

Reactie Reikwijdte
en Detailniveau
MIRT-verkenning

Sloterdijk – Amsterdam Centrum



ROVER

12 oktober 2026



Amersfoort, 12 oktober 2026

Aan: Gemeente Amsterdam, College van burgemeester en Wethouders
t.a.v. Ruimte en Duurzaamheid, Team Omgevingsrecht
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Betreft: Reactie concept NRD en NKO MIRT-verkenning OVSA

Geachte heer/mevrouw,

Op 3 september 2026 heeft u de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen van de MIRT Verkenning OV Sloterdijk Amsterdam gepresenteerd. U vraagt belanghebbenden te reageren op deze notities. Wij maken hier graag gebruik van.

Wij hebben eerder een reactie gegeven op de urgentie van dit project en de relevante aandachtspunten in onze reactie op de kennisgeving MIRT-verkenning OVSA MIRT-verkenning d.d. 18-4-2025 en in onze reactie op de longlist van oplossingsrichtingen d.d. 14-5-2025.

In voorliggende zienswijze herhalen we een aantal algemene uitgangspunten en geven wij op basis daarvan een waardering van de door u voorgestelde vier alternatieven en varianten. Wij doen daarbij voorstellen voor het onderzoeken van enkele extra varianten voor de vier alternatieven. Een deel van deze punten hebben wij ook ingebracht in de eerdere zienswijze, maar herhalen wij nu voor zover deze relevant zijn voor de nu nog resterende alternatieven en varianten. Tenslotte geven wij u enkele adviezen voor het beoordelen van het doelbereik van de verschillende alternatieven.

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

Met vriendelijke groet,

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

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*

Inhoud

1. Algemene uitgangspunten	4
2. Waardering alternatieven	5
3. Varianten voor de uitwerking.....	8
4. Aandachtspunten fasering	13
5. Beoordeling doelbereik alternatieven	17

1. Algemene uitgangspunten

Havenstad is niet leeg. Er is nu al bedrijvigheid en de eerste woningen worden aan de rand van het gebied al gebouwd. De ontsluiting van het gebied met hoogwaardig openbaar vervoer kan daarom niet lang op zich laten wachten. Het openbaar vervoer moet immers een substantiële rol spelen in de mobiliteitsontwikkeling in het nieuwe stadsdeel. De beperkte ruimte en de hoge woningbouwopgave vragen om een groot aandeel van duurzame mobiliteit (lopen, fietsen en OV) in de totale mobiliteitsmix. Dat betekent een planningsopgave voor de mobiliteit gebaseerd op een grote afwikkelcapaciteit voor het OV.

De mobiliteitsvraagstukken in het plangebied moeten in een breder kader beoordeeld worden:

- lokaal stedelijk (verbindingen met verschillende stadsdelen in Amsterdam), waarbij investeringen in het plangebied ook bijdragen aan vervoersbehoeften en netwerkontwikkeling op stedelijk schaalniveau;
- stadsgewestelijk (ook relatie met bijvoorbeeld Zaanstad, Schiphol, Haarlem e.d. meenemen), waaronder de impact van de Westbrug met daarover OV in de vorm van tram en bus;
- nationaal (belang gebruiken beperkte capaciteit westtak Ringspoorbaan en aansluitend spoortracé Sloterdijk – Centraal voor Intercity treinen in Nederland. Deze intercity's rijden nu tijdelijk niet vanwege de Airportsprinter maar zodra de Noordzuidlijn is verlengd naar Schiphol is er behoefte aan terugkeer van deze intercity's);
- internationaal: toename van internationaal treinverkeer – mede door nieuwe toetreders – dat voorlopig geheel en op lange termijn op zijn minst gedeeltelijk op Amsterdam Centraal is aangewezen. Tot 2045 is Amsterdam Zuid hiervoor geen alternatief door de vertraging van de oplevering 3^e perron Amsterdam Zuid. Op langere termijn zal de omvang te groot zijn voor de voorziene capaciteit op Amsterdam Zuid; daarnaast geeft de markt nu al aan ook naar Amsterdam Centraal te willen blijven rijden.

Het langere termijn perspectief moet leidend zijn, waarbij elke fase geen substantiële fysieke of financiële belemmering gaat vormen voor de langere termijn. Desinvesteringen of kapitaalvernietiging door wijzigend gebruik moeten worden voorkomen. Elk ontwerp moet optimaal voorbereid zijn op de volgende stap in de ontwikkeling van het OV-netwerk zodat deze stap niet onmogelijk of onnodig duur wordt.

2. Waardering alternatieven

Oplossingsrichtingen terecht afgefallen

Wij zijn blij dat oplossingsrichtingen die louter uitgaan van een bus zijn afgefallen en niet zijn verwerkt in één van de alternatieven. Een bus biedt alleen een tijdelijke lokale oplossing. Voor de langere termijn biedt de bus te weinig capaciteit en zal hij door het smalle wegprofiel op delen van de route vastlopen in het verkeer.

Wij ondersteunen ook de keuze om een bovengrondse metro tot Amsterdam Centraal over de ProRail-sporen af te laten vallen. Deze oplossingsrichting zou ten koste gaan van spoorcapaciteit die juist hard nodig is voor de groei van het aantal treinreizigers. Daarnaast zou deze oplossingsrichting zorgen voor een transferprobleem bij Amsterdam Centraal. Ook zouden de metro's niet verder kunnen rijden richting Amsterdam Centrum en Oost terwijl een belangrijk deel van de vervoerwaarde van de metrolijn juist zit in het bieden van een doorgaande verbinding van Havenstad naar bijvoorbeeld Weesperplein, alsmede een snellere doorgaande verbinding van de metrostations in Nieuw-West naar de oostelijke binnenstad van Amsterdam.

Wij juichen het ook toe dat de meeste treinalternatieven zijn afgefallen. Deze zouden namelijk een lokaal bereikbaarheidsprobleem oplossen via het landelijke netwerk waardoor er regionale, landelijke en internationale OV-knelpunten zouden ontstaan of worden versterkt.

Sneltram alternatief niet reëel

Het alternatief sneltram komt voort uit oplossingsrichting Tram 2 wat eerst “versoberde sneltram” heette. Bij deze versoberde sneltram is geen sprake van een ondergrondse inpassing rondom de Van Diemenstraat en de Westerdoksdijk. Een versoberde sneltram is in onze ogen een gewone tramlijn aangezien deze op grote delen van het traject zal meerijden met het overige verkeer.

