

Zienswijze
MIRT-verkenning

OV Schiphol - Amsterdam



ROVER

Frank Visser
Reizigersvereniging Rover
7-5-2024

Amersfoort, 7 mei 2024

Aan: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Betreft: Zienswijze OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer

Geachte heer/mevrouw,

Reizigersvereniging Rover is dé stem van de reiziger. Wij willen duurzame gedeelde mobiliteit voor iedereen. Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid onze zienswijze te geven op de ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer (hierna: ontwerp-NRD).

Hoofdlijn

Een systemsprong in de OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer is cruciaal om te kunnen voldoen aan de groeiende vervoervraag op deze corridor mede in het licht van de grootschalige woningbouw in dit gebied en het feit dat de Schipholspoortunnel nu al aan de maximale capaciteitsgrens zit. Door reizigers in de korte relatie Schiphol-Amsterdam een aantrekkelijk alternatief te bieden kan in de Schipholspoortunnel ruimte vrij komen voor extra intercity's en internationale treinen. Dit is noodzakelijk om te komen tot een transitie van vliegverkeer naar vervoer per trein. De OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer is in Toekomstbeeld OV2040 als cruciale stap opgenomen die randvoorwaardelijk is voor veel andere productstappen op het hoofdrailnetwerk. Wij zijn daarom van mening dat realisatie noodzakelijk en urgent is en dat spoedige besluitvorming wenselijk is.

Gezien de grote bereikbaarheidsopgaven is een metroverbinding essentieel. Dit alternatief biedt voor de reiziger op korte termijn de beste verbeteringen in het vervoersaanbod. Alleen dit alternatief biedt een oplossing voor alle vier in de ontwerp-NRD gestelde doelen. Er ontstaat ruimte voor extra intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel, nieuwe stedelijke locaties worden ontsloten en de transferproblematiek op Schiphol Airport en Amsterdam Zuid wordt aanzienlijk verminderd. In aanvulling op dit alternatief zijn wel enkele extra aanpassingen aan het spoor- en metronetwerk wenselijk. Het voorgestelde BRT alternatief biedt voor geen enkel van de gestelde doelen een oplossing. Verbeterde busverbindingen in de hele regio kunnen wel een goede aanvulling zijn op de nieuwe metroverbinding. Een extra spoortunnel, of in ieder geval uitbreiding van het aantal treinperrons op Schiphol Airport is in de toekomst onvermijdelijk. Dit alternatief draagt bij aan drie van de vier gestelde doelen. Wij zien dit als oplossing voor de langere termijn in aanvulling op de metroverbinding die urgent is voor de korte termijn.

Onze voorkeur heeft een metroverbinding via het huidige OV-knooppunt Schiphol Noord. Wij adviseren daarbij ook een alternatief tracé geheel ten zuiden van de A4 te onderzoeken en de voor- en nadelen van 1 of 2 extra haltes te onderzoeken naast de haltes die al genoemd zijn in de ontwerp-NRD. Doorrijden naar Hoofddorp in onze ogen noodzakelijk om de Schipholspoortunnel voldoende te kunnen ontlasten en te voorkomen dat grote groepen reizigers een extra overstap krijgen. Verder biedt doorrijden naar Hoofddorp kansen voor het in de toekomst verder verlengen van de lijn.

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*

Wij pleiten voor een aanpak die gericht is op versterking van het totale OV-netwerk rond Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam Zuid. Het moet dus niet alleen gaan om de verbinding tussen deze stations. In het gebied is nog een groot potentieel aan reizigers dat nu kiest voor de auto. Dat geldt niet alleen voor passagiers op Schiphol, maar zeker ook voor de 70.000 arbeidsplaatsen op Schiphol. Het huidige aandeel van de auto in het woon-werkverkeer naar Schiphol maar ook tussen Haarlemmermeer en Amsterdam is veel groter dan gewenst. Een veel groter aandeel in de modal split voor het openbaar vervoer, fiets en lopen in dit gebied is gewenst, mede gelet op de voortgaande grootschalige woningbouw en de verdere groei van arbeidsplaatsen en voorzieningen. Door te kiezen voor een stringent parkeerbeleid en de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer in de vorm van een metro goed te verknopen met de rest van het OV-netwerk en met de bestaande verstedelijking en nieuwe stedelijke ontwikkelingslocaties is dit ook mogelijk. Zo kan het project bijdragen aan het verminderen van files in de regio.

Leeswijzer

In het vervolg van deze zienswijze gaan wij in op de specifieke vragen die u heeft gesteld over de ontwerp-NRD. In paragraaf 1 gaan wij in op de longlist van mogelijke oplossingen. In paragraaf 2 gaan wij in op de shortlist met projectalternatieven en in paragraaf 3 doen wij u enkele voorstellen voor nader te onderzoeken sub-varianten voor de metro. In paragraaf 4 gaan wij in op de reikwijdte en detailniveau van de milieuaspecten en omgevingsfactoren. In paragraaf 5 gaan wij in op aanpassingen in het OV-netwerk die mogelijk worden door de komst van de OV-verbinding of die wenselijk zijn om de OV-verbinding Haarlemmermeer-Amsterdam te optimaliseren. Tenslotte hebben wij in paragraaf 6 nog een enkele opmerking over de bekostiging van het project en in paragraaf 7 over de participatie en inspraak.

1. Longlist mogelijke oplossingen

U heeft in een eerder stadium een longlist van circa 30 mogelijke oplossingen opgesteld. U vraagt of wij ons herkennen in deze mogelijke oplossingen zoals opgenomen in bijlage 2 van de ontwerp-NRD en of wij hierop nog mogelijke aanvullingen of aanpassingen hebben.

De longlist bevat een breed scala aan oplossingen. Wij herkennen ons in deze lijst. Wel zien wij enkele aanvullende oplossingsrichtingen. Deze aanvullende oplossingsrichtingen bieden geen oplossing voor alle genoemde knelpunten in de ontwerp-NRD maar kunnen als onderdeel van een totaalpakket aan maatregelen wel bijdragen aan verbetering van de bereikbaarheid van de Amsterdamse regio en specifiek aan het oplossen van de knelpunten in het gebied tussen Hoofddorp en Amsterdam Zuid. Hier gaan wij in paragraaf 5 verder op in.

Eén maatregel die niet op de longlist staat zien wij als no-regret maatregel die sowieso genomen zal moeten worden ongeacht de uiteindelijke voorkeursvariant. Dit is het toevoegen van extra keermogelijkheden op het spoor. Met deze maatregel kan het spoorverkeer in een groot gebied rond de Schipholspoortunnel robuuster worden bij werkzaamheden en verstoringen. In dergelijke situaties zijn er op dit moment te weinig mogelijkheden voor treinen om te keren. Hierdoor worden meer treinen dan wenselijk helemaal geschrapt en/of over een onwenselijk lang traject gedeeltelijk geschrapt. Dit gebrek aan keermogelijkheden kan bovendien leiden tot zoveel drukte dat de punctualiteit onder druk komt te staan. Het gevolg is dat de reizigershinder groter is, langer duurt en plaatsvindt in een groter gebied dan nodig is. Door dit knelpunt op te lossen wordt bijgedragen aan een robuuster vervoersysteem.

Als na realisatie van de OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer meer intercity's en internationale treinen door de Schipholspoortunnel gaan rijden zal bij werkzaamheden en verstoringen de impact van het tekort aan keermogelijkheden nog groter worden omdat dit dan meer reizigers raakt die reizen over langere afstanden. Bovendien wordt door de komst van meer doorgaande intercity's en internationale treinen de verwevenheid van corridors rond Schiphol Airport groter. Hierdoor neemt de noodzaak voor meer en betere bijsturingmogelijkheden toe. Daarom moet de focus van het project niet alleen gericht zijn op extra capaciteit voor intercity's en internationale treinen door de komst van de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer, maar moet ook worden gekeken naar het optimaliseren van bijsturingmogelijkheden voor de treinen.

Wij verwachten dat extra keermogelijkheden aan de westzijde van station Amsterdam Zuid voor treinen uit de richting Weesp of Utrecht in de toekomst mogelijk ook structureel nodig zijn in de dienstregeling voor het opvangen van de groeiende vervoervraag, ook na realisatie van de voorkeursvariant voor de OV-verbinding Haarlemmermeer – Amsterdam.

