als invulling van de in de Omgevingsvisie beoogde HOV-verbinding van Zuid via de Rivierenbuurt naar oost.
- d) Doortrekken tramlijn 5 van het huidige eindpunt in Amstelveen naar het Busstation bij het stadshart in Amstelveen. (Tevens als knooppunt met een toekomstige sneltram langs de A9).
- e) Doortrekken van tramlijn 19 via Diemen-Sniep, metrostation Ganzenhoef, Bijlmerdreef naar station Bijlmer-Arena en Amstel III. Dit tevens ter ontsluiting van het stadsdeelcentrum.
- f) Doortrekken tramlijn 1 vanaf Muiderpoort via een nieuw Amsterdamse brug naar Zeeburg en verder via naar IJburg enerzijds en doortrekken vanaf Osdorp-Aker naar een hub bij de A9 te Lijnden. Tevens als knooppunt met een toekomstige lightrail langs de A9. Deze hub kan daar het autoverkeer opvangen, in plaats van binnen Osdorp, zoals de Omgevingsvisie voorstelt.
- g) Doortrekken tramlijn 17 naar het Keurenplein in Osdorp (winkel- en bedrijvencentrum) en naar Osdorp-Aker (huidige eindpunt lijn 1).
- h) Mogelijke vertramming buslijn 21 bij een nieuw tracé via voormalige markthallenterrein (grote woningbouwlocatie) met o.a. vrije baan op de Haarlemmerhouttuinen.
- i) Vrijhouden van tracés met vrije baan voor tram en/of bus ter ontsluiting van Havenstad-Zuid, Schinkelkwartier, De nieuwe kern bij Duivendrecht.
- j) Tramtracé 's voor het sluiten van de 'binnenring' via Amsterdam-Noord. De binnenring kan een echte ring worden door de tram over de nieuwe IJ-verbindingen te voeren door Havenstad-Noord en het Hamerkwartier. Deze route kan deels ook benut worden voor een sneltram naar Zaandam-Oost ingeval geen metroverbinding wordt gerealiseerd, of als alternatief hiervoor. De Omgevingsvisie is op dit punt vaag.
- k) Sluiten van de 'middenring', route lijn 3, via een tracé in Noord via Zeeburg en de oeververbinding bij de Houthavens. Het tracé van lijn 3 kan een ringlijn worden door een verbinding via Zeeburg en Nieuwendam naar metrostation-Noord en verder via

- de Banne-Buiksloot, Molenwijk en Havenstad-noord naar de omgeving van de Haarlemmerpoort. Dit tevens ter ontsluiting van het stadsdeelcentrum.
- l) Ombouw van het opstel terrein van de NZ-lijn bij de A10-Noord tot metrostation in combinatie met een grootschalige P&R-voorziening bij de afritten van de A0, in plaats van het autoverkeer door te laten rijden tot winkelcentrum Buikslotermeerplein/station Noord.
  - m) De doortrekking van de NZ-lijn moet niet eindigen bij station Hoofddorp maar verder de Haarlemmermeer in ter ontsluiting van grote woonwijken en als grootschalige hub voor overstap van auto, fiets en bus op de metro. De grootste autostromen richting Amsterdam komen juist vanuit het zuidwesten, terwijl ook in de Haarlemmermeer nog grote woonwijken gepland zijn.
  - n) Indien de doortrekking van de NZ-lijn wordt gehonoreerd, alsmede het sluiten van de metroring – waar wij voorstander van zijn -, dan dienen de uitbreidingen gefaseerd tot stand te worden gebracht door zo snel als mogelijk de NZ-lijn door te trekken tot Schinkelkwartier (Johan Huizingalaan) en knooppunt Schiphol-Noord en de metroring van Isolatorweg naar Transformatorweg.
  - o) Een sneltram vanaf Haarlem station via Haarlem-Oost en de A9 met knopen in Lijnden, Schiphol Noord (verknoping met NZ-lijn), Amstelveen Busstation/stadshart, Amstelveen-Amsteltram, Bijlmer-Arena.
  - p) Bij de verbouwing van Amsterdam CS dient het “doorstroomprincipe” gehanteerd te worden: voor zowel sprinters als IC-treinen is CS een tussenstop, geen eindhalte. Bovendien moet zolang station Zuid niet is aangepast (2035?) de Eurostar (met de vereiste security-voorzieningen!) en Thalys op CS afgehandeld kunnen blijven en mogelijk deels ook daarna bij grote groei van het internationaal treinverkeer (verdeling internationaal verkeer over Zuid en CS). Dit betekent een 10<sup>e</sup> spoor en een bredere brug over de oostertoegang net ten oosten van CS.
  - q) Station Zuid: vanwege de schaa sprong OV en een verdere groei van het internationaal treinverkeer is voldoende capaciteit nodig. Dit zal ruimtelijk gereserveerd dienen te worden, alsmede opstel sporen voor het stallen van internationale treinen voor schoonmaak en catering. Zie ook punt (p) voor de periode 2021 - 2035.
  - r) In de Omgevingsvisie dient voldoende ruimte gereserveerd te worden voor het stallen van trams, bussen en metro's (remises). Daarbij dienen deze locaties vanuit exploitatie oogpunt (kosten lege ritten alsook noodzaak om vanuit de remise snel het bestaande net te bedienen) gunstig gesitueerd te zijn.

