

Aan: RAR, t.b.v. vergadering 1 september 2022
Betreft: discussienotitie over de Ruit rond Amsterdam
Datum: 11 augustus 2022

1. Inleiding

Op 10 juli 2020 heeft het LOCOV, mede namens de RAR en de ROCOV's voor Noord-Holland en Flevoland, een ongevraagd advies uitgebracht over het OV op en rond de Ruit rond Amsterdam. Met de spoorruit wordt het stelsel van spoor- en metrolijnen bedoeld in en rond Amsterdam en de daarop aantakende spoorlijnen richting Schiphol, Haarlem, Zaanstad, Gooi, Almere en Utrecht.

Een oproep werd gedaan om meer samenhang te brengen in de besluitvorming en planning van bestaande en te verwachten grote infraprojecten voor trein en metro op en rond de 'spoorruit van Amsterdam' en de overige HOV-verbindingen in de regio. Teven om met name aan de grote langlopende projecten hogere eisen te stellen inzake de toekomstvastheid en het ontwerp daarop waar nodig aan te passen. Gemist werd een 'masterplan' voor een coherente ontwikkeling van het OV op en rond de Ruit van Amsterdam (inclusief Schiphol, Zaanstad, Haarlem en Weesp). Er moet een optimum gevonden worden tussen spoor, metro en regionaal OV, waarbij wordt onderkend dat het spoor niet alleen van belang is voor het (inter-)nationale netwerk maar ook voor het regionale netwerk.

Dit advies (bijgevoegd) bevatte voorts een aantal concrete voorstellen, die in bijlagen nader werden toegelicht en uitgewerkt. De reactie van het Ministerie IenW op dit advies bevatte in feite alleen een opsomming van de stand van zaken en een verwijzing naar het proces, zonder een concreet antwoord op het advies te geven (ook bijgevoegd).

Dit advies heeft niets aan actualiteit verloren, terwijl de geschetste problematiek eerder groter is geworden, zonder dat afdoende concrete stappen zijn gezet voor een aanpak met zicht op uitvoering. Een Masterplan ontbreekt nog steeds. Het enige dat wel doorgaat is de bouw van de Brittenpassage en het nieuwe metrostation Zuid.

Deze notitie richt zich op een aantal zaken die vooral voor de VRA van belang zijn.

2. Voorstellen aan de RAR

- a. De VRA moet met spoed inzetten op een snel besluit over grote projecten op de Spoorruit en de metroprojecten. Tegelijkertijd is de VRA zelf aan zet voor een actieplan voor concrete verbeteringen in de komende 5 tot 15 jaar, met inzet op bus en tramprojecten.
- b. Maak alsnog het eerder (in het LOCOV-advies) genoemde Masterplan, en als de minister dit niet oppakt, te coördineren door de VRA, mits gebaseerd op concrete voorstellen en de benodigde middelen, met inbegrip van scenario's voor situaties waarin de middelen ontbreken of als projecten pas in de verre toekomst gerealiseerd worden. Het is evident dat zonder rijksbijdragen de spoorruit en metroprojecten niet gerealiseerd kunnen worden.
- c. In samenhang met het Masterplan dient een regionaal OV Uitvoeringsplan gemaakt te worden, met tijdsperiodes van veelvoud van 4 jaar (de zittingsduur van de gemeenteraden en regioraad), voor de realisatie van OV-voorzieningen, de benodigde infrastructuur alsmede de vereiste exploitatiemiddelen.

- i. Dit realisatieplan dient gebaseerd te zijn op de door de VRA, MRA en provincies beoogde schaa sprong voor het OV.
- ii. Een hoofdonderdeel van het plan is de aanpassing en uitbreiding van het bus- en tramnet in de VRA voor de komende 20 jaar, in de periode dat de beoogde grote projecten nog steeds niet zijn opgeleverd.
- iii. Dit plan dient de basis te vormen voor de Programma's van Eisen voor de OV-concessies in het VRA-gebied.
- d. De VRA wordt gevraagd een bekostigingsstrategie op te stellen, die naast bijdragen van het Rijk aangeeft hoe de regio zelf middelen kan bijdragen ter realisering van de beoogde projecten.
- e. Onderzoek of faseringen mogelijk zijn bij de sluiting van de metroring en doortrekking van de NZ-lijn, zodat al op kortere termijn gereden kan worden via de metroring naar de Hemknoop, en met de NZ-lijn naar Amstelveenseweg, Huizingalaan en mogelijk Schiphol-Noord. De VRA wordt uitgenodigd de genoemde plannen bij (a), (b) en (e) te benutten om het realiteitsgehalte van de plannen van de MRA en de Noorvleugel te vergroten.