Advies: *Wij adviseren in de voorkeursoplossing als no regret-maatregel op korte termijn extra keermogelijkheden toe te voegen aan de hoofdspoorweginfrastructuur zowel ten westen als ten oosten van Schiphol. Dit betreft enkele extra wissels bij de stations Hoofddorp en Leiden Centraal en extra keersporen aan beide kanten van station Amsterdam Zuid. Aanvullend kan gedacht worden aan twee extra zijperrons bij Hoofddorp (zie uitwerking in bijlage 1).*

2. Shortlist alternatieven

U vraagt of wij ons herkennen in de shortlist van alternatieven en varianten zoals opgenomen in paragraaf 3.2 van de ontwerp-NRD of dat wij daarop nog aanpassingen en/of aanvullingen hebben. In deze paragraaf gaan wij in op de selectie van de hoofdalternatieven. In de volgende paragraaf gaan wij in op de metrovarianten en doen wij enkele voorstellen om deze varianten te optimaliseren.

U schetst drie hoofdalternatieven: een nieuwe metroverbinding (maatregel B1), een nieuwe Schipholspoortunnel voor sprinters (maatregel A5) of Bus Rapid Transit (BRT, maatregel B4).

a. Metroverbinding essentieel

Gezien de grote bereikbaarheidsopgaven is een metroverbinding tussen Hoofddorp en Amsterdam Zuid essentieel. Dit alternatief biedt voor de reiziger de beste verbeteringen in het vervoersaanbod. Alleen dit alternatief biedt een oplossing voor alle vier in de ontwerp-NRD gestelde doelen. Er ontstaat ruimte voor extra intercity's en internationale treinen in de Schipholspoortunnel, nieuwe stedelijke locaties worden ontsloten en de transferproblematiek op Schiphol Airport en Amsterdam Zuid wordt aanzienlijk verminderd. De voorgestelde metro zorgt voor een rechtstreekse snelle verbinding vanaf Hoofddorp en Schiphol Airport met Amsterdam Zuid, Centrum en Noord. De metro wordt zo een aantrekkelijk alternatief voor reizigers die nu nog de trein nemen. In aanvulling op dit alternatief zijn wel enkele extra aanpassingen aan het spoor- en metronetwerk wenselijk, zie paragraaf 5.

Advies: *Wij adviseren in de volgende fase alleen verschillende tracévarianten voor de metro verder uit te werken.*

b. Extra perronsporen belangrijker dan extra spoortunnel en op lange termijn onvermijdelijk

Een extra spoortunnel, of in ieder geval uitbreiding van het aantal treinperrons op Schiphol Airport (maatregel A4) is in de toekomst onvermijdelijk gezien de groei van het internationale spoorvervoer. Een dergelijke capaciteitsuitbreiding draagt bij aan drie van de vier gestelde doelen. Het biedt alleen geen verbetering van de OV-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties aangezien er geen haltes voorzien zijn tussen Amsterdam Lelylaan en Schiphol Airport terwijl dit juist urgent is. Wij zien daarom uitbreiding van de spoorcapaciteit als oplossing voor de langere termijn in aanvulling op de metroverbinding die urgent is voor de korte termijn. Ook na realisatie van de metroverbinding zal de huidige spoortunnel en het station naar onze verwachting namelijk weer snel "vol" zitten. Wel merken wij op dat een nieuwe spoortunnelbuis exclusief voor Sprinters de facto het vrij leggen van de Airportsprinter van de overige spoorverbindingen betekent. Hierdoor wordt integratie met de rest van het spoorwegnetwerk en daarmee netwerkoptimalisatie lastig en duur. Met de keuze voor een separate spoortunnel voor Sprinters zou ook de mogelijkheid om in de toekomst weer meer internationale treinen naar Amsterdam Centraal te laten rijden (mogelijk) vervallen. Daarom zou de extra spoorcapaciteit die wordt geboden met een nieuwe spoortunnel, of in ieder geval uitbreiding van het aantal treinperrons op Schiphol Airport, juist niet exclusief voor sprinters moeten zijn maar vooral voor verdere groei van het aantal intercity's en internationale treinen. Dit vraagt mogelijk wel extra investeringen elders op het spoorwegnet, zowel binnen Amsterdam als ook op de internationale corridors richting het zuiden en oosten.

Om de capaciteit van de tunnelsporen maximaal te benutten zouden er op station Schiphol Airport gezien de benodigde instaptijd voor reizigers tenminste dubbel zoveel perronsporen moeten zijn als sporen in de rest van de tunnelbuizen. Dit betekent dat bij uitbreiding naar 6 sporen idealiter tenminste 12 perronsporen beschikbaar moeten zijn. Analoog kan met de bestaande 4 sporen de capaciteit beter worden benut als er 2 perronsporen bij zouden komen bij de huidige 6. Met de introductie van ERTMS worden kortere opvolgtijden mogelijk. Het capaciteitsknelpunt komt dan nog meer bij de perrons te liggen. Dat betekent dat dezelfde capaciteitswinst die is voorzien met de bouw van een nieuwe spoortunnel (maatregel A5) mogelijk ook te realiseren is door de bouw van alleen extra perrons (maatregel A4). Juist de uitbreiding van het aantal perronsporen op Schiphol Airport is echter bijzonder kostbaar en uitdagend gezien de bestaande bebouwing bij Schiphol Plaza. Desondanks dient dit verder te worden onderzocht. Op het moment dat een ondergrondse metroverbinding wordt gerealiseerd kan wellicht werk met werk worden gemaakt en kunnen kosten worden bespaard door voorbereidende werkzaamheden voor een toekomstige spooruitbreiding reeds mee te nemen. Maatregel A4 zou daarom in onze ogen niet mogen afvallen. Extra perrons op Schiphol Airport bieden ook de mogelijkheid om perrons specifiek te reserveren voor internationale treinen.

Advies: *Omdat bij de beoogde transitie van vliegverkeer naar internationaal spoorvervoer op de lange termijn een nieuwe spoortunnel en/of uitbreiding van het aantal treinperrons op Schiphol Airport onvermijdelijk is adviseren wij dit fysiek niet onmogelijk of onnodig duur te maken en hier dus rekening mee te houden bij het ontwerp van het metrotracé en hiervoor ruimtelijke reserveringen te doen.*

Advies: *Wij adviseren te onderzoeken of kosten kunnen worden bespaard door voorbereidende werkzaamheden voor de toekomstige uitbreiding van het aantal treinperrons op station Schiphol Airport en voor de eventuele nieuwe spoortunnel mee te nemen bij de realisatie van de metro. Wij adviseren ook te onderzoeken of het haalbaar is om tegelijkertijd met de bouw van de ondergrondse metro een 7^e en 8^e perronspoor voor treinen te realiseren zodat de capaciteit van de bestaande spoortunnel maximaal kan worden gebruikt.*

c. BRT geen serieuze oplossing voor knelpunten

Wij zien het alternatief BRT niet als serieuze oplossing voor de gestelde doelen. Dit alternatief zal niet leiden tot een oplossing van de capaciteitsproblemen in de Schipholspoortunnel (doelstelling 1) en niet tot intensivering van het internationale treinverkeer (doelstelling 4). Het voorgestelde BRT-alternatief biedt immers veel minder vervoerscapaciteit dan de andere twee alternatieven. Daarnaast biedt dit alternatief geen doorgaande verbindingen richting Amsterdam Centrum zodat reizigers extra moeten overstappen. Wij zien ook geen realistische opties om de BRT-verbinding door te trekken richting het centrum van Amsterdam om deze extra overstap te vermijden. Ook is de reistijd met BRT minder aantrekkelijk dan de bestaande treinverbindingen. Veel reizigers zullen daarom voor de trein blijven kiezen omdat dit voor hen de meest aantrekkelijke reisoptie blijft terwijl de trein nu al capaciteitsknelpunten kent.

Het BRT-alternatief biedt ook geen oplossing voor de transferproblematiek (doelstelling 2). Deze problematiek neemt zelfs toe doordat meer reizigers moeten gaan overstappen op Amsterdam Zuid. Tenslotte biedt dit alternatief geen verbetering van de OV-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties tussen Amsterdam Zuid en Schiphol Airport (doelstelling 3). Het alternatief kent namelijk geen extra haltes omdat anders de reistijd te onaantrekkelijk wordt.

Wij merken op dat in het ontwerp van het Zuidasdok alleen rekening is gehouden met de Amstelveenlijn (op maaiveld) en een derde perron met twee extra sporen in station Zuid, maar niet met een vrije baan voor het HOV in oost-westrichting. Op niveau +1 is geen extra ruimte voor HOV, naast het metrotracé van de Ringlijn en de Noord/Zuidlijn. Wij betwijfelen daarom of een compleet vrijliggende BRT-baan voor de verbinding met Schiphol Airport inpasbaar is met een aantrekkelijke reistijd en gemakkelijke overstap op/van metro, tram en bus.