## DEEL II

### 5. AANPASSINGEN VAN DE TEKST VAN DE OMGEVINGSVISIE

Op een aantal punten dient de tekst van de Omgevingsvisie aangepast en aangevuld te worden, in het licht van de hiervoor genoemde punten. Wij volstaan hier met de locatie en duiding.

- Pag. 2: kaart *aanpassen* met opname tramlijnen en ontsluiting knooppunten
- Pag. 16: grootstedelijk OV-system ruggengraat: aanvullen
- Pag. 23: duurzaam etc.: *aanvullen* met OV
- Pag. 23: uitbreiding HOV en metronet en stationskwartieren: HOV *wijzigen* in OV en *aanvullen* met stadsdeelcentra.
- Pag. 46: groei OV met 40%: *aanpassen*: schaa sprong, gericht op een verdubbeling in het gebruik van het OV
- Pag. 54: heel Amsterdam een wandel en fietsstad. *Aanvullen* met: en OV-stad.
- Pag. 54: ontsluiten groen: *toevoegen*: en ontsluiting met OV.
- Pag. 55: *toevoegen*: en regionale sneltreinen/IC
- Pag. 60: meerkernige ontwikkeling. *Toevoegen*: en ontsluiten door het tram- en busnet dat de status van Plusnet dient te krijgen.
- Pag. 60; duurzaam etc. *Toevoegen*: ook ruimte voor OV nodig.
- Pag. 80: kaart *aanpassen* met opname tramlijnen en ontsluiting knooppunten
- Pag. 86: 2<sup>e</sup> ring A5/A9 met hubs. Tekst *aanvullen*: er is een integrale planning nodig van hubs, te beginnen bij de herkomstgebieden, vervolgens elders in de metropolitane regio en tot slot dicht bij de stad, zonder dat dit leidt tot autoverkeer binnen de stad.
- Pag. 86: menging van klassieke Amsterdamse tram en auto: *schrappen*. Is onwenselijk, maakt OV te traag, te duur in exploitatie kost reizigers en pas niet bij een autoluwe stad. Vervangen door: De tram is drager van het OV-net in veel stadswijken en vereist goede doorstroming, zo veel mogelijk op vrije baan, en haltes op plaatsen waar de reizigers willen zijn. Dit is een ontwerpprincipe voor de Autoluwe stad.
- Pag. 86: Tekst: “Hoewel deze systemen soms minder efficiënt zijn, passen ze vaak wel beter bij grote delen van de bestaande stad en nieuw te ontwikkelen gebieden“. *Schrappen en vervangen* door: “Het tramnet en delen van het busnet dienen efficiënter te kunnen functioneren met betere doorstroming en regelmaat, vrije banen en de status van ‘Plusnet’ te krijgen, omdat grote delen van de stad nu maar ook op lange termijn niet bediend worden door metrolijnen, die bovendien te grofmazig zijn voor een goede ontsluiting van de bestaande stad en te ontwikkelen gebieden.” “Tevens dient in gebieden waar voor lange tijd of wellicht nooit een metrolijn zal komen de kwaliteit en uitbreiding van het tramnet op korte termijn ter hand te worden genomen, om tijdig ontsluiting te bieden van nieuwe wijken en knooppunten.”
- Pag. 97: tekst *aanpassen* door verwerking van de hiervoor genoemde uitgangspunten en voorstellen. De huidige tekst is inconsequent: bij Schiphol wordt wel de metro ingezet om IC en internationale treinen de ruimte te geven. Wat voor Haarlem en Weesp wordt voorgesteld is hetzelfde denkpatroon als bij de Airportsprinter: dat gaat ten koste van de regionale sneltreinen en langere afstandstreinen binnen Nederland. Rover is een groot voorstander van hoogfrequente Sprinterdiensten (“S-Bahn”). Beiden zijn nodig: sprinter en sneltrein/IC. Dus wat de Omgevingsvisie voor Schiphol en Hoofddorp afwijst geldt net zo hard voor Haarlem en richting Hilversum/Amersfoort. Verder wordt in de Omgevingsvisie de Zaanlijn gemist als hoogfrequente sprinterverbinding. Dat betekent ruimtelijke reserveringen in de Omgevingsvisie en concrete

voorstellen, niet beperken tot metro NZ-lijn. Voor de relatie met Haarlem is tevens een extra OV-verbinding (sneltram) gewenst langs de A9. Verder dienen de nieuwe knooppunten en stadscentra ook te zijn ontsloten met uitbreidingen van het bus- en tramnet.