3. Stand van zaken

a. Amsterdam Centraal

De verbouwing van Amsterdam Centraal is gebaseerd op de aanname dat binnen enkele jaren het Zuidasdok en het vergrote station Zuid gereed zouden zijn en dat de internationale treinen daar hun stopplaats in Amsterdam zouden krijgen. Tevens houdt het verbreden van de perrons in Centraal in dat het aantal sporen vermindert en dat veel treinen daar zullen eindigen in plaats van te kiezen voor een model van zoveel mogelijk doorgaande treinen in de regio en naar andere landsdelen via Centraal. Behalve PHS is er geen visie op de gewenste lijnvoering voor de hele MRA. Dit plan is gebaseerd op aannames uit 2010 voor de situatie in 2030, terwijl de beoogde planhorizon in deze regio inmiddels 2040 en 2050 is en het ambitieniveau voor het OV ("schaalsprong") inmiddels veel groter is.

b. Zuidasdok en station Zuid

Het besluit tot verbouwing van het Zuidasdok is nog steeds niet genomen, terwijl het derde treinperron, bedoeld voor internationale treinen, nog geen onderdeel uitmaakt van het eerdere besluit, evenmin als faciliteiten voor de security-afhandeling van de Eurostar. Zelfs als de komende maanden een besluit zou worden genomen, is oplevering niet voor 2036 voorzien.

Ondertussen worden de plannen voor de toekomstige dienstregeling van NS gebaseerd op doorgaande binnenlandse treinen vanuit de richting Leiden via Amsterdam Zuid naar Utrecht en de IC-Direct en IC-Brussel vanaf de HSL via station Zuid naar het oosten (Amersfoort) en noorden van het land (via Almere). Daarbij zal het aantal treinpassagiers op en via Zuid de komende jaren fors toenemen, met de vraag of dit op de huidige perrons afgewikkeld kan worden.

De beoogde voorzieningen voor de tram, stads- en regionale bussen bij Amsterdam Zuid zullen pas in het laatste stadium van het Zuidasdok opgeleverd worden. Zeker voor de bus kan bovendien de vraag gesteld worden of het beoogde busstation een goede bediening van station Zuid mogelijk maakt. Een plan voor de bediening van de Zuidas en station Zuid met bus en tram in de komende 20 jaar ontbreekt.

c. Metroprojecten

De 2 metroprojecten, het sluiten van de metroring (Isolatorweg –Centraal) en doortrekking NZ-lijn naar Schiphol en Hoofddorp, zijn slechts onder veel nog te vervullen voorwaarden en dan nog ten dele gehonoreerd in het speciale fonds van het kabinet. Het Kabinet heeft tevens aangekondigd de middelen uit dit fonds te heroverwegen vanwege de wens geld vrij te maken voor andere uitgaven. Daarmee is niet duidelijk of en wanneer deze projecten worden gerealiseerd en is de kans groot dat dit verder naar achteren schuift in de tijd. Grote bouwlocaties zijn echter wel bij stations van deze lijnen geprojecteerd.

De MRA pleit voor de aanleg van een IJmeer-metroverbinding, vanaf metrostation Diemen-Zuid via IJburg door het IJmeer naar Almere Pampus en verder naar Almere Centrum. De voor dit project benodigde middelen zijn op dit moment bij het rijk niet beschikbaar.