Wij zien wel veel kansen voor groei van het hoogwaardige busvervoer rond Schiphol en Amsterdam. BRT en andere snelle busverbindingen kunnen een goede aanvulling vormen op de nieuwe OV-verbinding maar zijn voor deze specifieke verbinding niet de oplossing zelf.

Advies: *Wij adviseren BRT niet verder uit te werken als alternatief voor de OV-verbinding Haarlemmermeer – Amsterdam omdat dit geen oplossing is voor de vier gestelde doelen en omdat inpassing bij Amsterdam Zuid problematisch is.*

d. Andere maatregelen longlist kunnen bijdrage leveren aan oplossing

Een groot deel van de overige maatregelen uit de longlist die niet op de shortlist staan leveren wel een bijdrage aan de gestelde doelen maar zijn niet toekomst vast. Deze maatregelen bieden onvoldoende capaciteit en/of kwaliteit. Wij hebben er daarom begrip voor dat deze zijn afgevallen. Wel kunnen enkele van deze maatregelen een bijdrage leveren aan de optimalisatie van de metrovariant doordat de metro door deze oplossingen nog aantrekkelijker wordt voor reizigers en/of de (transfer)capaciteit van de trein toeneemt. Door maatregelen in de uitvoering te combineren kunnen wellicht kosten worden bespaard. Sommige netwerkmaatregelen zijn ook noodzakelijk omdat ze andere urgente mobiliteitsknelpunten in de regio oplossen. Hoewel nog geen besluit is genomen over realisatie van deze maatregelen kunnen ze wel van belang zijn voor de effectbepaling van de metroverbinding Hoofddorp – Schiphol – Amsterdam Zuid. Als aansluitende trajecten voor de reiziger verbeteren dan kan dit immers ook tot reizigersgroei in deze metro leiden en daarmee tot betere rentabiliteit van de metroverlenging en een sterkere modal shift van auto naar duurzame mobiliteit (lopen, fietsen en OV).

Advies: Wij adviseren naar het totale OV-systeem aan de zuidwestkant van Amsterdam en rondom Schiphol te kijken en bij de nadere uitwerking van de OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer nadrukkelijk te zoeken naar meekoppelkansen voor het hele systeem. Wij adviseren bij de effectbepaling in kaart te brengen welke positieve bijdrage aan het gebruik van de OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer kan worden geleverd door de raakvlakprojecten in paragraaf 5 van deze zienswijze.

3. Uitwerking tracévarianten metro

Voor de metroverbinding is er een variant die eindigt in Schiphol Airport en zijn er twee varianten die eindigen in Hoofddorp. Twee varianten lopen via Schiphol Noordwest en één variant via Schiphol Noord. In deze paragraaf beoordelen we deze varianten en doen wij enkele voorstellen voor optimalisatie van deze varianten voor de volgende fase.

a. Rijdt via Schiphol Noord naar Hoofddorp

Om een goed alternatief voor de trein en bus te bieden is vooral een snelle en dus korte metroverbinding tussen Schiphol en Amsterdam Zuid gewenst. Dit beperkt naar verwachting ook de bouwkosten. Voor de slaagkans van dit grote infrastructuurproject is het bovendien wenselijk om het niet nodeloos ingewikkeld en duur te maken. De tracé-varianten via Schiphol Noordwest voldoen daar in onze ogen niet aan. Deze zijn langer dan de route via Schiphol Noord. Daarnaast lijken deze varianten geënt te zijn op een oud plan om in Schiphol Noordwest een tweede vliegterminal te bouwen. Gelet op de discussie over de groei van Schiphol en het vervangen van korte-afstandsvluchten door de internationale trein lijkt ons dat een achterhaalde gedachte. Alleen al de suggestie zal tot grote weerstand leiden en zijn impact hebben op de maatschappelijke waardering voor de doortrekking van de metro.

Als toch voor de Noordwestvariant gekozen zou worden dan heeft dit ook grote gevolgen voor het bestaande knooppunt Schiphol Noord. Dit busstation verliest dan grotendeels zijn bestaansrecht. Een nieuw busstation Noordwest ligt echter niet aan de routes van lijn 300 (zuidtangent), de Schipholringlijnen en ligt verder van Amstelveen af. Hierdoor zullen meer busreizigers gaan overstappen op de metro op station Schiphol Centrum, reizigers die anders zouden overstappen op Schiphol Noord. Hierdoor neemt de druk met transferreizigers verder toe op Schiphol Centrum wat ingaat tegen een belangrijke doelstelling van de ontwerp-NRD.

Als het tracé via Schiphol Noordwest bedoeld is om rond dit metrostation kantoor- en centrumontwikkeling te stimuleren dan raden wij dit ten stelligste af. Het is een langer tracé voor de metro, dus het vraagt ook langere rijtijd. Centrumontwikkeling op deze locatie roept alleen maar extra autoverkeer op. Deze locatie ligt immers in de oksels van de snelwegen A4, A9 en A5 en de metro biedt voor lang niet alle reizigers een goed alternatief. Centrumontwikkeling op deze locatie vraagt dus niet alleen een metroverbinding, maar ook een forse aanpassing van het stedelijk en regionaal bus- en tramnet om dit gebied goed te ontsluiten. Dit is het paard achter de wagen spannen. Breng de kantoren naar de metro in plaats van andersom. Groei van arbeidsintensieve werkgelegenheid en voorzieningen dient juist rond de andere stations van deze metroverbinding en rond NS-stations gesitueerd te worden in de regio Amsterdam, Schiphol centrum en Hoofddorp, in plaats van een geheel nieuwe locatie tot ontwikkeling te brengen die ook weer aanvullend lokaal en stadsgewestelijk OV vereist.

Advies: Wij adviseren vanwege de kortere route voor reizigers en de belangrijke overstapfunctie van Schiphol Noord de Noord/Zuid-metrolijn niet via Schiphol Noordwest maar

via Schiphol Noord te laten rijden. Centrumontwikkeling is ook mogelijk bij de haltes langs deze kortere route.

De Noord/Zuidlijn vanaf Schiphol Plaza laten doorrijden naar Hoofddorp is in onze ogen noodzakelijk om de Schiphol-spoortunnel voldoende te kunnen ontlasten en te voorkomen dat grote groepen reizigers een extra overstap krijgen. Als de metro eindigt op Schiphol Plaza zouden de nieuwe overstappers ook een extra belasting betekenen voor dit knooppunt en dit is strijdig met doelstelling 2 van de ontwerp-NRD. Op station Hoofddorp is veel meer ruimte om reizigers te laten overstappen. Verder biedt doorrijden naar Hoofddorp kansen voor het in de toekomst verder verlengen van de lijn. Ook biedt doortrekking naar Hoofddorp de mogelijkheid voor een extra metrohalte op Schiphol als middel om het hoge autogebruik bij de kantoormedewerkers en andere werknemers op Schiphol om te buigen richting OV (zie verder onder 3c).

Advies: Wij adviseren de Noord/Zuidlijn niet te laten eindigen op Schiphol Airport maar door te laten rijden naar Hoofddorp vanwege de hogere vervoerwaarde en het doel om de transferproblematiek op Schiphol Airport te beperken.

b. Tracé langs zuidzijde A4 ook onderzoeken

Het kaartbeeld geeft de indruk dat voor alle drie de metrovarianten een tracé langs de noordkant van de A4 en in Badhoevedorp is bedacht. Dit sluit voor zover wij kunnen zien het beste aan bij de voorziene stedelijke ontwikkelingen en de bestaande bebouwing van Nieuw Sloten en kan dus zorgen voor een hogere vervoerwaarde. Vanuit kostenoverweging en het belang van snelle realisatie vragen wij echter af of dit een goede keuze is. Wij voorzien namelijk dat er door de aanwezigheid van sportparken, een wielervedbaan, volkstuinen en woonbebouwing aan de noordkant van de A4 verzet zal zijn tegen de komst van de metro langs dit tracé. Bezwaarprocedures kunnen dan de bouw vertragen. Met het oog op maatschappelijk draagvlak zal langs deze route mogelijk een deels ondergronds tracé noodzakelijk zijn. Dit zou kunnen leiden tot kostenstijgingen. Wij zien in een bovengronds tracé aan de zuidkant van de A4 langs de Oude Haagseweg een potentieel goed alternatief. Ook dan is een metrohalte aan het eind van de Johan Huizingalaan mogelijk.