- Pag. 100: Auto en hub. Zie kaart. Deze dient *aangepast* te worden:
  - o 1) *Schrappen* mogelijke aansluiting A5. Dat betekent extra autoverkeer door een groengebied op een plek waar elk OV ontbreekt en ook geen draagvlak zal hebben, want er is geen bebouwing. Dit heeft helemaal niets met autoluw te maken, integendeel, trekt autoverkeer aan.
  - o 2) Potentiële HUB bij Badhoevedorp *schrappen*: de HOV-lijnen stoppen daar niet, want gaan over de snelweg. Ook is geen hoogwaardige OV-verbinding met Amsterdam aanwezig.
  - o 3) Beide teksten en kaartbeelden *vervangen* door een hub bij de A9/A5 bij Lijnden bij een OV-knooppunt van een sneltram Haarlem – Bijlmer-Arena en een doorgetrokken tramlijn 1 uit Osdorp.
  - o *Aanpassen*: Een hub op de A10-Noord bij de NZ-lijn door ombouw van het opstel terrein tot station en geen hub bij Bukslotermeerplein of bestaande metrostation Noord.
  - o *Toevoegen*: Een grote hub in de Haarlemmermeer ten zuiden van station Hoofddorp aan de door te trekken NZ-lijn (die verder de Haarlemmermeer in zou moeten dan station Hoofddorp)
  - o 4) Zie verder de algemene kanttekening dat Hubs veel verder buiten de stad gerealiseerd dienen te worden.
- Pag. 102: Tekst “De principes voor stadsstraten en stadslanen” *aanpassen*. Geen menging van OV en autoverkeer. Remedie: hele tramnet ‘Plusnet’ evenals belangrijke buslijnen. Ruimtereservering en ontwerp principe: Vrije banen, met goede doorstroming. Geen beperking tot 30 km voor het OV. Haltes op plekken waar mensen ook willen zin, zoals in het centrum (de binnenstad), winkelcentra, markten, grote onderwijsinstellingen, ziekenhuizen, theaters etc. Uitbreiding van het bus- en tramnet naar de nieuwe grote stadsdeelcentra en de grote OV-knooppunten, zoals Zuid, Amstel, Bijlmer- Arena.
- Pag. 102: oost-westlijn: tekst *aanpassen*. Zie hiervoor bij voorstellen. Tramlijn 1 uitbouwen tot snelle oost-westverbinding, met doortrekken naar Zeeburg-IJburg en naar knooppunt Lijnden.
- pag. 120/21: Nieuw-West:
  - o *Schrappen*: Het verplaatsen van metrostation Henk Sneevlietweg. Motivatie: dit kost heel veel geld dat beter aan investeringen voor ontsluiting met tram en bus besteed kan worden.
  - o *Opnemen*: doortrekken tramlijn 17 naar Keurenplein en Osdorp-Aker.
  - o *Opnemen*: Doortrekken lijn 1 tot knooppunt Lijnden.
  - o *Schrappen* pijl Oost-westmetrolijn naar Schiphol: dit speelt wellicht in op een grote bedrijfsterreinontwikkeling ten zuiden van Badhoevedorp en een 2<sup>e</sup> terminal van Schiphol.
- Pag. 122/123 over Zuidoost: bouwen rond OV-lijnen wordt niet ingevuld. Voorstel: *toevoegen* concreet benoemen van doortrekken lijn 19 van Diemen Sniep via Ganzenhoef, Bijlmerdreef naar Bijlmer-Arena en Amstel III.
- Pag. 124 Noord: zie eerdere voorstellen over tramverbindingen. *Aanpassen*: Verder het voorstel om een groot P&R aan te leggen bij afslag A10 en Leeuwarderweg en opstel terrein metro uitbouwen tot metrostation.

- Pag. 126: op de detailkaart van het centrum staat ten oosten van het CS een rood blokje, waarmee kennelijk ‘hoogstedelijk centrum’ wordt bedoeld. Graag *aanpassen*, opdat er voldoende ruimte gereserveerd blijft voor het Tracébesluit PHS Amsterdam Centraal, inclusief ruimte voor een 10<sup>e</sup> perron en brede brug.
- Pag. 128/129: *aanvullen* met tramverbindingen en opwaarderen buslijn 21. Hier ontbreekt elke verwijzing en ruimtelijke reservering voor OV.
- Pag. 130: Zuid: *opnemen* de voorgestelde uitbreidingen van het tramnet naar station Zuid en de tramverbinding Zuid – Amstel - Oost.
- Pag. 132/133: Oost: *aanvullen* met tramverbindingen als voorgesteld.
- Pag. 134/135: Zuidasdok e.d. Opsomming *aanvullen*.
  