Het sneltramalternatief biedt alleen een lokale verbetering van het OV-systeem en zal al snel te maken hebben met capaciteitsgrenzen bij een grotere taakstelling door de verdere groei van Havenstad. Deze oplossingsrichting biedt bovendien geen verbetering op stadsniveau als geheel, op regionaal niveau of op landelijk niveau. Zo heeft dit alternatief een negatieve impact op de spoorcapaciteit. Weliswaar worden er in Havenstad geen treinhalttes toegevoegd, maar de Airportsprinter blijft noodzakelijk voor de verbinding tussen Amsterdam Lelylaan en Havenstad en tussen Amsterdam Lelylaan en Amsterdam Centraal. Ook houden reizigers van/naar Havenstad zitplaatsen op het spoor bezet (reizigers die via Amsterdam Sloterdijk reizen) die nuttig zijn voor OV op hogere schaalniveaus terwijl zitplaatsen in de metro (tussen Amsterdam Sloterdijk en Isolatorweg en Hemknoop) onbenut blijven. Dit nog afgezien van de reiskostendrempel, omdat de treinrit geen onderdeel is van het stedelijke OV-tariefstelsel en gedwongen gebruik van trein de totale reiskosten substantieel verhoogt. Kortom: deze lokale oplossingsrichting vergroot de druk op het OV-systeem op hogere schaalniveaus. Op deze hogere schaalniveaus wordt geen capaciteit toegevoegd en wordt de groei ruimte voor lange-afstandsverkeer (meer sprinters naar Zaanstreek en/of terugkeer intercity direct en/of meer internationale treinen) beperkt.

Ook om financiële redenen is het sneltram-alternatief niet reëel. Er is een forse investering nodig in een zo veel mogelijk vrijliggend tracé met een complexe inpassing. De rijtijdwinst is in verhouding tot deze extra investering beperkt. Bovendien brengt deze investering een structurele oplossing die uiteindelijk nodig is via een metrotracé verder weg. De totale investering is dan immers hoger dan in een alternatief waarin wel sprake is van een metro tussen Amsterdam Centraal en Isolatorweg maar geen sprake is van een sneltram. Als de metro later alsnog wordt doorgetrokken is het rendement van de investering in die extra traminfrastructuur ook lager, gerelateerd aan het aantal reizigers op langere termijn.

Een variant van het sneltram-alternatief gaat uit van aanzienlijke extra infrastructuur in het water achter de Van Diemenstraat alsmede van verbredingen bij de Westerdoksdijk in het water. Rover verwacht dat een dergelijke fysieke ingreep op maatschappelijke weerstand zal stuiten en daarmee de besluitvorming en het planproces sterk gaat beïnvloeden. Hierdoor is de kans groot dat de sneltram in deze variant niet tijdig beschikbaar zal zijn.

Trein alternatief niet reëel

Het trein alternatief zorgt voor een nog grotere druk op het spoorwegnetwerk. Dezelfde argumenten die zijn genoemd bij het alternatief sneltram gelden hier in versterkte mate. De komst van een metro naar Schiphol Airport (verlenging Noordzuidlijn) en het sluiten van de ringlijn metro zou het mogelijk moeten maken om een ander treinproduct op de Amsterdamse Westtak te introduceren in plaats van de Airport Sprinter. Er zouden dan vaker treinen kunnen gaan rijden van Schiphol richting de Zaanstreek. Tussen Schiphol Airport en Amsterdam Centraal zouden dan mogelijk weer intercity's kunnen rijden en/of meer internationale treinen waar blijkens een aantal recente open toegang meldingen veel vraag naar is. In een dergelijk dienstregelingsmodel is er geen ruimte meer voor de Airport Sprinter Amsterdam Centraal – Schiphol. Het openen van een treinstation Hemknoop staat hier haaks op omdat dit juist een hoge frequentie van Airportsprinters vraagt (8x per uur). Compromissen met een lagere frequentie van de Airportsprinter (4x per uur) om toch beperkt ruimte te hebben voor ander treinverkeer zijn niet aantrekkelijk omdat dit tot te lange wachttijden leidt voor reizigers van/naar Havenstad en niet voldoet aan de eisen voor HOV in de regio Amsterdam.

De trein zal bovendien nooit de hoge frequentie van de metro kunnen benaderen. Waar de metro vanaf 2028 tot Isolatorweg om de 3 minuten gaat rijden, dus 20 x per uur, zal de treinfrequentie nooit hoger liggen dan circa 8x per uur gezien de beperkte capaciteit van de Schiphol spoortunnel.

Een treinstation Hemknoop kan bovendien pas ver na 2040 voldoende frequenties bieden. Dit is te laat voor de oplevering van de eerste woningen. Nadat alsnog de metro is verlengd van Isolatorweg naar Amsterdam Centraal wordt het treinstation naar verwachting overbodig. De kans is groot dat dan sluiting noodzakelijk wordt (en dus een desinvestering) om alsnog de verbetering van het spoorproduct voor het lange-afstandsverkeer op de Westtak mogelijk te maken.

Ook wordt in onze ogen bij het treinalternatief te gemakkelijk voorbijgegaan aan de constatering in het rapport dat bij Hemknoop dan extra treinsporen nodig zijn om halterende sprinters te passeren, alsmede de ruimtelijke inpasbaarheid van dit station. Wij verwachten dat dit lastiger inpasbaar is dan een metrohalte. Bovendien verwachten wij dat dit het later alsnog realiseren van een metroverbinding complexer maakt. De hiervoor gesignaleerde desinvestering is dan nog groter.

Metro-alternatieven enige reële opties

De metro-alternatieven zijn de enige alternatieven die toekomstvast zijn én tijdig kunnen worden opgeleverd. Zij bieden voldoende vervoercapaciteit en ook de beste garantie om uiteindelijk de metro-ringlijn te sluiten door het realiseren van een aansluiting op de metro-oostlijn bij Amsterdam Centraal. Ook bieden zij daarmee perspectief op een toekomstige rechtstreekse verbinding tussen bijvoorbeeld Havenstad en haltes als Weesperplein, Amsterdam Amstel en Amsterdam Bijlmer ArenA. Hiermee wordt Havenstad met een groot aantal stadsdelen rechtstreeks verbonden.

Netwerkontwikkeling

Het perspectief van een aantrekkelijk OV-netwerk dient voorop te staan, waarin knooppunten een belangrijke rol spelen. De voorgestelde tramverbindingen vanuit Havenstad via de Spaarndammerbuurt naar de Binnenring, alsmede om dit tracé tevens te benutten voor een tramverbinding vanuit Havenstad naar CS (en door te verbinden met bestaande tramlijnen), met ook aanvullende buslijnen, vinden wij wel positief. Deze verbindingen zijn niet alleen wenselijk om bij tussentijdse gedeeltelijke doortrekking van de metro de metrostations als knooppunten te verbinden, maar zullen ook bij volledige doortrekking van de metro hun eigen en belangrijke vervoersfunctie behouden.