Advies: Wij adviseren met het oog op draagvlak, kosten en snelle realisatie voor de metroverbinding ook een tracé langs de zuidzijde van de A4 te onderzoeken waarbij extra aandacht is voor de ontsluiting voor voetgangers en fietsers naar de stedelijke (ontwikkel) locaties ten noorden van de A4.

c. Eventueel extra metrohaltes

Alle metrovarianten gaan uit van één metrohalte tussen de huidige halte Amstelveenseweg en de halte Schiphol Noord of Schiphol Noordwest. Deze nieuwe halte is bedacht in het verlengde van de Johan Huizingalaan in Nieuw Sloten. Gezien de omvang van de stedelijke ontwikkelingen in het gebied tussen de ring A10 en Schiphol Noord en de afstand tussen de haltes achten wij het denkbaar dat er voldoende reizigersvraag is om in dit gebied een tweede nieuwe metrohalte te realiseren, bijvoorbeeld ter hoogte van de Anderlechtlaan. Dit kan de businesscase van de nieuwe metrolijn verbeteren. Het kan echter ook averechts werken omdat dit leidt tot een langere rijtijd en daarmee een minder aantrekkelijk vervoerproduct voor reizigers uit Amsterdam Centrum en Zuid richting Schiphol.

Ook de afstand tussen Schiphol Airport en Hoofddorp is groot. Met een extra metrostation tussen deze stations bijvoorbeeld op het Schipholterrein ter hoogte van het kantoor van de NV Schiphol zou het kantorenpark en de vrachtterminal van KLM beter ontsloten kunnen worden. Dit is een goed middel om het autoverkeer en parkeren aldaar drastisch terug te dringen. De ruimte die vrijkomt door het parkeerareaal te verkleinen kan benut worden voor vastgoed en kan extra klandizie voor de metro opleveren.

Advies: *Onderzoek voor de metrovarianten het toevoegen van een tweede halte in Nieuw Sloten (bijvoorbeeld Anderlechtlaan) en het toevoegen van een derde halte op het Schipholterrein (bijvoorbeeld Vrijhavenplein) en betrek daarbij zowel de positieve effecten voor reizigers (meer bestemmingen) als de negatieve effecten (extra reistijd en daarmee gepaard gaande netwerkeffecten).*

d. Gefaseerde bouw van Amsterdam Zuid richting Schiphol

In alle varianten is een stuk ondergronds metrospoor nodig op het Schipholterrein. Het bouwen van een metrotunnel op het Schiphol-terrein zal naar onze verwachting langer duren dan de realisatie van de bovengrondse delen van het traject aan de oostkant van het plangebied. Dit biedt mogelijkheden deze bovengrondse delen eerder in dienst te stellen.

Door het tracé vanaf Amsterdam Zuid tot knooppunt Schiphol Noord (eventueel gefaseerd) eerder open te stellen kan deze verbinding al eerder zijn nut bewijzen om dit gebied een snellere verbinding met Amsterdam Zuid, Centrum en Noord te bieden via de metro. Dit kan van belang zijn voor het tijdig bieden van voldoende hoogwaardig openbaar vervoer gezien de stedelijke ontwikkeling in onder meer het Schinkelkwartier. Ook de bestaande bewoners en werknemers in dit gebied kunnen dan eerder profiteren van de komst van de metrolijn. Dit geldt ook voor het werkgebied Schiphol Oost dat vanaf Schiphol Noord goed bereikbaar is. Wij zien kansen om de halte Amstelveenseweg al binnen enkele jaren te openen omdat deze halte geheel binnen de bestaande infrastructuurbundel ligt.

Advies: *Wij adviseren in de verdere uitwerking van de projectalternatieven te onderzoeken of realisatie en ingebruikname van het oostelijke deel van het project (Amsterdam Zuid – Schiphol Noord) kan worden versneld, zo nodig gefaseerd.*

e. (Voorbereiden op) Verlenging richting Nieuw Vennep en verder

Door de Noord/Zuidlijn in de toekomst na station Hoofddorp verder te verlengen kan deze een bijdrage leveren aan de ontsluiting van de grote woningbouwlocaties in de Haarlemmermeer richting Amsterdam Zuid, Centrum en Noord. Wij denken dan allereerst aan Nieuw-Vennep maar verdere verlenging is ook mogelijk waarbij de metro kan aansluiten op een NS station zuidelijk of westelijk van de Haarlemmermeer om de netwerkkwaliteit te vergroten. De nieuwe metrohaltes kunnen knooppunten worden voor het lokale en regionale OV en bieden kansen voor grootschalige P&R voorzieningen. Dit kan een belangrijke bijdrage leveren aan de modal shift naar duurzame mobiliteit omdat dit een gebied is wat sterk wordt verstedelijkt maar waar het autogebruik nu nog relatief hoog is. Dit vereist ook ruimtelijke reserveringen. Een dergelijke verlenging richting Nieuw Vennep voorkomt dat een grote groep reizigers in de toekomst moet overstappen op Schiphol Airport als de dienstregeling op de Zuidtak wijzigt conform de lijnvoering OV-SAAL. Daarmee draagt het ook bij aan het doel om het aantal transferpassagiers op Schiphol Airport te beperken. Zie ook paragraaf 5c.

Advies: Wij adviseren te verkennen in hoeverre het verder verlengen van de Noord/Zuidlijn richting het zuiden van de Haarlemmermeer kan leiden tot extra reizigersgroei en het vrijspelen van meer capaciteit in de Schipholspoortunnel voor intercity's en internationale treinen en/of het beperken van het aantal reizigers dat moet overstappen op Schiphol Airport.

Advies: Wij adviseren het verder verlengen van de Noord/Zuidlijn richting Nieuw-Vennep bij het ontwerp van het tracé voor de OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer fysiek niet onmogelijk of onnodig duur te maken, voor deze verlenging een ruimtelijke reservering te doen en de benodigde ruimtelijke procedures al te doorlopen zodat deze verlenging zo nodig snel kan worden gerealiseerd (optie voor een doorgaande bouwstroom na realisatie verlenging tot Hoofddorp).

Advies: Wij adviseren bij de tracékeuze en het ontwerpen van opstel terrein rekening te houden met voldoende extra capaciteit voor het bedienen van de verlenging richting het zuiden van de Haarlemmermeer en bij het ontwerp van de metrohalte Hoofddorp rekening te houden met de optie dat na eventuele verlenging een deel van de metrotreinen kan keren op Hoofddorp terwijl een ander deel kan doorrijden.

f. Automatische operatie

De Noord/Zuidlijn is voorbereid op automatische operatie. Hiermee is een verbetering van de betrouwbaarheid mogelijk en ook hogere frequenties. In andere landen wordt dergelijke techniek al op veel metrolijnen toegepast. Automatisch rijden kan van invloed zijn op de exploitatiekosten en daarmee op de businesscase.

Advies: Wij adviseren bij de verdere uitwerking van de verlenging van de metrolijn deze voor te bereiden op automatische operatie en bij voldoende voordelen dit gelijk ook daadwerkelijk te realiseren.

g. Soepel overstappen op bus en fiets

De vervoerwaarde van de metro neemt toe als op alle haltes soepel kan worden overgestapt op de bus. Door te zorgen dat loopafstanden kort en vrij van weersinvloeden zijn en te zorgen dat de bussen goed kunnen doorstromen zodat de dienstregeling snel en betrouwbaar is wordt de metro voor veel meer reizigers aantrekkelijk. Specifiek vragen wij daarbij aandacht voor station Schiphol Airport waar geen sprake is van een aantrekkelijke stationshal of stationsplein. Door bussen alsnog een niveau hoger te brengen (Multimodale Knoop Schiphol-plus, maatregel C5) en door het toevoegen van extra opgangen naar de treinperrons en door de ondergrondse metroporen in de directe nabijheid van de treinsporen te positioneren kan voor reizigers op de begane grond een aantrekkelijk transferdomein ontstaan.

Bij de andere metrohaltes kunnen handige overstappen ontstaan op bestaande en nieuwe lokale OV-verbindingen. De metrohalte bij de Johan Huizingalaan kan tevens een knooppunt vormen met lokale bus- en tramlijnen in Amsterdam Nieuw-West en Zuid. De metrohalte Schiphol Noord kan dienen als knooppunt voor de BRT-verbinding Haarlem-Amstelveen en bestaande R-net lijnen alsmede de Schiphollijnen richting Schiphol Oost. De metrohalte in Hoofddorp dient benut te worden voor aantakking van buslijnen ter ontsluiting van de grote woonkernen in de Haarlemmermeer en richting Aalsmeer en Uithoorn.