- Pag. 140: Ruimtelijke investeringen:  
Projecten, met verwijzing naar de nummering in de Omgevingsvisie:
  - 26. verplaatsen metrostation Henk Sneevlietweg: Niet doen (*schrappen*): geld beter elders inzetten voor uitbreiding OV.
  - 48. HOV Bus Bijlmer-Arena – Haarlem *vervangen* door: sneltram
  - 52. Afslag A5: niet doen, *schrappen*.
  - 74. Fietsbrug Schinkel: *toevoegen* brug ook voor tram
  - 87. Hub Ookmeerweg: Niet doen: *schrappen*, *vervangen* door hub bij Lijnden rond HOV Haarlem en doortrekken lijn 1.
  - 90. hub A5 Osdorperweg Niet doen: *schrappen*: staat haaks op autoluw en doorsnijdt groengebied. Bovendien is OV daar afwezig. Vervangen door hub A9/A5 bij Lijnden.
  - 91. Hub Buikslotermeerplein. Project *vervangen* door hub op afslag A10 met extra metrostation.
  
- Pag. 140, *aanvullen* met Ontbrekende projecten:
  - CS: 10<sup>e</sup> perronspoor en bredere brug ten oosten van CS
  - CS als doorstroom station
  - Sneltram langs 9 van Haarlem via Schiphol Noord naar Amstelveen en Bijlmer-Arena.
  - Station zuid; te krap bij forse groei internationale treinen: ruimte reserveren.
  - Plusnet-tram als reservering vastleggen, met voorgestelde verlengingen.
  - Oost-westverbinding door uitbouw tramlijn 1 van Lijnden tot IJburg.
  
- Pag. 157: Duurzame stad. Tekst *aanvullen*: modal shift wijziging van auto naar OV wordt gemist.
- Pag. 175: mobiliteit. Voorstel om beleidskader juist wel *aan te passen*: alle tramlijnen in ‘Plusnet’ en uitbreiding tram- en busnet nodig en ruimtelijk reserveren.
- Pag. 176: tekst *aanpassen*. Dit is onjuiste tegenstelling: meer HOV hoeft niet tot minder fijnmazige lijnen te leiden: dat is een keus. Juist bij verdichting en autoluw zou er draagvlak voor zowel HOV als voor ontsluitend OV moeten zijn. Bovendien, door peperdure projecten als OW-lijn te willen snijd je investeringen in de rest van het OV af, waar je met minder geld dan voor een OW-lijn veel meer zou kunnen doen.
- Pag. 178; tekst *aanpassen*. Dit is juist in tegenspraak met het bevorderen van OV in de autoluwe stad.
- Pag. 179: *schrappen* de tekst dat “Op routes waar ov gemengd met auto’s rijdt kan de snelheid van trams en bussen de komende jaren wat lager worden”.
- Pag. 184: station Zuid. *Aanvullen*: station Zuid met alleen een 3<sup>e</sup> perron voor internationale treinen is te klein voor forste groei internationaal treinverkeer. Het reserveren

van voldoende capaciteit is nodig en zelfs dan nog met de optie om een deel van de internationale treinen naar CS te laten rijden. Bovendien zullen de internationale treinen in ieder geval tot 2035 geacommodeerd moeten worden op CS, waarbij voor de Eurostar een speciale securityterminal nodig blijft met af te sluiten perrons. Dat laatste vereist ook de nodige ruimtelijke reservering op Station Zuid, inclusief opstelsporen.

- Pag. 219: **documenten:** Regionaal OV Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland & Flevoland getiteld “KANSRIJKE NOODZAAK; Schaalsprong naar het mobiliteitssysteem van morgen” wordt hier gemist. *Alsnog toevoegen.*
- Verschillende pagina’s: bij ontsluiting van het groen wordt alleen over lopen en fietsen gesproken. Dit dient *aangevuld* te worden met openbaar vervoer.

## DEEL III

### 6. TOELICHTING

#### 6.1. Stadsstraten en stadslanen

De principes voor stadsstraten en stadslanen laten menging van autoverkeer en OV op dezelfde infra toe en zijn funest voor een goed functionerend OV: te langzaam, mede door 30 km-zonebeleid. Dat leidt tot minder reizigers, duurdere exploitatie waar geen middelen voor zijn, dus zal GVB moeten snoeien in frequenties of lijnennet en dus een verder neerwaartse spiraal. Dit staat haaks op de autoluwe stad en de schaalsprong OV. In de autoluwe stad worden woonbuurten en woonstraten meer autoluw. Het resterend autoverkeer zal gebruik moeten maken van de hoofdstraten, dat zijn nu net de straten waar veelal ook tram en bus rijden. Dus de kans is eerder dat door autoluw beleid die hoofdroutes meer autoverkeer moeten verwerken, dus nog meer hinder voor OV in die straten. Voor de tram is een vlotte doorstroming vereist, met haltevoorzieningen op plaatsen waar veel mensen willen zijn, maar ook korte loopafstanden tussen de haltes op de overstappunten tussen lijnen.