In de rapporten van “Amsterdam Bay Area” wordt opgemerkt dat de voorkeur uitgaat naar een metrodienst vanuit Almere via Diemen-Zuid over de bestaande Zuid- en Westtak van de metro richting Isolatorweg. Opgemerkt wordt dat dit een probleem kan veroorzaken voor de tak naar Gaasperplas voor wat betreft capaciteit van de infrastructuur.

d. Capaciteit van de spoorweginfrastructuur

De verbouwing van het spoorknooppunt bij Weesp en spoorverdubbeling tussen Weesp en Almere en binnen Almere, onderdeel van het OV-SAAL project, is door de minister van IenW niet gehonoreerd. De consequentie is voorslagnog dat er in de toekomst geen IC-treinen meer zullen rijden tussen Amsterdam Centraal en Almere en tussen Amsterdam Centraal, Hilversum en Amersfoort. Reizigers zullen het vanaf Centraal met sprinters moeten doen. Alle IC-diensten zullen via Amsterdam Zuid voeren. Dat biedt echter voor reizigers uit de regio Haarlem en ten noorden van het Noordzeekanaal geen soelaas. In MRA-verband wordt gewezen op de IJmeer-metro, maar zoals hiervoor aangegeven is realisering daarvan onzeker en vormt dit geen alternatief voor IC-treinverbindingen.

De planvorming van de MRA zet in op een verstedelijkingsmodel en mobiliteitsontwikkeling die gebaseerd is op de hiervoor genoemde metroprojecten en het Zuidasdok en spreekt zelfs van verdere ontvlechting van infrastructuur voor snelle treinen, sprinters en metro. Infrastructuur die er dus nog niet is. Eén van de consequenties kan zijn dat ook tussen Haarlem en Amsterdam Centraal geen IC-treinen meer zullen rijden. De MRA gaat niet in op de optie dat deze projecten niet gehonoreerd zullen worden door het rijk, of in de tijd sterk gefaseerd worden tot voorbij de tijdshorizon van de MRA-plannen.

e. Stads- en streekvervoer

In de Omgevingsvisie 2050 van de gemeente Amsterdam, de MRA-nota's en het kabinetsbeleid wordt ingezet op woningbouw en verstedelijking rond de OV-knooppunten op de spoorruit. In de grote gemeenten in de VRA wordt op verdichting rond spoorstations ingezet, maar wordt tevens zwaar geleund op de eerder genoemde nog te realiseren metroprojecten.

De gedachte is om het bus- en tramnet op meerdere grote knopen in de stad en regio te richten, zoals Centraal, Zuid, Sloterdijk, Amstel, Bijlmer-Arena op de spoorruit. De rol van de “grotere” kleinere stations, zoals Lelylaan, Muiderpoort en andere stations (zoals RAI, Sciencepark, Diemen-Zuid, Holendrecht) blijft onderbelicht.

Naast bouw rond knooppunten zullen ook de verschillende bestaande stadsdelen en wijken onderling moeten worden verbonden. Een concreet plan voor uitbreiding van het bus- en tramnet ontbreekt. Wel worden plannen ontwikkeld voor 2 nieuwe bruggen over het IJ, met de voorkeur die ook voor het OV geschikt te maken, maar op bekostiging is geen zicht. Een project als de ZaanIJ-corridor vraagt om een schaa sprong voor het OV vanwege de grote aantallen nieuwbouwwoningen, waarvoor eveneens forse investeringen nodig zullen zijn.

Tegelijkertijd wordt ingezet op de autoluwe stad en een 30 km beleid, zowel in Amsterdam als in andere gemeenten, waarbij de fiets en het OV een grotere rol zouden moeten spelen in het verplaatsingsgedrag en ook vanwege de groei van de stad. Door de OV-bedrijven is aangegeven dat het 30 km-beleid meer ontheffingen voor het OV, meer vrije bus- en trambanen oen meer voorrang vereist om alleen al de doorstroming van het bestaande OV op peil te houden. Zonder dat kost het jaarlijks 6-8 miljoen extra exploitatiemiddelen voor het GVB en ca. 1 miljoen voor Connexxion. Dit werd onderkend door de wethouder verkeer van Amsterdam en de VRA, maar aan een plan om de doorstroming van het OV te verbeteren om dit te mitigeren ontbreekt het tot nu toe. Ook zijn geen extra exploitatiebijdragen toegezegd. Ondertussen vinden wel herprofileringen van straten in Amsterdam plaats of worden deze gepland waarbij vrije trambanen verdwijnen en het tramverkeer op de autostrook moet rijden, met 30 km, dus langzamer en minder betrouwbaar door opstoppen. Zie het in uitvoering zijnde project in de Kinkerstraat en voorgenomen projecten in de Czaar Peterstraat en Linnaeusstraat.