Ook de aansluiting met het fietsnetwerk is van belang. Fietsroutes naar alle nieuwe metrohaltes dienen snel (conflictvrij) en comfortabel te zijn en er dienen ruim voldoende fietsenstallingen te zijn.

Advies: *Zorg dat alle metrohaltes optimaal bereikbaar zijn per bus, tram en fiets en dat overstappen zo soepel mogelijk wordt gefaciliteerd. Optimaliseer hierop de ligging en het ontwerp van de metrohaltes in de uiteindelijke voorkeursvariant.*

Advies: *Realiseer alsnog de plusvariant van de Multimodale Knoop Schiphol waarin bussen zich een niveau hoger bevinden dan het transferdomein (maatregel C5).*

h. Ruimte vraag parkeren op en rond Schiphol beperken

Hoewel het gaat om flankerend beleid moet in het ontwerp en de toets van de OV-verbinding het autoparkeerbeleid op en rond het Schipholterrein worden meegenomen. Dit heeft namelijk potentieel grote invloed op de businesscase en op de keuze voor de optimale OV-oplossing. Momenteel is parkeren met de auto op of nabij Schiphol voor zowel werknemers als voor vliegpassagiers erg aantrekkelijk. Als parkeren voor deze groepen minder aantrekkelijk wordt dan kan dit zorgen voor extra reizigers voor de OV-verbinding.

Ook het beperken van parkeervoorzieningen in Schiphol Centrum en/of deels verplaatsen van deze voorzieningen naar elders buiten Schiphol kan de keuze voor het OV aantrekkelijker maken. Reizigers die dan nog wel met de auto komen kunnen het laatste stuk gebruik maken van het OV. Als de metro doorrijdt naar Hoofddorp en Nieuw-Vennep ontstaan daar mogelijkheden voor alternatieve parkeerlocaties en is het mogelijk om meer parkeervoorzieningen te verplaatsen, zeker als er aan de zuidkant van het Schiphol-terrein ook een metrohalte zou komen (zie paragraaf 3c). Door P&R ver ten zuiden van Schiphol te realiseren wordt de druk op het wegennet rond Schiphol beperkt.

Met een dergelijke inzet op het duurder maken, het beperken en het verplaatsen van parkeermogelijkheden kan potentieel veel ruimte op het Schipholterrein worden vrijgespeeld. Deze ruimte kan worden gebruikt voor realisatie van een aantrekkelijke OV-terminal en voor bedrijfsontwikkeling. Ook dit kan weer zorgen voor extra reizigers voor het OV.

Advies: *Zet in elke variant die wordt uitgewerkt in op het beperken en duurder maken van parkeervoorzieningen op en rond Schiphol Airport en het zoveel mogelijk uitplaatsen van bestaande parkeervoorzieningen naar locaties buiten het Schiphol terrein om zo duurzame mobiliteit te stimuleren, de business case van de OV-verbinding te verbeteren en ruimte vrij te spelen voor de OV-terminal en extra bedrijfsontwikkeling op het Schiphol terrein.*

4. Toetsingscriteria: reikwijdte en detailniveau milieuaspecten en omgevingsfactoren

U vraagt of wij aanvullingen of suggesties hebben voor het in hoofdstuk 4 van deze NRD opgenomen overzicht van (milieu)aspecten en omgevingsfactoren om te komen tot een voorkeursalternatief. U wilt oplossingsrichtingen toetsen aan de criteria doelbereik (oplossen transferknelpunten, vergroten capaciteit Schipholspoortunnel, verbeteren OV-bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties en intensivering internationaal treinverkeer), onoverkomelijke belemmeringen en kosten. Ook wilt u naast de milieuaspecten ook kijken naar brede welvaart en bereikbaarheid. Hiermee ontstaat een breed beeld van de voor- en nadelen van de verschillende oplossingsrichtingen. Wij ondersteunen deze brede focus. Wel stellen wij in deze paragraaf nog enkele aanvullende toetsingscriteria voor.

a. Toets toekomstvastheid ook op kosten, vervoerwaarde en logistieke efficiëntie

U stelt dat de alternatieven en varianten toekomstvast worden ontworpen en dat het ontwerp mogelijke toekomstige uitbreidingen niet onmogelijk moet maken. Dit “niet onmogelijk maken” dient nader te worden gedefinieerd. Zo zal bij de voorgestelde bovengrondse metrovariant die eindigt op Schiphol Airport het op een later moment doortrekken naar Hoofddorp wellicht fysiek niet onmogelijk zijn, maar leidt dit mogelijk tot een kostbare inpassing, tot een langere reistijd en/of tot een onwenselijke logistieke beperking (kopstation) ten opzichte van ondergrondse varianten die wel zijn geoptimaliseerd op doorrijden naar Hoofddorp. Op een zelfde wijze zal ook moeten worden gekeken naar mogelijke uitbreiding richting Nieuw-Vennep (zie paragraaf 3e).

Advies: Wij adviseren bij de toets van de ontwerpen op toekomstvastheid nadrukkelijk niet alleen te kijken naar de fysieke haalbaarheid van eventuele toekomstige uitbreidingen richting bijvoorbeeld Nieuw-Vennep, maar ook naar de kosten, vervoerwaarde en logistieke efficiëntie.

b. Modal shift ook als doel en inclusief lopen en fietsen

Voor het aspect modal shift zullen in de MER de positieve effecten van substitutie van auto en vliegverkeer naar OV worden onderzocht. De modal shift zou niet alleen een toetsingscriterium moeten zijn in de MER, maar ook een doel van het project. Hierbij zou het moeten gaan om de totale modal shift naar duurzame mobiliteit: lopen, fietsen en openbaar vervoer gebruik. Deze modaliteiten kunnen elkaar versterken. Zo wordt bijgedragen aan leefbaarheid, verkeersveiligheid en klimaat en wordt voorkomen dat in de toekomst extra investeringen nodig zijn in de autobereikbaarheid.

Advies: Wij adviseren modal shift niet alleen een toetsingscriterium te laten zijn maar ook een doel van het project en hierbij te streven naar en te toetsen op maximale modal shift naar duurzame mobiliteit (lopen, fietsen en OV).

c. Modal shift beschouwen op meerdere schaalniveaus en doelgroepen

Het is van belang bij de toets op de modal shift de verschillende schaalniveaus en reizigersgroepen te onderscheiden. Het project zou zowel op lokaal, stadsgewestelijk als nationaal/internationaal niveau moeten bijdragen aan de modal shift en zowel onder werknemers, bewoners, zakenreizigers en toeristen.

Voor het maximaliseren van de modal shift op alle schaalniveaus en in alle reizigersgroepen moet breder worden gekeken dan alleen naar realisatie van een nieuwe OV-verbinding. Van belang is ook de realisatie van fietsenstallingen, P&R voorzieningen, goede verknoping met het overige OV (netwerkeffecten) en comfortabele overstapvoorzieningen op overig openbaar vervoer (korte, overzichtelijke en beschutte looproutes).

Advies: Toets de modal shift op alle schaalniveaus en in alle reizigersgroepen.

Advies: Neem in het ontwerp de optimalisatie van ketenvoorzieningen (fietsenstallingen, P&R, loop en fietsroutes, netwerkeffecten door verknoping met het overige OV en comfortabele overstap op dit overig OV) mee en toets het effect daarvan integraal.

d. Flankerend beleid en restcapaciteit

Flankerend beleid kan leiden tot extra substitutie richting lopen, fietsen en OV. Daarom is het van belang om niet alleen te kijken naar de rechtstreekse substitutie-effecten van het project

maar ook naar de potentiële modal shift die daarbovenop kan worden bereikt. Wij beseffen dat in dit project geen besluiten worden genomen over flankerend beleid zoals beprijzing van het wegverkeer of hogere vliegbelasting. Het is echter wel van belang te weten in hoeverre de verschillende varianten op de verschillende schaalniveaus restcapaciteit hebben om de extra modal shift die mogelijk is door flankerend beleid te faciliteren. Inzicht in deze restcapaciteit is ook van belang in het licht van mogelijk nieuwe toekomstige bouwopgaven in de regio.