Ook bij de intensivering van de bebouwing rond de Lelylaan en de Burgemeester Roellstraat dient de kwaliteit van deze hoofdroutes in het tramnetwerk gewaarborgd te blijven en niet belemmerd met snelheidsbeperkingen of allerlei extra gelijkvloerse kruisingen.

#### 6.2. Stadsdelen en nieuwe wijken

Discrepancie. Woningbouw e.d. vindt de komende 10-20 jaar plaats, Rover is voor een doorgetrokken NZ-lijn, vanwege de relatie met de capaciteit op het spoorwegnetwerk en het sluiten van de metroring, maar realisatie gaat nog lang duren. De omgevingsvisie leunt ook te eenzijdig op enkele metrostations in plaats van een samenhangend netwerk passend bij de verplaatsingsbehoefte in een leefbare en autoluwe stad, die steeds meer onderdeel is van een regio. De goede bedoelingen van de visie dienen tot hun recht komen en niet te veel te worden weggeschreven en afhankelijk gemaakt van onzekere projecten. Die OW-metro lijn komt er of over 30 (?) jaar of nooit en suggereert aan de westkant een verstedelijking bij Schiphol die niet wenselijk is. Over de OV-verbinding met Zaanstad en Havenstad-Noord maakt de omgevingsvisie geen duidelijke keuze.

#### 6.3. Overstappunten van fiets en auto en andere vervoerwijzen op het OV

- De omgevingsvisie gaat uit van 'Hubs'. Hier mist een beleid om dit in te vullen met een uitvoeringsstrategie in regionaal verband. De beste aanpak is om mensen reeds dicht bij hun herkomstpunt te verleiden over te stappen op het OV, al buiten de metropool regio (Alkmaar, Hoorn, etc.). De volgende stap is een overstap verder buiten de stad in andere delen van de metropoolregio. De P&R-voorzieningen in Amsterdam en in de regio bestaan uit een verzameling onsamenhangende locaties, zonder duidelijke formule en strategie in aanleg en beheer. Gelet op de enorme forensenstroom uit de gebieden ten zuidwesten van Amsterdam, met een hoog auto-aandeel, is juist daar een aanpak vereist, waarin de door te trekken NZ-lijn, maar ook de Amsteltram, taakstellend een veel grotere rol zou moeten spelen.
- De laatste stap is pas een overstap dicht bij de stad. Daarbij moeten automobilisten niet eerst een stuk de stad in hoeven te rijden, zoals in de voorstellen bij Osdorp en Noord. Een aantal thans bestaande P&R-terreinen passen ook niet meer in een zich verdichtende stad, zoals bij Sloterdijk. Dat doet afbreuk aan de leefomgeving van de mensen in die stadsdelen en verleidt tot verder doorrijden.



- Het begrip ‘Hub’ is niet verder uitgewerkt. Op veel overstappunten op tram, metro en bus, zowel in de stad als in de regio, volstaan reeds eenvoudige fietsparkeervoorzieningen. Grootchalige stallingen zijn slechts op enkele plaatsen nodig, vooral bij stations.
- Bij dit alles zijn logische, korte, aangename en sociaal-veilige looproutes vereist. Dit geldt ook voor de overstap van het ene OV-middel op het andere. De verplaatsingen van tramhaltes op kruispunten tussen tramlijnen de laatste tijd resulteert eerder in steeds langere looproutes. Ook een station als Sloterdijk scoort hierop slecht. Extra ingangen aan de andere zijde van een aantal bestaande perrons op de metroringlijn zou de loopafstanden voor velen aanzienlijk verkorten.
- Dit alles vraagt om meer aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit en inbedding in de omgeving.