Advies 1: Wij adviseren te kiezen voor één van beide metroalternatieven en daarbij leidend te laten zijn welk alternatief de hoogste vervoerwaarde en groeicapaciteit biedt én daarbij het meeste perspectief biedt (fysiek, technisch, ruimtelijk en financieel) op realisatie van ook het resterende metrotracé naar Amsterdam Centraal in de nabije toekomst. Wij adviseren nadrukkelijk niet te kiezen voor het treinalternatief gezien de grote beperkingen die dit oplevert voor de ontwikkeling van het regionale, nationale en internationale spoornetwerk en het feit dat het treinalternatief niet tijdig beschikbaar kan zijn.

3. Varianten voor de uitwerking

Tramvarianten rond Hemknoop

In het alternatief Metro Hemknoop eindigt de tram vanaf station Amsterdam Centraal bij metrostation Hemknoop terwijl deze in het alternatief Trein doorrijdt naar Amsterdam Sloterdijk. Deze tramlijn rijdt vanaf Amsterdam Centraal parallel aan de bestaande buslijn 22. Ook in een situatie waarin de metro uiteindelijk wordt verlengd naar Amsterdam Centraal kan een dergelijke tramverbinding tussen Sloterdijk en Hemknoop een toegevoegde waarde hebben. Dit hoeft niet direct te worden gerealiseerd maar kan ook een doorontwikkeling zijn. Indien de tramlijn doorrijdt naar Amsterdam Sloterdijk wordt buslijn 22 overbodig.

Advies 2: *Onderzoek in alternatief Metro Hemknoop als variant het verlengen van de tramlijn vanaf Hemknoop naar station Amsterdam Sloterdijk en breng daarbij de samenhang in beeld met de toekomst van de bestaande buslijn 22 en de mogelijke voordelen voor de exploitatie als ook het traject tussen Hemknoop en Sloterdijk van deze buslijn wordt overgenomen door de tram.*

Tramvarianten rond Amsterdam Centraal

In alle alternatieven is sprake van een nieuwe (snel)tramverbinding vanaf Amsterdam Centraal. Zoals in onze eerdere zienswijzen aangegeven zien wij al deze verbindingen als een reguliere tram. Vanwege de vermenging met het overige verkeer op verschillende locaties kun je niet spreken van een sneltram.

In de alternatieven Metro Hemknoop en Metro Spaarndammerstraat is dit een relatief korte verbinding. Wij verwachten dat dit qua exploitatie duur is gezien de benodigde keertijden. In alle varianten eindigt de (snel)tram op Amsterdam Centraal. Dit betekent een verplichte overstap voor alle doorgaande reizigers. Wij hebben zorgen wat dit betekent voor de transfercapaciteit op Amsterdam Centraal waar de tramperrons en de hele voetgangersruimte nu al overbelast is. Dit is een argument voor een ringlijnmetro gekoppeld aan de metro oostlijn.

In sommige varianten is sprake van een aanlanding van de tram op de Prins Hendrikkade. Wij voorzien dat dit leidt tot een lange looptijd waardoor een overstap op de trein minder aantrekkelijk wordt en de overstap op de metro zelfs nog langere loopafstanden vergt. Ook gaat dit mogelijk ten koste van de ruimte voor fietsers.

Wij zien kansen voor optimalisatie door de tramlijn op Amsterdam Centraal door te koppelen met een bestaande tramlijn richting het centrum. Hierdoor krijgen meer reizigers een doorgaande verbinding (hogere vervoerwaarde), wordt de exploitatie van de lijn efficiënter en wordt de transferdruk verlaagd. Tegelijkertijd wordt echter de transferdruk verhoogd omdat dan via Stationsplein gereden moet worden in plaats van via Prins Hendrikkade. Ook is de kans dat de tram dan onregelmatiger zal rijden gezien de kans op stremmingen in het centrum.

Een andere mogelijke optie is een doorkoppeling met de IJtram. Indien deze doorkoppeling verloopt via de IJboulevard wordt een toename van de transferdruk op het Stationsplein voorkomen. Nadeel is wel dat er een grotere loopafstand ontstaat richting de andere trams en de metro van de Oostlijn. Bovendien gaat deze overstaproute dwars door het drukke station heen. Voordeel is dat de IJtram dan wel dicht bij de ingang van het metrostation aan de IJzijde kan stoppen voor de metro's van de Noordzuidlijn.

Advies 3: *Onderzoek voor de aanlanding van de tram op Amsterdam Centraal varianten met een doorkoppeling op een tramlijn naar het centrum via het Stationsplein of met een doorkoppeling op de IJtram.*

Tram binnenring is quick-win

Wij constateren dat alle vier de overgebleven alternatieven in de basis een tramverbinding hebben vanaf de binnenring. Wij zijn daarom van mening dat dit een no-regret maatregel is. Bovendien is deze snel te realiseren. De genoemde tramverbinding ontsluit een deel van het gebied dat nu al bebouwd is. Realisatie van deze maatregel is daarom op korte termijn wenselijk.

Advies 4: *Wij adviseren de verlenging van de tram vanaf de binnenring richting Minervahaven snel te realiseren als een quick-win.*

Tram Haarlemmerhouttuinen is quick-win

De meest wenselijke situatie op termijn is het sluiten van de metroring tussen Isolatorweg en Amsterdam Centraal, met het mogelijk maken van doorgaande metrodiensten van/naar de Oostlijn. Ook in die eindsituatie blijft een vrije bus/trambaan op de Haarlemmerhouttuinen noodzakelijk voor het stedelijk netwerk. Momenteel rijdt buslijn 22 al vanaf Amsterdam Centraal naar een deel van Havenstad via de Spaarndammerstraat. Met het verlengen van de tram vanaf de binnenring kan ook een tram vanaf Amsterdam Centraal makkelijk worden gerealiseerd aangezien er al een trambaan aanwezig is op de Haarlemmerhouttuinen. Wij zien daarom ook deze tramverbinding als een no-regret maatregel die op korte termijn mogelijk is.

Advies 5: *Wij adviseren realisatie van een tramverbinding Amsterdam Centraal – Haarlemmerhouttuinen – Minervahaven snel te realiseren als een quick-win.*

Verduidelijk toekomst buslijnen 22 en 48

Het is onduidelijk in hoeverre in de verschillende alternatieven bus 22 (Amsterdam Centraal – Haarlemmerhouttuinen – Hemknoop – Sloterdijk) blijft rijden. In varianten waar de route geheel wordt overgenomen door een tram verwachten wij dat buslijn 22 verdwijnt. Het is echter onduidelijk wat er gebeurt met buslijn 22 in varianten waar er slechts op delen van het traject een tram rijdt en in varianten waar er een bus komt tussen Amsterdam Centraal en Havenstad via de Van Diemenstraat die in Havenstad dezelfde route heeft als buslijn 22. Dezelfde vraag geldt voor lijn 48. De resterende delen van deze lijnen kunnen wellicht ook gecombineerd worden.