Advies: *Doe een gevoeligheidsanalyse welke extra modal shift bereikbaar is door flankerend beleid zoals beprijzing van het wegverkeer en een hogere vliegbelasting.*

Advies: *Toets of en in hoeverre de ontworpen varianten op de verschillende schaalniveaus voldoende restcapaciteit hebben om extra reizigersgroei als gevolg van flankerend beleid en/of nu nog niet bekende toekomstige bouwopgaven in de regio op te vangen.*

e. Toets robuustheid bij verstoringen

Het is terecht dat binnen de MER naar verkeersdoorstroming wordt gekeken. Wij missen echter aandacht voor de doorstroming in verstoorde situaties. Juist in een door een dienstregeling gereguleerd en geoptimaliseerd OV-systeem en gezien de beoogde hoge frequenties is het van belang dat het OV-systeem zich snel kan herstellen na verstoringen. Niet alleen om de hinder voor reizigers te voorkomen maar ook om te voorkomen dat onbeheersbare situaties en zelfs veiligheidsknelpunten ontstaan. Hier kan in het ontwerp rekening mee worden gehouden door bijvoorbeeld de beschikbaarheid van voldoende keermogelijkheden met voldoende keercapaciteit.

Advies: *Wij adviseren het aspect robuustheid mee te nemen als toetsingscriterium en daarbij specifiek te kijken naar de bijsturingmogelijkheden zowel van de nieuwe OV-verbinding als van het bestaande spoornetwerk in verstoorde situaties. Wij adviseren daarbij te toetsen op de snelheid waarmee deze bijsturingmogelijkheden kunnen worden ingezet en de mate waarmee door deze bijsturingmogelijkheden de hinder voor reizigers kan worden beperkt gedurende de verstoorde situatie (kwaliteit en capaciteit van de bijsturingmogelijkheden).*

f. Toets op redundantie

Door het toevoegen van een metroverbinding blijft Schiphol Airport voor grote groepen reizigers bereikbaar in situaties dat er een grote verstoring is op het spoorwegnet. Bij het toevoegen van een spoortunnel is dit niet het geval. Een BRT-busverbinding biedt wel extra bereikbaarheid bij een verstoring op het spoor, maar biedt minder capaciteit dan een metro. Indien de nieuwe metro niet rijdt tussen Schiphol Airport en Hoofddorp biedt de metro alleen richting het oosten redundantie ten opzichte van het spoor en niet richting het westen.

Advies: *Wij adviseren de verschillende varianten ook te toetsen op de redundantie bij verstoorde situaties, bijvoorbeeld het uitvallen van het spoorstelsel of het metrosysteem. Maak op deze manier inzichtelijk in welke variant de bereikbaarheid van Schiphol tijdens verstoringen het beste is geborgd.*

g. Ruime toets raakvlakprojecten

In het MER zal worden aangegeven met welke raakvlakprojecten rekening zal worden gehouden, in de zin van mogelijke effecten die de projecten op elkaar zullen hebben en waardoor cumulatieve effecten met de OV-verbinding Haarlemmermeer – Amsterdam kunnen ontstaan. U noemt concreet drie lopende projecten: Multimodale Knooppunt Schiphol (MKS),

Spoorzone Hoofddorp (SH) en de Verkenning OV-verbinding Amsterdam Sloterdijk-Amsterdam Centrum.

Naast deze in paragraaf 4.4. van de ontwerp-NRD genoemde raakvlakprojecten zijn er meer projecten die een dergelijk cumulatief effect kunnen hebben maar waarvoor nog geen studies lopen. Enkele van deze projecten staan genoemd op de longlist in bijlage 2 van de ontwerp-NRD. Deze projecten zijn niet alleen van belang te beschouwen in verband met cumulatieve effecten, maar ook voor wat betreft de mogelijkheid deze toekomstige verbindingen in de toekomst ruimtelijk in te passen in combinatie met de dan gerealiseerde verlenging van de metrolijn naar Hoofddorp. Ook is het van belang bij de routekeuze van de OV-verbinding Haarlemmermeer – Amsterdam te kijken naar de netwerkeffecten in relatie tot deze raakvlakprojecten.

Advies: *Wij adviseren in het ontwerp van de OV-verbinding Haarlemmermeer – Amsterdam en de toets in de bijbehorende MER voor de raakvlakprojecten niet alleen te kijken naar lopende projecten, maar ook naar mogelijk toekomstige projecten zoals zijn genoemd in o.a. bijlage 2 van de ontwerp-NRD (zoals Zaandam – Amsterdam Zuid, oost-westlijn en lightrail Schiphol-Haarlem) en in het landelijke en regionale toekomstbeeld OV-2040 (zoals de IJmeerverbinding). Wij adviseren bij deze toets niet alleen te kijken naar cumulatieve effecten voor de Noord/Zuidlijn maar ook naar ruimtelijke inpassing en netwerkeffecten voor deze raakvlakprojecten.*

5. Raakvlakprojecten

Het aantal (mogelijke) raakvlakprojecten is groot. In deze paragraaf gaan wij alleen in op de raakvlakprojecten met een direct effect op de OV-verbinding Haarlemmermeer – Amsterdam, voor zover nog niet genoemd in paragraaf 3f.

a. Verbeterde verbindingen met Zaanstreek en Alkmaar

Eén van de oplossingen op de longlist gaat uit van een rechtstreekse verbinding tussen Zaandam en Amsterdam Zuid (maatregel A10). Een dergelijke verbinding juichen wij toe. Het is een welkome aanvulling op het netwerk. Er is voldoende vervoervraag die een dergelijke rechtstreekse verbinding in een kwartierdienst rechtvaardigt. Deze reizigers kiezen nu voor de auto of stappen over op de metroring of de Noord/Zuidlijn. Met een rechtstreekse verbinding worden ook deze metrolijnen ontlast. Het biedt ook kansen voor een betere inpassing van de spoorverbinding tussen Hoorn en Zaandam zodat aansluitingen kunnen worden verbeterd en Purmerend beter kan worden bediend. Voorwaarde is wel dat er een rechtstreekse verbinding tussen Zaandam en Schiphol Airport behouden blijft.

De rechtstreekse verbinding Zaandam – Amsterdam Zuid haalt, als deze ter vervanging van een deel van de Airportsprinters rijdt en/of doorgekoppeld wordt op een trein uit de richting Weesp of Utrecht, treinen vanaf de Zuidtak en/of Westtak weg uit de Schipholspoortunnel en draagt daarom bij aan de gestelde doelen. Het is alleen geen complete oplossing in zichzelf. Het biedt namelijk niet de benodigde extra vervoerscapaciteit tussen Amsterdam en Haarlemmermeer. Daarom snappen we ook dat deze oplossingsrichting niet is opgenomen in de shortlist. Wij zien de maatregel echter wel als een maatregel die in aanvulling op de uiteindelijke voorkeursvariant moet worden genomen. De nieuwe rechtstreekse verbinding betekent overigens wel extra treinen op Amsterdam Zuid tenzij deze worden doorgekoppeld op treindiensten vanuit Weesp of Utrecht.

Voor deze nieuwe spoorverbinding is er al een ruimtelijke reservering voor de hiervoor noodzakelijke nieuwe zuidoost spoorboog bij Riekerpolder. Deze moet bij de bouw van de metrolijn behouden blijven. Ook is er een ruimtelijke reservering voor verdubbeling van het aantal sporen op de Westtak. Op termijn is deze spoorverdubbeling noodzakelijk zoals genoemd in maatregel A10. Maar bij een beperkte frequentie van 2 tot 4x per uur, is realisatie van deze treindienst naar onze verwachting ook inpasbaar door in eerste instantie alleen de spoorboog te realiseren en zo nodig alleen een deel van de westtak te verdubbelen. Daarmee zou het een quick-win zijn die gecombineerd kan worden met de realisatie van de metroverbinding. Deze maatregel zorgt ook voor een omleidingsroute voor treinen tussen Utrecht en Alkmaar bij een verstoring rond Amsterdam Centraal. Daarmee zou het netwerk met deze maatregel dus ook aanzienlijk robuuster worden. Afhankelijk van het aantal wenselijke treinen tussen Amsterdam Centraal en Zaandam in de toekomst is mogelijk op langere termijn ook uitbreiding nodig van de Hemspoortunnel.