#### **6.4. Regionale structuur van het OV**

- De omgevingsvisie wil zich niet te veel uitlaten over het grondgebied van andere gemeenten, maar doet dat in feite wel en de visie is ook mede afhankelijk van een goede OV netwerkstructuur, die ook ruimtelijke reserveringen vereist. Hoogfrequente Sprintertreindiensten zijn zeker vereist als onderdeel van een regionaal netwerk, omdat veel verkeer zich juist op die afstanden afspeelt en nog te veel met de auto. Dat zou zich niet moeten beperken tot Haarlem – Weesp. Ook de relatie met Bijlmer-Arena en Holendrecht is van groot belang en aandacht wordt gemist voor de Zaanlijn, die zich bij uitstek leent voor zo’n sprintervoorziening.
- De afstanden in de metropoolregio en de relaties met andere regio’s vereisen echter ook sneltreinen en intercity’s, zoals tussen Haarlem (en verder), Amsterdam CS, Almere enerzijds en Hilversum – Amersfoort anderzijds. De Omgevingsvisie besteedt daar geen aandacht aan. Consequentie is dat het Centraal Station ingericht moet worden als doorstroomstation (naast de functie voor internationaal verkeer tot tenminste 2035) met o.a. 10<sup>e</sup> perron en bredere brug aan de oostkant en dat in de regio (Zaanstreek, extra sporen bij Weesp, keerspooren bij Holendrecht) ruimte gereserveerd is en blijft voor uitbouw van de capaciteit het spoorwegnet.
- De ontwikkeling van station Zuid tot tweede hoofdstation vraagt ook om een snelle OV-verbinding met de Haarlemmermeer (NZ-lijn) en Haarlem. De omgevingsvisie leunt daarbij te veel op vage teksten over HOV-bussen op de snelweg. De bussen lopen op de A9 steeds meer vast en bieden te weinig capaciteit, terwijl ook binnen Haarlem de intensiteit van het busverkeer tot capaciteitsproblemen leidt in de bus en op de weg. Het andere uiterste, een directe trein- of metroverbinding langs de A9 is een stap te ver voor de ruimtelijke schaal van Haarlem, ook qua kosten. Rover stelt voor om een light railverbinding aan te leggen langs de A9 en deze goed te verknopen met het stedelijke railnetwerk van Amsterdam, zoals lijn 1 bij Lijnden, de NZ-lijn bij Schiphol-Noord, de tramlijnen 5 en 25 in Amstelveen en Bijlmer-Arena.
- Dat laat onverlet dat op veel rijks- en provinciale wegen meer vrije busbanen nodig zijn, maar dan door rijstroken voor de bus te bestemmen. Medegebruik van de vluchstrook werkt maar beperkt of niet, want die ontbreekt (lange weefvakken bij de vele knooppunten tussen snelwegen), of die is al als spitsstrook in gebruik en het leidt tot een lappendeken van korte stukjes zonder samenhang en zonder goede aantakking op OV-infrastructuur in de steden. HOV-bus vereist ook aansluitende vrije busbanen in de bebouwde kom van gemeenten in de regio.
- De Omgevingsvisie wil niet te veel over het grondgebied van andere gemeenten zeggen, maar een succesvolle implementatie van de Omgevingsvisie is in de ogen van Rover afhankelijk van een samenhangend stedelijk en regionaal OV-netwerk, met een

uitvoeringsstrategie. Die verantwoordelijkheid zou de gemeente met de regio wel op moeten pakken. Dat gaat veel verder dan een lijst met reserveringen in de Omgevingsvisie.

### **6.5. Nieuw-West**

- De kaart met OW-lijn suggereert met een pijl doortrekking naar Schiphol. Rover is tegen gebiedsontwikkeling ten zuiden van Badhoevedorp: cityvorming met kantoren e.d. Deze horen bij stedelijke knooppunten thuis in Amsterdam en bij Hoofddorp station (metro/trein). Deze gebiedsontwikkeling bij Badhoevedorp hing in het verleden samen met een 2<sup>e</sup> terminal van Schiphol. Dat spoort niet met de opvattingen van beheerste groei en overheveling van een deel van het luchtverkeer naar de internationale trein.
- Rover stelt voor om een light railverbinding (sneltram) aan te leggen langs de A9 en deze goed te verknopen met het stedelijke railnetwerk van Amsterdam, zoals een doorgetrokken lijn 1 met een knoop bij Lijnden, de belangrijke knoop met de doorgetrokken NZ-lijn bij Schiphol-Noord, de tramlijnen 5 en 25 in Amstelveen en Bijlmer-Arena.
- Voorgesteld wordt om lijn 17 naar Keurenplein –als winkel- en bedrijvent centrum – door te trekken en verder naar de Aker naar het huidige eindpunt van lijn 1.
- Als er een nieuwe oeververbinding over de Schinkel komt voor stadsdeel Schinkel, dan is ook een OV-voorziening nodig. Dat kan een doorgetrokken lijn 24 zijn die vanaf het Olympisch stadion naar Schinkel rijdt met dan een nieuwe tramlijn via Museumkwartier en Laïressestraat naar de VU en Zuidas dan wel een nieuwe tramlijn vanuit het Museumkwartier en de Laïressestraat naar Schinkel. Eindigend bij Metrostation Huizingalaan van de NZ-lijn.
- Het verplaatsen van metrostation Henk Sneevlietweg over zeer geringe afstand tegen zeer hoge kosten is een investering die beter achterwege kan worden gelaten om deze middelen in te zetten voor uitbreiding van het bus- en tramnet in Nieuw-West.