Advies 6: *verduidelijk voor alle alternatieven in hoeverre buslijn 22 blijft rijden en de relatie met buslijn 48.*

Optimale ontsluiting langzaam verkeer metrohalte Spaarndammerstraat

In de eindsituatie met een gesloten metroringlijn is het wenselijk dat een halte Spaarndammerstraat/Nassauplein vanuit alle richtingen goed bereikbaar is voor bewoners en bezoekers. Onder meer het Westerkanaal en het spoor mogen geen belemmering zijn voor voetgangers en fietsers om het station snel te bereiken. Ook is het van belang dat reizigers snel kunnen overstappen op bus en tram. Ook als het station nog niet wordt gerealiseerd is het wel van belang hiernaar te kijken omdat het van invloed kan zijn op het te kiezen voorkeursalternatief. Wanneer wordt gekozen voor een tijdelijk station Spaarndammerstraat/Nassauplein is dit ook een belangrijke ontwerpopgave.

Advies 7: *Zorg voor een optimale ontsluiting van een toekomstig station Spaarndammerstraat/Nassauplein (ook in een eventueel tijdelijke situatie) zodat dit station optimaal vanuit alle richtingen bereikbaar is voor langzaam verkeer en korte loopafstanden biedt tussen metrostation en haltes voor bus en tram. Zorg bijvoorbeeld voor ingangen aan het Haarlemmerplein (of bij een tijdelijke situatie: een korte looproute naar het Haarlemmerplein).*

Busstation Amsterdam Sloterdijk als onderdeel MIRT-verkenning

De impact voor reizigers van een tram of bus naar Amsterdam Sloterdijk kan niet los worden gezien van het comfort van de overstap aldaar op het overige openbaar vervoer. Het is wenselijk dat er op Amsterdam Sloterdijk een centraal bus- en tramstation is met korte en comfortabele looproutes naar trein en metro. Een centraal bus- en tramstation dat bovendien gezien de ontwikkeling van Havenstad zonder reistijdverlies doorgaande bus- en mogelijk ook tramlijnen vanuit Havenstad naar andere stadsdelen (Oud- en Nieuw-West) mogelijk maakt, evenals doorgaande regionale buslijnen die thans al station Sloterdijk bedienen maar nu dit station als eindpunt hebben. De geplande aanleg van een tweede busstation aan de Noordkant van de treinsporen, waar nu het P&R-terrein is en flixbussen vertrekken is nog ongunstiger voor doorgaande lijnen, alsmede voor de overstap op tramlijn 19 en de buslijnen naar Oud- en Nieuw-West.

Wij constateren dat het huidige busstation doorgaande lijnen niet faciliteert doordat het op hetzelfde niveau als de treinen is gelegen (niveau -1 ten opzichte van de stationshal). Dit leidt ertoe dat (toekomstige)doorgaande lijnen moeten omrijden en extra rijtijd krijgen waardoor ze minder aantrekkelijk zijn voor doorgaande reizigers en duurder in de exploitatie. Bovendien vergt een overstap van bus op trein en metro extra traplopen. Een situatie die verergerd wordt met het tweede busstation aan de Noordzijde, dat verder van de stationshal en de treinsporen afluigt.

Een busstation op niveau 0 (niveau stationsplein) biedt wel de mogelijkheid hiervoor. Wij zien als zoekrichting een locatie aan de westzijde van het station op het bestaande Orlyplein of iets westelijker boven de sporen. Voordeel is dat deze locatie ook dicht bij de woonbebouwing aan de westkant van Sloterdijk en bij de Hemboog ligt, waar treinen van/naar Zaandam Kogerveld en Purmerend halteren en momenteel woningen worden gebouwd of reeds zijn opgeleverd. Een andere optie voor dit busstation is in het gebied ten oosten van de stationshal boven de sporen. De loopafstand tot de Hemspoorboog is hier echter langer. Bovendien vergt dit een omvangrijk viaduct over het spoor en de inpassing van toeleidende wegen is hier mogelijk lastiger.

Advies 8: *Vanwege de verdergaande verstedelijking rond station Amsterdam Sloterdijk en de hierdoor verwachte sterke groei van het aantal reizigers en de behoefte aan nieuwe verbindingen is het wenselijk om één centraal tram/busstation te creëren voor zowel de Amsterdamse als de regionale lijnen, met kortere loopafstanden tot de perrons van metro en trein en de mogelijkheid voor busdiensten om snel door te rijden tussen bestemmingen ten noorden en ten zuiden van het station. Maak een dergelijk nieuw busstation onderdeel van de scope van deze MIRT-verkenning.*

Busverbindingen naar Oud-West, Nieuw-West, IJmuiden en Haarlem

In verschillende alternatieven rijden er bussen vanaf Amsterdam Centraal naar Havenstad. Het risico is dat deze bussen in één richting een spitspiek zullen kennen. De vervoerwaarde van deze bussen kan toenemen als deze (deels) doorrijden richting Nieuw-West (lijnen 61 en 369), Oud-West (lijn 15), IJmuiden (lijn 382) of Haarlem. Havenstad ligt dan immers niet meer aan het eindpunt van een lijn maar in het hart van de OV-verbinding.

Advies 9: *Wij adviseren doorkoppeling van de busverbindingen richting het Westen en Zuidwesten te verkennen als variant om de alternatieven te optimaliseren. Ga daarbij niet uit van beperkingen door huidige concessiegrenzen, maar kijk wat de meeste wenselijke verbindingen zijn vanuit de vervoervraag van reizigers.*

Voor een busverbinding richting Oud-West via de Bos en Lommerweg is extra infrastructuur nodig. Dit is een project op zich, maar wel van belang voor de lokale ontsluiting van Haven-Stad Zuid.

Advies 10: *Wij adviseren de kosten en baten van de realisatie van de infrastructuur voor een nieuwe busverbinding Bos en Lommerweg- Contactweg – Isolatorweg globaal in beeld te brengen.*

(Reservering voor) tramverbinding via Westerpark

In de noord-zuid-richting zit in de diverse oplossingsrichtingen nu alleen een tram via de Spaarndammerbuurt. Het is echter ook denkbaar meer westelijk een tramverbinding te verkennen als verlenging van de tramlijn die nu eindigt in de Van Hallstraat, met een halte bij de Gashouder. Zo ontstaat er een directe verbinding tussen de Staatsliedenbuurt, Westerpark en Havenstad. Een dergelijke verbinding heeft op de korte termijn minder vervoerwaarde dan een tram via de Spaarndammerbuurt maar moet voor de toekomst niet uitgesloten worden.