Advies: *Onderzoek of in aanvulling op de voorkeursvariant OV Amsterdam – Haarlemmermeer realisatie van 2 tot 4 treinen per uur (Hoorn –) Zaandam – Amsterdam Zuid mogelijk is als quick-win / optimalisatie door realisatie van de daarvoor noodzakelijke zuidoost spoorboog bij Riekerpolder en nog geen of slechts gedeeltelijke verdubbeling van de westtak (fasering maatregel A10).*

Advies: *Behoudt de ruimtelijke reservering voor de spoorboog bij Riekerpolder en voor spoorverdubbeling op de westtak en maak een ruimtelijke reservering voor toekomstige uitbreiding van de Hemspoortunnel.*

De nieuwe OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer biedt ook kansen voor verbetering van de spoorverbinding tussen Zaandam en Schiphol Airport. Momenteel rijdt vanuit de Zaanstreek naar Schiphol Airport slechts twee keer per uur een trein. Reizigers van/naar Alkmaar moeten daarnaast altijd overstappen. Wij zien kansen voor een snelle frequente rechtstreekse verbinding van Schiphol naar Alkmaar (4x per uur). Dit is zonder extra infrastructuur of met slechts relatief kleine ingrepen als extra verbetering te realiseren. Een dergelijke rechtstreekse verbinding zal bijdragen aan een veel betere OV-bereikbaarheid van Schiphol Airport en de steden in Zuid-Holland vanuit grote delen van de kop van Noord-Holland. Deze maatregel biedt geen oplossing voor de gestelde doelen maar is wel een bijvangst die wenselijk is om te realiseren.

Advies: *Onderzoek als onderdeel van de voorkeursvariant OV Amsterdam – Haarlemmermeer realisatie van 4 treinen per uur Schiphol Airport – Zaandam – Alkmaar op de huidige infrastructuur (of met slechts kleine ingrepen). Deze treinen kunnen opstarten in Hoofddorp en op termijn rijden als verlenging van treinen afkomstig uit Leiden of Rotterdam.*

b. Bediening westtak en ontsluiting Havenstad

Door de komst van de Airportsprinter wordt op korte termijn de verbinding Amsterdam Lelylaan – Schiphol Airport zeer sterk verbeterd. Dit geldt met name voor de verbinding Amsterdam Lelylaan/Amsterdam Sloterdijk – Schiphol Airport en de verbinding Amsterdam Centraal – Amsterdam Lelylaan. Deze kwaliteitswinst behouden wij graag ook na realisatie van de verlenging van de Noord/Zuid-lijn. Deze verbetering staat met de voorgestelde metro-alternatieven voor de OV-verbinding Haarlemmermeer – Amsterdam echter ter discussie.

Tegelijkertijd verdwijnt door de komst van de Airportsprinter op korte termijn de rechtstreekse HSL-verbinding Rotterdam Centraal – Amsterdam Centraal. Deze verslechtering zien wij graag teruggedraaid. Het is echter nog niet zeker dat dit na realisatie van de OV-verbinding Haarlemmermeer – Amsterdam ook zal gebeuren.

Er zijn drie compenserende maatregelen mogelijk om dit te bereiken die ontbreken op de longlist. Deze bieden geen omvattende oplossing voor de vier doelen in de concept-NRD maar kunnen wel bijdragen aan optimalisatie van de voorkeursvariant.

De eerste mogelijke maatregel is het sluiten van de metroring tussen Isolatorweg en Amsterdam Centraal. Met het nemen van deze maatregel zijn de Airportsprinters voor de verbinding van Amsterdam Lelylaan met Amsterdam Centraal niet meer nodig (wel wordt de reistijd beperkt verlengd) en ontstaat in de spoortunnel ruimte voor extra intercity's en internationale treinen vanuit Amsterdam Centraal of Amsterdam Zuid naar Leiden en/of Rotterdam, een belangrijk doel voor het project OV-verbinding Haarlemmermeer – Amsterdam in de ontwerp-NRD. Dit zou wel betekenen dat de frequentie tussen Amsterdam Lelylaan en Schiphol Airport omlaag gaat. Dit kan worden opgelost met de derde maatregel in deze paragraaf.

Een tweede mogelijkheid voor de bediening van Amsterdam Lelylaan vanuit Amsterdam Centraal is het weer laten stoppen van intercity's op dit station in plaats van de Airport sprinter. Hiermee behoudt Lelylaan de hoge frequentie richting Schiphol en ontstaat er tegelijkertijd ruimte voor extra intercity's vanaf Schiphol Airport richting Leiden en/of Rotterdam. Ook kan hiermee de rechtstreekse HSL-verbinding Rotterdam Centraal – Amsterdam Centraal worden hersteld.

Een derde mogelijke maatregel is een noordwest metroboog bij Riekerpolder. Op deze manier wordt een snelle verbinding mogelijk tussen Schiphol Airport en de overige nieuwe haltes van de verlengde Noord/Zuidlijn en de reeds bestaande metrostations op de Amsterdamse Westtak. Hiervan profiteert dus niet alleen Amsterdam Lelylaan maar ook de andere metrostations. Wij zien dit als mogelijkheid voor de lange termijn, mede afhankelijk van de ontwikkeling van Havenstad. Voor de korte termijn heeft voor ons verbetering van de spoorverbinding van Schiphol Airport met Zaandam en realisatie van de spoorverbinding van Amsterdam Zuid met Zaandam prioriteit. Reizigers in de ringlijnmetro kunnen zolang er geen rechtstreekse metroverbinding met Schiphol is overstappen op stations Amsterdam Lelylaan, en Amsterdam Sloterdijk en Amstelveenseweg. Wel is realisatie van de metroboog verstandig voor het kunnen omleiden van metro's bij verstoringen.

Advies: *Wij adviseren in kaart te brengen welke extra capaciteitswinst op langere termijn mogelijk is in de Schipholspoortunnel door het sluiten van de metroring (eventueel in combinatie met een noordwest metroboog bij Riekerpolder) bovenop de winst die wordt geboekt door verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp.*

Advies: *Wij adviseren na realisatie van de verlenging van de Noord/Zuidlijn de Airport sprinter te vervangen door intercity's naar Amsterdam Centraal die ook stoppen in Amsterdam Lelylaan en Amsterdam Sloterdijk zodat deze stations hun goede verbinding met Schiphol Airport behouden en er een rechtstreekse verbinding ontstaat met Leiden Centraal of Rotterdam Centraal.*

Advies: *Wij adviseren een ruimtelijke reservering te doen voor een noordwest metroboog bij Riekerpolder. Wij geven bij de keuze voor het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol*

Airport (en Hoofddorp) in overweging deze metroboog als no-regret maatregel te realiseren om zo omleiding bij verstoringen mogelijk te maken. Voor de langere termijn is deze metroboog een essentiële schakel voor een rechtstreekse metro van Schiphol naar Havenstad.

c. Bediening Schiphollijn en Zuidtak

De voorgestelde OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer biedt nog geen oplossing voor de bediening van de stations Sassenheim, Nieuw-Vennep, Amsterdam RAI en Diemen Zuid door Sprinters. Dat betekent dat een deel van de Sprinters behouden moet worden in de Schipholspoortunnel en/of dat Sprinters zullen moeten keren in Hoofddorp of Amsterdam Zuid en/of dat een deel van de intercity's extra zal moeten stoppen op (een aantal van de) genoemde stations. Hierin zijn op het spoor nog verschillende opties mogelijk die allemaal grote gevolgen kunnen hebben voor de doorrekening van de alternatieven. Deze opties hebben ook grote gevolgen voor reizigers. Zo zullen sommige groepen reizigers mogelijk extra moeten overstappen, wat onwenselijk is. Een andere (gedeeltelijke) oplossing voor bediening van genoemde stations is het verder verlengen van de Noord/Zuidlijn (zie paragraaf 3e) en realisatie van de IJmeerverbinding in combinatie met sneltreinbediening van Hoofddorp en Weesp.

Advies: *Wij adviseren bij de verdere uitwerking van alternatieven nadrukkelijk te kijken naar de gevolgen voor reizigers van/naar de stations Sassenheim, Nieuw-Vennep, Amsterdam RAI en Diemen Zuid, zowel richting Amsterdam/Schiphol als richting Leiden en Weesp, en bij het toetsen van de alternatieven een gevoeligheidsanalyse te doen voor verschillende netwerkvarianten op het spoor die mogelijk worden door realisatie van de OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer.*

d. Tramlijn onder de Schinkel

Gezien de verstedelijking in Amsterdam Nieuw-West bij het gebied Schinkel en de groei in de Haarlemmermeer zien wij kansen voor een tramtracé vanuit Amsterdam Centrum, langs het Concertgebouw, met een tunnel onder de Schinkel, een verknoping met metrostation Henk Sneevlietweg en een aantakking op metrostation Johan Huizingalaan. Daarbij kan gedacht worden aan het tracé van de vroegere tramlijn 16 in Amsterdam. Dit vergroot de vervoerwaarde van de metro naar Schiphol en versterkt een OV-knoop bij metrostation Johan Huizingalaan.