### **6.6. West**

- OV ontbreekt helemaal. Juist hier is de status ‘Plusnet’ nodig. Zie ook de relatie met noord: doortrekken tramlijnen binnenring en middenring (lijn 3) naar Noord.
- Buslijn 21 via Foodmarket-terrein: vertrammen.
- Haarlemmer Houttuinen als tramroute, mede vanwege calamiteiten elders in de binnenstad.
- Tram over Van Diemenstraat vereist vrije trambaan.
- Havenstad: routes voor OV ruimtelijke reserveren

### **6.7. Zuid**

- In de visie en in de planontwikkeling voor het spoorwegnetwerk wordt station Zuid het nieuwe grote hoofdstation van Amsterdam. Dat vereist een nieuwe oriëntatie van het bus- en tramnet op station Zuid, waar vanouds het tram- en buslijnnennet, (zowel stedelijk als ook vanuit Zaanstreek/Waterland) uitsluitend op CS is georiënteerd. De visie mist de notie en de uitwerking dat een heroriëntatie van het tram- en busnetwerk op station Zuid en de urgentie daarvan, terwijl de Zuidas essentieel is voor het functioneren van de stad. De Zuidas zal ook door verdere verstedelijking nog meer verkeer trekken. Wil het OV daar niet vastlopen dan zijn ruimtelijke reserveringen voor tram en bus en netwerkontwikkeling vereist. Dit alles is urgent, en kan niet wachten op het gereedkomen van het Zuidasdok in 2035 en een door te trekken NZ-lijn na 2030. Het

station gaat reeds met de NS-dienstregeling 2022 steeds meer landelijke en internationale treinfuncties van het Centraal Station overnemen.

- De wens om luchtverkeer binnen Europa op korte afstanden door de internationale trein te vervangen vereist ook voldoende capaciteit en flexibiliteit om de groei van dit treinverkeer op te vangen. In dit station dient meer ruimte voor de treinen gereserveerd te worden en met een verdere doorgroei van internationaal treinverkeer rekening te worden gehouden, zoals de reservering van capaciteit en faciliteiten voor de Eurostar, met de specifieke security-eisen als een terminal en een afgesloten perron. Tot 2035 en wellicht ook nog daarna bij verdere doorgroei van internationaal treinverkeer, alsmede van wensen uit de markt, moet (een deel van) het internationaal treinverkeer op Amsterdam CS afgewikkeld kunnen worden. Ook daarvoor is ruimte nodig.
- Daarbij is het nodig om de OV verbindingen met station Zuid al op korte termijn aan te pakken: doortrekken van de lijnen 4 en 24, met mogelijk onderlinge koppeling om de verschillende delen van de Zuidas met Gelderlandplein en omgeving RAI te verbinden met het NS- en de metrostations. Plekken die te ver van de metrostations liggen voor een goede ontsluiting.
- HOV wordt voorgesteld in de Omgevingsvisie tussen Zuid en Amstel via de Rivierenbuurt: Maak dit concreet door tramlijn 25 vanaf station Zuid naar Amstel en Sciencepark en Indische Buurt door te trekken.
- Verder valt op dat het Schinkelkwartier niet rechtstreeks met openbaar vervoer naar Zuid verbonden wordt. De voorgestelde nieuwe brug zou ook voor tram of bus bruikbaar moeten zijn. Zie de voorstellen bij Nieuw-West.

#### **6.8. Oost:**

- Aan Zeeburg en IJburg wordt nu gebouwd. Een oost-westmetro is heel erg duur en de gemeente heeft andere prioriteiten (NZ-lijn en sluiten metro-ring). Als die metro er al komt gaat het nog 30 jaar duren. Beter is nu te beginnen aan een goede en snelle tramverbinding die zoveel mogelijk van bestaande infrastructuur gebruik kan maken (tramlijnen 1 en 26) met een gefaseerde aanpak voor verbeteringen en waar nieuwe infrastructuur (brug over Amsterdam-Rijnkanaal) rekening houdt met mogelijke verdere ontwikkeling. Op Zeeburg moeten de kruisingen met het autoverkeer aangepakt worden voor een vlotte doorstroming van de tram. Dan ontstaat een snelle lijn 1 van IJburg naar Osdorp en verder tot knooppunt Lijnden. Dat biedt ook een verbinding met OLVG-Oost en de onderwijscluster Roeterseiland/Weesperplein. De brug naar Zeeburg kan mede gebruikt worden voor een tramverbinding naar Noord, waar nu nog vaag over HOV gesproken wordt, zonder invulling. De relatie tussen Oost en Noord zal alleen maar sterker worden. Voorgesteld wordt om lijn 3 door te trekken naar metrostation Noord en mogelijk verder, als ringlijn door de stad.
- Er wordt in de Omgevingsvisie gesproken over een HOV van station Zuid naar het Amstelstation en verder. Dat is te vaag. De nieuwe Amsteltram (lijn 25) zou doorgetrokken kunnen worden vanaf Zuid via station Amstel naar Sciencepark en vandaar naar de Indische buurt. Dat versterkt ook de relatie Amstel - Sciencepark - Oost.
- Ook de relatie met het groeiende Zuidoost verdient versterking: lijn 19 kan doorgetrokken worden vanaf Diemen-Sniep naar Ganzenhoef, Bijlmer-Arena en Amstel III. Er ligt al rails tot de werkplaats van het GVB in Diemen.
- De wijk Cruquius ligt buiten de gehanteerde maximale loopafstanden tot OV. Ook daar moet wat gebeuren (loopbrug naar Flevopark en de hier voorgestelde nieuwe tramroute?).