Advies 11: *Onderzoek of voor de toekomst een ruimtelijke reservering moet worden gedaan voor een tramverbinding Havenstad – Westerpark – Staatsliedenbuurt langs de Westergasfabriek via de Van Hallstraat en wat de impact is van deze optionele bouwsteen op de capaciteit en de modal shift van de verschillende alternatieven.*

Ontsluiting gebied ten noorden van metrohalte Isolatorweg

In alle alternatieven ontbreekt een verbinding richting Amsterdam Noord en/of Zaandam. Voor de lange termijn is een Westbrug met daarover een tram en/of bus of metro de beste oplossing, maar zolang deze er niet is, is voor de korte termijn wel een ontsluitende verbinding nodig in deze richting. Dit zou kunnen met een bus die het gebied ten noorden van de metrohaltes ontsluit én tegelijkertijd een verbinding naar Amsterdam Noord en/of Zaandam biedt. Een dergelijke bus heeft mogelijk een hogere vervoerwaarde dan de busverbinding die thans is opgenomen rond Isolatorweg in verschillende alternatieven.

Advies 12: *Onderzoek als variant een busverbinding vanaf de Hemknoop over de Nieuwe Hemweg (S101) en dan via de A10 naar Amsterdam Noord of Zaandam met haltes ter hoogte van de Contactweg en de oprit van de A10 (ter hoogte van de Kabelweg) waarbij er voor langzaam verkeer een verbinding over of onder het spoor door is vanaf deze laatste halte richting de Kabelweg. Deze bus zou een verlenging van de route kunnen zijn van één van de bussen vanaf Amsterdam Centraal of een verlegging van één van de bussen uit Noord of Zaanstad die nu naar Amsterdam Sloterdijk rijden.*

Bereikbaarheid Coen en Vlot-haven en Amsterdam Noord op lange termijn

In de toekomst kan een hoogwaardige OV verbinding via de Westbrug naar Havenstad Noord de samenhang binnen Havenstad tot stand brengen. Ook zal een dergelijke verbinding het invloedsgebied van de metro in Havenstad Zuid vergroten, in het geval de metro niet wordt doorgetrokken naar Noord. Het is wel van belang ruimtelijk rekening te houden met de realisatie van een hoogwaardige OV-verbinding via de Westbrug naar Havenstad Noord. Deze toekomstige lijnvoering kan immers van invloed zijn op de lijnvoering zoals opgenomen in de verschillende alternatieven. Bij verdere voltooiing van Havenstad Zuid en Noord kan op lange termijn een toekomstige uitbreiding van de metro naar Havenstad Noord vanaf de Ringlijn west zinvol zijn. Hiervoor dient dan wel ruimte gereserveerd te zijn.

Advies 13: *Wij adviseren u bij de verdere stedenbouwkundige uitwerkingen rond Coen- en Vlothaven en van Havenstad Noord middels een ruimtelijke reservering rekening te houden met een aftakking van de Ringlijn west richting Amsterdam Noord via metrohalte Isolatorweg.*

Inpassing en inrichting haltes

Ongeacht het alternatief geven wij alvast de volgende aandachtspunten mee voor de verdere uitwerking:

- **Fietsenstallingen:** Kies voor ruim opgezette fietsenstallingen die voorbereid zijn op reizigersgroei en ook uit te breiden zijn. Hanteer in al deze stallingen het regime “gratis” of “eerste 24 uur gratis”. Zorg dat deze stallingen direct aan doorgaande fietsroutes liggen en de loopafstand naar het OV vanuit de stalling wordt geminimaliseerd. Zorg dan tegelijk dat in de omgeving van de knooppunten fietsen niet lukraak meer op straat geparkeerd worden zodat de doorgang voor voetgangers gegarandeerd is alsmede de toegang tot OV-haltes en stations.
- **Meerzijdige ontsluiting:** Zorg dat nieuwe (metro)stations aan beide zijden van de koppen van de perrons van in- en uitgangen zijn voorzien om het invloedsgebied van de stations zo groot mogelijk te maken. Bij voorkeur hebben beide uitgangen ook een lift.
- **Deelmobiliteit:** Bied bij alle HOV-knooppunten in Havenstad OV-fiets en andere deelmobiliteitsconcepten aan. Reserveer hiervoor voldoende ruimte.
- **Verblijfsklimaat:** Kies voor een groene en klimaatadaptieve inrichting van de stationsgebieden die aantrekkelijk is om te verblijven. Groen mag echter geen beperking zijn van de toegankelijkheid en de vlotte overstap tussen OV-modaliteiten. Maak van deze stationsgebieden de centra van Havenstad. Met name bij station Hemknoop ligt hier een grote ontwerpopgave vanwege de hoeveelheid weginfrastructuur in de directe omgeving van het station.
- **Transferruimte:** Zorg op alle knooppunten voor voldoende transferruimte die voorbereid is op groei. Het belangrijkste knooppunt Amsterdam Sloterdijk schiet op dit punt al bij de huidige vervoervraag tekort. Op de belangrijkste routes tussen trein en metro is hier weinig ruimte voor reizigers en de overstap van/naar tram en bus is slecht geregeld. Zorg dat in de transferruimte toegankelijkheid voor mensen met een beperking een vanzelfsprekend uitgangspunt is.
- **Fijnmazig busnetwerk:** Goede aansluitingen tussen bestaande en nieuwe verbindingen zijn wenselijk om zo overstappen te faciliteren. Gewaakt moet echter worden dat de nieuwe verbindingen worden aangegrepen om bestaande OV-verbindingen in te korten waardoor reizigers extra moeten overstappen. Reizigers willen niet voor 1 of 2 metrohaltes overstappen als ze met hun bus- of tramverbinding de eindbestemming ook kunnen bereiken, zelfs als de rit in tram of bus iets langer duurt. Slechts bij forse reistijdverschillen is de overstap aantrekkelijk. Behoud en versterk dus ook het fijnmazige busnetwerk. In alle oplossingsrichtingen zien wij bestaansrecht voor behoud van busroutes over de Haarlemmerhouttuinen en behoud van de vrije busbaan.