Advies: *Wij adviseren om de netwerkkwaliteit van de door te trekken metro te versterken een tracé voor een tramlijn vanuit Amsterdam Centrum via het Concertgebouw naar het gebied Schinkel, aansluitend bij metrostation Johan Huizingalaan te onderzoeken en hiervoor een ruimtelijke reservering te doen.*

6. Bekostiging en opdrachtgeverschap

Wij constateren dat het eerder beschikbaar gestelde budget van het Rijk voor realisatie van de OV-verbinding Haarlemmermeer – Amsterdam is ingetrokken vanwege de opgave voor de Rijksbegroting. Om op korte termijn te kunnen besluiten tot realisatie van het project zal dit knelpunt in de bekostiging moeten worden opgelost.

Gelet op de betekenis van de OV-verbinding Haarlemmermeer – Amsterdam voor Schiphol en de bijdrage aan een betere capaciteitsbenutting van de infrastructuur voor het landelijke en internationaal spoorwegennetwerk is het wenselijk dat ook een financiële bijdrage in de aanleg door de NV Luchthaven Schiphol wordt verstrekt. Het gaat hier immers om een investering in de

landzijdige infrastructuur. Schiphol NV kan de kosten via de luchthavengelden direct doorberekenen aan de vliegmaatschappijen. Ook ontstaan er op het grondgebied van de luchthaven voor Schiphol NV nieuwe ontwikkelmogelijkheden en dus grondopbrengsten als parkeervoorzieningen kunnen worden verminderd omdat werknemers en vliegreizigers vaker kiezen voor het OV. Ook dit rechtvaardigt een financiële bijdrage van de luchthaven. Hier tegenover kan een afspraak zijn dat het Rijk versneld investeert in raakvlakprojecten uit paragraaf 5 van deze zienswijze die de OV-bereikbaarheid van Schiphol en de regio versterken.

Het grootste deel van de verlenging loopt over/onder Schipholterrein. Als Schiphol als (hoofd)opdrachtgever optreedt zal ook het tracé op het eigen terrein een stuk kostenbewuster worden gepland en mogelijk veel sneller worden aangelegd.

Advies: *Laat Schiphol NV (een groot deel van) de verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol Airport en Hoofddorp bekostigen en dit dekken uit extra inkomsten uit de luchthavengelden en het vrijkomen van nieuwe ontwikkelingslocaties. Geef Schiphol NV ook een rol als opdrachtgever om een snelle en efficiënte aanleg te stimuleren. Maak een pakketafpraak waarin het Rijk in ruil voor een substantiële investering van Schiphol NV in de verlenging van de Noord/Zuidlijn versneld investeert in raakvlakprojecten die het OV in de regio versterken.*

7. Participatie, inspraak en vervolgproces

U vraagt of wij suggesties of wensen hebben voor onze betrokkenheid bij de verdere uitwerking van alternatieven en varianten.

Naast de verschillende overheden is ook NS één van de opdrachtgevers van de projectorganisatie. Wij onderschrijven dat NS veel kennis inbrengt die relevant is voor het project. Wij merken op dat naast NS ook andere vervoerders belang hebben bij de toekomst van de Schipholspoortunnel. Door de nieuwe Europese regels die open toegang op het spoor stimuleren wordt deze rol de komende jaren alleen maar groter.

Advies: *Wij adviseren ook een vertegenwoordiger van open toegang vervoerders te betrekken bij de verdere planvorming.*

Wij hechten groot belang aan de spoedige realisatie van de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer, niet alleen voor het verbeteren van het OV-systeem in de regio, maar ook omdat dit project randvoorwaardelijk is voor veel onderdelen van het Toekomstbeeld OV2040 voor het Nederlandse spoorwegnetwerk. Wij verwachten de komende jaren een sterke vervoersgroei tussen Schiphol Airport en Amsterdam Zuid. De verlenging van de Noord/Zuid-lijn maakt het mogelijk deze groei op te vangen.

Tegelijk is realisatie van het 5^e en 6^e perronspoor op station Amsterdam Zuid als onderdeel van het project Zuidasdok vertraagd. Daarom zal de druk op dit spoortraject verder toenemen. De doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol Airport is niet afhankelijk van de bouwtijd van het Zuidasdok. Als snel wordt besloten en ruimtelijke procedures worden versneld kan de metrolijn zelfs eerder klaar zijn dan Zuidasdok, in ieder geval het eerste deel van het traject tot Schiphol Noord.

Advies: *Neem snel een besluit over realisatie van de verlenging van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp en probeer waar mogelijk ruimtelijke procedures voor de verdere uitwerking te versnellen.*



Wij blijven graag actief betrokken bij de verdere uitwerking van de varianten en de keuze voor de voorkeursvariant. Wij stellen het op prijs als wij ook tussentijds worden geraadpleegd om ontworpen tracés te toetsen en/of feedback te geven op resultaten van de toetsing.

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

Met vriendelijke groet,

Freek Bos, directeur

Bijlage 1: Extra keermogelijkheden spoor rond Schiphol

- Hoofddorp. Door het toevoegen van de extra keermogelijkheden op Hoofddorp wordt het mogelijk om bij een stremming in de spoortunnel veel treinen daar te laten keren. Reizigers kunnen dan vanaf daar met de metro Schiphol Airport en Amsterdam Zuid bereiken. Momenteel kunnen treinen uit Leiden en Rotterdam alleen langs spoor 1 en 4 keren door ruim voor het station (2,23 km richting Leiden & zo'n 4,5 km richting Rotterdam) een wissel te gebruiken en over langere afstand dubbel enkelspoor te rijden. Een andere optie is momenteel het aankomen op spoor 4 en dan de sporen tussen Hoofddorp en de spoortunnel gebruiken om te keren. In beide gevallen is de capaciteit zeer beperkt. Door extra overloopwissels op station Hoofddorp naar de binnensporen voor treinen naar en vanuit Leiden (van spoor 202/205 naar 232 met een gelijktijdigheid van spoor 201 naar 231 en van spoor 235 naar 203, met gelijktijdigheid van spoor 236 naar 204) en een kruiswissel tussen de binnensporen 202 en 203 aan de zuidkant van het station kunnen veel meer treinen uit Leiden op Hoofddorp keren bij stremming van de spoortunnel waardoor er ook meer ruimte is voor het keren uit de richting Rotterdam.

Door extra (nood)perrons langs sporen 209 en 210 ontstaan extra keermogelijkheden voor treinen van/naar Rotterdam. Deze laatste optie kan ook worden gebruikt om in de toekomst een deel van de HSL-treinen structureel op Hoofddorp te laten stoppen.

- Amsterdam Zuid. Aan de westzijde is nu slechts één keerspoor (spoor 402). Deze is te kort voor lange intercity's (zo'n 310m i.p.v. minimaal 340m). Bovendien zijn minstens twee keersporen nodig om bij stremming van de spoortunnel voldoende treinen uit de richtingen Weesp en Utrecht te kunnen laten keren. Deze keersporen zouden ook kunnen worden ingezet bij een stremming tussen Duivendrecht en Amsterdam Centraal.

Ook bij een stremming ten oosten van Amsterdam Zuid is een keermogelijkheid wenselijk voor treinen uit Leiden en Rotterdam. In de plannen voor realisatie van een 5^e en 6^e perronspoor is voorzien in drie keersporen maar hierover is nog niet definitief besloten. Deze keersporen dienen zo spoedig mogelijk te worden gerealiseerd.

- Leiden. Dit station heeft aan beide zijden een keerspoor en ook langs het perron kan gekeerd worden. Alleen vanuit de zuidzijde kan niet gekeerd worden van/naar beide buitensporen zonder het station voorbij te rijden. Dit komt omdat een overloopwissel ontbreekt.

Als twee van de vier sporen tussen Den Haag en Leiden gestremd zijn dan wordt de capaciteit op station Leiden op dit moment bovendien beperkt door het ontbreken van gelijktijdigheden. Treinen die vertrekken vanuit Leiden moeten hierdoor wachten op aankomende treinen uit de tegengestelde richting. Met extra wissels kan dit knelpunt worden opgelost.