- Een IJmeerlijn is erg duur en de rentabiliteit is tot nu toe gebaseerd op een brug door het IJmeer. Zou het een tunnel moeten worden, vanwege natuur, landschap, recreatie en inpassingen dan wordt het project nog veel duurder en zal realisatie nog langer duren. Als die verbinding er komt, is het logischer om deze op het bestaande metronet aan te sluiten voor de verbinding met de Zuidas en de overstap met de NZ-lijn naar Schiphol i.p.v. als OW-metro. Die OW-metro beter als HOV via de tramlijnen 1 en 26, zoals hiervoor aangeduid.

#### 6.9. **Zuidoost**

- De relaties met andere stadsdelen en met de zuidkant van het metropolitane gebied worden niet goed uitgewerkt.
- Een zwaardere OV-verbinding met Oost (Dappermarkt, etc.) zou kunnen door doortrekken van lijn 19 naar Bijlmer-Arena en Amstel III, waar ook het interne verkeer oost-west over de Bijlmerdreef mee gediend is.
- De OV-relatie langs de A9 moet zwaarder worden en gelet op het extra autoverkeer (want de A10 zou minder gebruikt moeten worden) zou dat een vrijliggend tracé moeten zijn, geen bus op de snelweg. Een lightrail (sneltram) richting Amstelveen, Schiphol en Haarlem biedt ook kansen op verknoping met andere OV-assen, zoals een knooppunt bij Schiphol-Noord met de Noord-Zuidlijn.
- De woningbouw op Amstel III en op het grondgebied van Ouder-Amstel (de ‘nieuwe kern’ van Duivendrecht) ligt deels op te grote loopafstand van de metro. Hier is een reservering en realisering van een apart OV-tracé nodig.

#### 6.10. **Noord en verbindingen met centrum, west en oost**

- Bij de mogelijke brugverbindingen over het IJ wordt voornamelijk over de fiets gesproken. Meer verbindingen met OV over het IJ zijn bij de geplande groei van Noord noodzakelijk. Voorstel voor toevoegen: Tramtracé ‘s voor het sluiten van de ‘binnenring’ via Amsterdam-Noord. De binnenring kan een echte ring worden door de tram over de nieuwe IJ-verbindingen te voeren door Havenstad-Noord en het Hamerkwartier. Deze route kan deels ook benut worden voor een sneltram naar Zaandam-Oost ingeval geen metroverbinding wordt gerealiseerd, of als alternatief hiervoor. De omgevingsvisie is vaag hierover.
- Sluiten van de ‘middenring’, route lijn 3, via een tracé in Noord via Zeeburg en de oeververbinding bij de Houthavens. Het tracé van lijn 3 kan een ringlijn worden door een verbinding via Zeeburg en Nieuwendam naar metrostation-Noord en verder via de Banne-Buiksloot, Molenwijk en Havenstad-noord naar de omgeving van de Haarlemmerpoort. Dit tevens ter ontsluiting van het stadsdeelcentrum Buikslootermeerplein.
- Ombouw van het opstel terrein van de NZ-lijn bij de A10-Noord tot metrostation in combinatie met een grootschalige P&R-voorziening bij de afritten van de A0 (Hub), in plaats van het autoverkeer door te laten rijden tot winkelcentrum Buikslootermeerplein/ station Noord. Dit voorkomt dat het nieuwe stadsdeelcentrum overspoeld wordt door autoverkeer van buiten dat met OV verder de stad in moet.

#### 6.11. **Groen**

- Op diverse plaatsen in de nota wordt bij het grote belang van het groen alleen over bereikbaarheid en ontsluiting te voet en met de fiets gesproken. Echter veel mensen kunnen niet zo ver lopen of kunnen en willen niet fietsen. De bereikbaarheid van het groen met het OV is van groot belang.

- Deze zienswijze van Rover op de Groenvisie is door de gemeente positief gehonoreerd. Het zou dus consistent zijn om dat ook in de omgevingsvisie te doen.
- Een wervende tekst, dat veel groengebieden reeds goed bereikbaar zijn met het OV en dat dit in het toekomstige beleid ook uitgangspunt is, stelt Rover op prijs. Dat vereist ook meer oriëntatie op de belevingsmogelijkheden van het groen vanaf de OV-halte of station en aandacht voor de haltesituering. Een kleine illustratie hiervan: de nieuwe HOV R-Net buslijn 369 van Sloterdijk naar Schiphol via Slotermeer en Osdorp heeft geen halte (meer) op de Oude Haagseweg bij de Oeverlanden van de Nieuwe Meer.