4. Aandachtspunten fasering

Wij betreuren het dat er te weinig geld is voor het direct realiseren van een metroverbinding vanaf Isolatorweg naar Amsterdam Centraal die ondergronds verbonden is met de Oostlijn. Wij zien wel mogelijkheden om toekomstige realisatie van deze metrolijn niet onmogelijk of onnodig duur te maken door bij het te kiezen voorkeursalternatief in de voorliggende MIRT-verkenning maximaal rekening te houden met deze volgende ontwikkelstap. Wij hebben hiervoor de volgende aandachtspunten.

Metrovariant station Minervahaven

Een ondergronds metrostation Minervahaven heeft een hoge vervoerwaarde gezien de centrale ligging in het gebied. Wij begrijpen dat deze variant onderzocht gaat worden. Voor ons is echter onduidelijk hoe vanaf dit punt de metro kan worden verlengd naar Amsterdam Centraal met bij voorkeur ook een metrohalte bij het Nassauplein/Haarlemmerplein. Wij vrezen dat dit niet mogelijk is of alleen tegen fors hogere kosten. In dat geval zou deze variant het sluiten van de metroring onmogelijk of onnodig duur en daardoor minder haalbaar maken. Als verlenging naar Amsterdam Centraal wel mogelijk is en voor de locatie Minervahaven wordt gekozen dan is het van belang dat dit metrostation tijdens de bouw open kan blijven.

Advies 14: *Neem de variant met een metrostation Minervahaven alleen mee als de metro vanaf deze locatie in de toekomst kan worden verlengd naar Amsterdam Centraal en mits dit een vergelijkbare en dus niet hogere investering vraagt als verlenging vanaf de andere stationslocaties naar Amsterdam Centraal.*

Nut en noodzaak keerspooren Hemknoop of Nassauplein

Bij zowel de metrohalte Hemknoop als de metrohalte Nassauplein wordt gesproken over rangeerspooren voorbij het metrostation. Anders zou een korte kering bij het voorlopige eindpunt niet mogelijk zijn en zou een deel van de metro's eerder moeten keren. De aanwezigheid van rangeerspooren voorbij het station maakt de bouwfasering ingewikkeld als op een later moment alsnog de metro wordt verlengd naar Amsterdam Centraal. Opvallend genoeg is bij de afgevalen oplossingsrichting met een metroverbinding over 2 van de bestaande treinspooren naar perronspooren 1 en 2 op Amsterdam Centraal geen sprake van een configuratie met rangeerspooren voorbij het metrostation. Dat roept de vraag op waarom een metrostation zonder keerspooren voorbij het station niet mogelijk is in de tijdelijke situatie bij Hemknoop of Nassauplein. Dit zou, afhankelijk van de benodigde ruimte voor de bouwput voor de start van de boormachine, een volgende bouwphase met een boortunnel richting Amsterdam Centraal mogelijk aanzienlijk kunnen vereenvoudigen. Dit geldt al helemaal als bij de Hemknoop een eenvoudig tijdelijk perron kan worden aangelegd, vergelijkbaar met de oplossing die bij station Zuid voor de Noord-Zuidlijn is gekozen in afwachting van de bouw van het definitieve metrostation Zuid.

Advies 15: *Wij adviseren te verduidelijken of en zo ja waarom keerspooren voorbij het tijdelijke eindpunt Hemknoop of Nassauplein noodzakelijk zijn.*

Metro Nassauplein wenselijk, maar niet ten koste van eindbeeld

Nu er te weinig budget is om de Ringlijnmeter te verlengen naar Amsterdam Centraal heeft onze voorkeur om de metro te verlengen tot het Nassauplein. Een deel van de binnenstad is via deze locatie lopend bereikbaar en er zijn ook meer overstappen op tramlijnen mogelijk. De vervoerwaarde is daarom aanzienlijk hoger dan wanneer de metro zou eindigen bij Hemknoop.

Deze voorkeur is voor Rover wel afhankelijk van het fysiek en financieel niet te zwaar belasten van een latere doortrekking naar Amsterdam Centraal. Bij de voorgestelde ligging van de haltes Hemknoop en Nassauplein ten noorden van de ProRail-sporen zullen vanaf Isolatorweg richting Amsterdam Centraal de metroporen twee keer alle ProRail sporen moeten kruisen. Met name de tweede kruising, ergens tussen Hemknoop en Amsterdam Centraal is mogelijk bouwkundig risicovol en/of kostbaar. Dit kan er potentieel voor zorgen dat deze doortrekking op de lange baan wordt geschoven.

Advies 16: *Kies alleen voor een metrohalte Nassauplein als deze de uiteindelijke realisatie van een verlenging naar Amsterdam Centraal niet aanmerkelijk duurder of risicovoller maakt. Breng hiervoor op hoofdlijnen de ruimtelijke, financiële en technische consequenties in beeld van de verlenging van de metro vanaf Nassauplein naar het Stationsplein en specifiek waar deze metrolijn tussen Hemknoop en Stationsplein de spoorbundel kan kruisen als station Hemknoop ten noorden van de ProRail sporen ligt. Neem daarin nadrukkelijk mee wat de verschillen in kosten en ruimtelijke en bouwkundige inpassing zijn bij een ligging ten noorden van de ProRailsporen of een ligging ten zuiden van deze sporen.*

Een tweede zorg is dat metrostation Nassauplein bij verlenging richting Amsterdam Centraal weer gesloopt zou moeten worden om ruimte te maken voor een schacht voor de tunnelboor. Als dit het geval is zal er langdurig sprake zijn van een achteruitgang van de kwaliteit van het vervoersaanbod. Ook is dan sprake van een desinvestering. Dit is mogelijk wel te verdedigen als een sober station mogelijk is en voor een relatief lange periode gebruikt kan worden.

Advies 17: *Indien metrohalte Nassauplein voor de verlenging moet worden verplaatst of herbouwd onderzoek dan voor deze eerste fase een sobere oplossing om desinvesteringen te voorkomen. Maak ook duidelijk hoe lang er dan tijdens de bouw van de tweede fase geen metroverkeer mogelijk is van/naar Nassauplein.*

Onderzoek meer varianten tracé Nassauplein – Amsterdam Centraal

Hoewel het metrotracé Nassauplein – Amsterdam Centraal niet meer in scope is van de huidige MIRT-verkenning vinden wij het wel noodzakelijk om op hoofdlijnen de haalbare opties ruimtelijk, technisch en financieel in beeld te brengen. Deze kunnen namelijk bepalend zijn voor de keuze voor het voorkeursalternatief in voorliggende MIRT-verkenning. De keuze van het voorkeursalternatief kan immers impact hebben op de haalbaarheid van verschillende varianten voor het tracé naar Amsterdam Centraal. Zelf kunnen deze varianten ook sterk uiteenlopen qua haalbaarheid en kosten. Een voorkeur voor een variant naar Amsterdam Centraal kan daarom (bepalende) impact hebben op de voorkeur voor het tracé tussen Isolatorweg en Hemknoop / Nassauplein.