Het bedienen van grote nieuwbouwwijken zal in de aanloopfase ook meer exploitatiekosten voor het OV vereisen. Zolang het GVB geen exploitatiesubsidie krijgt, bestaat de kans dat deze extra Ov-ontsluiting niet worden gerealiseerd in de mate die nodig is en dat de nodige exploitatiemiddelen worden weggehaald elders in het lijnennet. Dit klemmt te meer als de beoogde metroprojecten niet gerealiseerd worden of pas over lange tijd, terwijl de woningbouw en groei van arbeidsplaatsen en onderwijsvoorzieningen in hoog tempo voortzet, waardoor de reizigers nog meer afhankelijk blijven van het bus- en tramnetwerk in de stad en de regio.

f. Tariefintegratie

In verschillende rapporten wordt de betekenis van de regionale treindiensten voor de ontwikkeling van de Noordvleugel van de Randstad en de MRA benadrukt en wordt gepleit voor een samenhangend OV-netwerk. Het voorstel dat ook door de RAR is bepleit om tot tariefintegratie te komen met het bus, tram en metroverkeer in de VRA wordt niet opgepakt.

4. Conclusies

Er is enerzijds een snel besluit nodig over grote projecten op de Spoorruit en de metroprojecten gezien de woningbouwplannen. Dan nog laat realisering lang op zich wachten. Daarom is anderzijds de echte urgentie gelegen in een actieplan voor concrete verbeteringen in de komende 5 tot 15 jaar, met inzet op bus en tramprojecten.

De conceptuele gedachte achter het benutten en verder uitbouwen van de spoorruit in en rond Amsterdam als basis voor de groei van het aantal reizigers en voor grote woningbouwlocaties is op zich een goed uitgangspunt. Het ontbreekt echter aan zicht op realisering. Zeker is dat realisering van een aantal in het beleid als wezenlijk benoemde projecten nog minstens 15 –

20 jaar op zich laten wachten. Er is dringend behoefte aan een spoedig besluit over het OV-gedeelte van het Zuidasdok in Amsterdam.

Tevens is het wenselijk de optelsom van beleidswensen en verstedelijking te vertalen in een realistisch plan voor uitbreiding van het OV op en rond de spoorruit, van voldoende capaciteit en kwaliteit. De opleverdatum van de bebouwing van Amsterdam Centraal spoort niet met de planhorizon waar inmiddels van uitgegaan wordt. De VRA zou een planstudie kunnen starten wat echt nodig is voor Amsterdam Centraal vanuit het perspectief op 2040 en 2050, met mogelijke voorstellen de bestaande verbouwingsplannen aan te passen, gebaseerd op doorstroomroutes en capaciteit en faciliteiten voor internationale treinen..

Daarbij dienen de plannen voor Amsterdam CS en Zuid van een hoog ambitieniveau voor de rol van het OV uit te gaan. Ook dient de ontsluiting van station Zuid met bus- en tram reeds voor de korte termijn beter uitgewerkt te worden. Als bovendien de Minervapassage voor enige jaren afgesloten wordt nemen de looproutes vanaf de Strawinskylaan substantieel toe, terwijl ook de routing van de R-Netbussen rond Zuid slecht is. Het gaat om een periode van 15-20 jaar; dat is niet tijdelijk te noemen.

Hoe dan ook zal het OV voor tenminste 20 jaar sterk afhankelijk blijven van het bus- en tramnetwerk. Gelet op de grofmazigheid van de geplande structuur voor spoorruit en metro-projecten, zal ook na realisering van de beoogde grote projecten het bus- en tramnetwerk essentieel zijn om de wijken goed te ontsluiten en te verbinden. Dit alles vraagt om een duidelijk plan voor verbetering en uitbreiding van het bus- en tramnetwerk en de daarvoor benodigde exploitatiemiddelen.

De regio, waaronder de VRA, zal ook met een strategie moeten komen voor bekostiging van al deze infrastructuurprojecten, in aanvulling op rijksmiddelen. De optelsom van allen wenselijke investeringen leidt tot bedragen waarvoor het huidige kabinet in de verste verte geen bijdragen heeft gereserveerd. Anders is het realisme van veel plannen twijfelachtig.