Op hoofdlijnen is tot nu toe gekeken naar (al dan niet gestapelde) boortunnels tussen Zaanstraat of Minervahaven en Amsterdam Centraal. Wij zien graag nog drie andere varianten onderzocht.

Variant 1: Bovengronds naast ProRail sporen

Een bovengrondse variant over de ProRail sporen is terecht afgefallen (zie paragraaf 2) maar wij zien wel mogelijkheden voor een andere grotendeels bovengrondse variant. Wij geven in overweging een variant te onderzoeken waarbij metroporen worden gerealiseerd naast de ProRail-sporen aan de zuidzijde waarbij de metro pas vlak voor Amsterdam Centraal ondergronds gaat, net over de Korte Prinsengracht.

Voor een tunnelingang op deze locatie kan mogelijk ruimte worden gevonden door het weghalen van opstelsporen van ProRail. Dit kan dan mogelijk via een bouwput in plaats van een geboorde tunnel. Wij beseffen dat een dergelijke variant grote impact heeft op het Westerpark en de Haarlemmerhouttuinen. De metrosporen gaan dan immers ten koste van een deel van het park en de sporen komen in de Haarlemmerhouttuinen dicht bij de woningen te liggen, maar met deze variant worden mogelijk wel kosten bespaard.

Een bovengrondse variant vereist weliswaar een extra brug over het Westerkanaal, maar aangezien de brug in de NS-sporen alleen 's nachts bediend wordt, zal dit de metro exploitatie niet in de weg hoeven te zitten. Een keuze voor een dergelijke bovengrondse variant betekent wel dat nu gekozen moet worden voor een metrostation aan de zuidzijde van de spoorbundel in plaats van aan de noordzijde. Dit leidt tot een iets langere loopafstand naar Minervahaven (maximaal 100 meter) maar zorgt wel dat de eerste fase aanzienlijk goedkoper kan worden gerealiseerd omdat dan de spoorbundel niet ongelijkvloers hoeft te worden gekruist.

Variant 2: Boortunnel vanaf Het Woeste Westen

Een tweede variant om te onderzoeken is een boortunnel die niet start bij de huidige sporen op het opstel terrein Zaanstraat maar bij de natuurspeeltuin Het Woeste Westen. Ook dan hoeven in het eindbeeld de ProRail-sporen op het hele traject tot aan Amsterdam Centraal slechts één keer gekruist te worden in plaats van twee keer. Als deze variant haalbaar is dient ook gekozen te worden voor een metrostation Hemknoop aan de zuidzijde van de spoorbundel.

Variant 3: Boortunnel vanaf Westerpark

Een derde variant ligt ook aan de zuidzijde, maar laat de boortunnel pas starten bij het Westerpark. De sporen naar Haarlem en Alkmaar worden dan onderlangs met een dive-under gekruist. Er zou in deze variant een tijdelijk bovengronds metrostation Westerpark kunnen komen, direct ten zuiden van de spoorbundel wat dan in het eindbeeld wordt vervangen door een ondergronds station Nassauplein. Het tijdelijke metrostation Westerpark kan vanuit de Spaarndammerbuurt via de bestaande fietstunnel worden bereikt. Deze derde variant heeft tijdens de bouw van zowel de eerste fase als het eindbeeld wel grote impact op het Westerpark. In het eindbeeld is er nog steeds impact voor het Westerpark, maar deze impact is wel kleiner dan de eerdergenoemde bovengrondse variant.

Zowel de eerste als de derde variant zijn gezien de impact op het Westerpark en in de eerste variant ook de Houttuinen alleen wenselijk als dit leidt tot substantieel lagere kosten dan een variant met een boortunnel vanaf Minervahaven, Zaanstraat of het Woeste Westen.

Advies 18: Onderzoek voor het eindbeeld naast varianten met een boortunnel vanaf Minervahaven of Zaanstraat ook een variant met een boortunnel vanaf het Woeste Westen, een variant met een boortunnel vanaf het Westerpark (met eventueel een tijdelijk station Westerpark) en een bovengrondse variant met sporen parallel aan de ProRail-sporen aan de zuidzijde (Westerpark/Haarlemmerhouttuinen) die alle drie ondergronds aansluiten op de metro Oostlijn. Breng op hoofdlijnen de ruimtelijke, technische en financiële consequenties van alle varianten voor de tweede fase in kaart in relatie tot de voorliggende alternatieven en varianten van de MIRT-verkenning voor de eerste fase. Kies in de MIRT-verkenning een alternatief dat de verlenging naar Amsterdam Centraal in de toekomst maximaal faciliteert door minimalisering van de risico's en de kosten van deze verlenging.

Verken combinatie opties Haarlemmerhouttuinen samen met ProRail

Mogelijk is er sprake van dat op enig moment het viaduct van de twee zuidelijke sporen van de 6 ProRail sporen langs de Haarlemmerhouttuinen moet worden vervangen. Dit viaduct is immers aanzienlijk ouder dan het viaduct van de vier naastgelegen sporen. Wel is dit viaduct voor zover ons bekend in de jaren 90 nog gerenoveerd.

Mocht de vervanging van dit viaduct de komende 20 jaar aan de orde zijn dan zien wij mogelijkheden dit te combineren met aanleg van de metro waardoor wellicht goedkopere bouwmethoden mogelijk zijn. Ook kan dan mogelijk hinder voor omwonenden worden beperkt omdat beide projecten tegelijk of direct achter elkaar worden gerealiseerd.

De metrobuizen zouden bij sloop van het spoorviaduct onder de ProRail sporen kunnen komen te liggen en dus verder van de huizen. Tussen de metro (op niveau -1) en de ProRail sporen (niveau +1) ontstaat dan op niveau 0 mogelijk meer ruimte voor een vrije tram/busbaan en voor voetgangers en fietsers. Mogelijk leidt deze optie wel tot een langduriger bouwperiode voor het spoor. Een dergelijke optie is echter niet aanvaardbaar als dit leidt tot hinder voor treinreizigers die extreem omvangrijker is dan in de situatie dat beide projecten niet zouden worden gecombineerd.

Een andere optie is de vervanging van het spoorviaduct te combineren met de bouw van bovengrondse metrosporen (7^e en 8^e spoor) zoals voorgesteld in de vorige subparagraaf. De overlast voor het spoor tijdens de bouwperiode kan dan worden beperkt omdat eerst dit 7^e en 8^e spoor kunnen worden gebouwd en daarna het 5^e en 6^e spoor kunnen worden vervangen. Pas daarna zouden het 7^e en 8^e spoor in gebruik kunnen worden genomen door de metro. Ook in deze optie zou dan op straatniveau ruimte kunnen worden gecreëerd voor andere functies.

Een laatste optie is dat bij toekomstige sloop van het spoorviaduct mogelijk sowieso de aanleg van een 7^e en 8^e spoor wenselijk is: niet alleen voor het beperken van de hinder voor reizigers tijdens de bouw maar ook omdat zo na realisatie er extra sporen blijvend beschikbaar zijn. Als dat zo is dan is het van belang bij het ontwerp van de metro hier al rekening mee te houden om te voorkomen dat de bouw van een 7^e en 8^e spoor, zelfs als dit pas over 50 jaar aan de orde zou zijn, niet onmogelijk of onnodig duur wordt gemaakt.

In alle gevallen is het van belang dat tijdens de bouwtijd er geen stremming is van het stedelijk OV via de Haarlemmerhouttuinen.

Advies 19: *Breng in kaart of het zuidelijke spoorviaduct door de Haarlemmerhouttuinen in de komende decennia moet worden vervangen en wat daarvan de consequenties zijn voor het reizigersvervoer over het spoor en het ontwerp en het tracé van de metro. Indien sprake is van een dergelijke vervanging breng dan op hoofdlijnen in kaart:*

- of het mogelijk is door het combineren van de vervanging van het spoorviaduct met het realiseren van een metroverbinding de totale bouwkosten te verminderen en/of de hinder tijdens de bouw voor omwonenden en OV-reizigers te beperken.

- of indien dit werk niet wordt gecombineerd bij het realiseren van een metroverbinding in het ontwerp rekening moet worden gehouden met toekomstige vervanging van het spoorviaduct en/of uitbreiding met een 7^e en 8^e spoor op het spoorviaduct boven of vlak naast de locatie van de ondergrondse metro.

5. Beoordeling doelbereik alternatieven

Bij het doelbereik wilt u kijken naar het functioneren van het alternatief, impact op het bestaande OV, de OV-kwaliteit, en het moment van ingebruikname. Deze criteria dienen te worden aangescherpt.

Kwaliteit en werking OV onvoldoende gedetailleerd in beeld

Voor alle alternatieven is de kwaliteit van het OV omschreven (reistijd, directheid) en de werking van het OV-systeem (betrouwbaarheid). Deze is echter slechts kwalitatief op hoofdlijnen beschreven. Wij verwachten dat er forse verschillen zijn tussen de verschillende alternatieven en varianten. Wij zien bij de verdere uitwerking graag niet alleen een kwalitatieve beschrijving maar ook een concrete cijfermatige doorrekening. Zo zijn wij benieuwd naar de exacte reistijd en betrouwbaarheid van een sneltram ten opzichte van een metro (zodra er sprake zou zijn van een gesloten metroring) gegeven het feit dat het voorliggende sneltram alternatief op verschillende plekken grote afhankelijkheden zal hebben van het overige verkeer en daarmee naar onze verwachting weinig anders zal zijn dan een gewone tram die deels moet meerijden met het autoverkeer. Dat laatste is nu al een probleem, dat met de ontwikkeling van Havenstad alleen maar groter kan worden.

Advies 20: *Breng de kwaliteit en werking van het OV-systeem van de verschillende alternatieven en varianten meer cijfermatig in beeld door inzicht te geven in reistijden, frequenties, aantal overstappen en verwachte punctualiteit voor representatieve reisrelaties op verschillende schaalniveaus (stadsdeel, stedelijk, regionaal, nationaal).*

Impact op bestaande OV is meer dan alleen capaciteit

Bij de impact op het bestaande OV noemt u capaciteit en transferdruk. Wij vragen u breder te kijken. Ook het functioneren van het bestaande OV (vervoerwijzekeuze en vervoerwaarde) en de kwaliteit van het bestaande OV (reistijd, aantal overstappen en comfort) is van belang. Zo betekent de komst van een extra treinstation Hemknoop dat de reistijd toeneemt tussen Schiphol Airport en Amsterdam Lelylaan aan de ene kant en Amsterdam Centraal aan de andere kant.

Anderzijds betekent het sluiten van de metroring een snellere verbinding tussen verschillende metrostations aan de westtak met Centraal en de oostelijke binnenstad dan via de huidige route langs station Zuid.

Advies 21: *Kijk bij het criterium impact op het bestaande OV ook naar vervoerwijzekeuze, vervoerwaarde, reistijd, aantal overstappen en comfort.*

Ook impact voor toekomstige OV

Zoals in deze zienswijze meerdere keren benoemd vinden wij dat ook naar de impact voor toekomstig OV moet worden gekeken. Als niet wordt gekozen voor één van de metro alternatieven ontstaat er permanent meer druk op het treinnetwerk en worden regionale, nationale en internationale ontwikkelkansen onmogelijk gemaakt. Dit betreft met name de corridors Zaandam – Amsterdam West – Schiphol Airport, Amsterdam Centraal – Amsterdam Sloterdijk – Rotterdam Centraal en Havenstad – Amsterdam Oost.

De effecten daarvan zijn groot en moeten daarom inzichtelijk worden gemaakt zowel voor het eindbeeld van de voorliggende alternatieven als voor de situatie dat in vervolg op één van beide metroalternatieven uiteindelijk de metroringlijn in een volgende ontwikkelstap wordt gesloten bij Amsterdam Centraal.

Advies 22: *Leg als een gevoeligheidsanalyse om het onderscheid op de lange termijn tussen de vier alternatieven te verduidelijken niet alleen de criteria van het doelbereik naast deze vier alternatieven maar ook naast een referentiesituatie waarin als vervolg op één van de metro-alternatieven de metroringlijn is gesloten en als gevolg daarvan de Airport Sprinter Amsterdam Centraal – Schiphol is geschrapt en extra sprinters zijn gaan rijden van Zaandam naar Schiphol, intercity's zijn teruggekeerd van Amsterdam Centraal naar Rotterdam Centraal over de HSL (met stops in Sloterdijk en Lelylaan) en enkele internationale treinen tussen Schiphol Airport en Amsterdam Centraal zijn behouden. Ga er daarbij van uit dat in alle vier de alternatieven en in de referentiesituatie de Noordzuidlijn is verlengd naar Schiphol zodat een goede vergelijking mogelijk is.*

Met andere woorden: de scope van de afweging van de impact op het OV moet niet beperkt blijven tot alleen het ontsluiten van Havenstad. Naast de impact op het spoorwegnetwerk is ook de bijdrage van belang die het sluiten van de metroring biedt aan de netwerkkwaliteit van het stedelijke en stadsgewestelijke OV.

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