

AAN B&W en Gemeenteraad van Amsterdam

cc. Dagelijks Bestuur en Regioraad Stadsregio Amsterdam  
B&W en Gemeenteraad van Amstelveen

DATUM 11 januari 2010  
SERIE 2010, nr. 02

**BETREFT REGIONALISERING VAN DE NOORD/ZUIDLIJN**

Geachte heer / mevrouw,

De gemeenteraad van Amsterdam heeft na de rapportage van de Commissie Veerman 'Bouwen aan verbinding' op 1 juli besloten de aanleg van de Noord/Zuidlijn door te zetten. De Amsterdamse Raad voor de Stadsontwikkeling zag geen aanleiding om daarover te adviseren. Inmiddels is het rapport van de Enquêtecommissie Noord/Zuidlijn verschenen. De conclusie van de commissie dat de prognoses van de vervoerswaarde van de Noord/Zuidlijn te hoog zijn, geeft aanleiding om alsnog advies uit te brengen over de regionalisering van de Noord/Zuidlijn.

**MEERWAARDE NOORD/ZUIDLIJN**

In de afgelopen jaren heeft de ARS gevraagd en ongevraagd verscheidene adviezen uitgebracht over het openbaar vervoer in stad en regio. De basisgedachte is steeds geweest: het aanbrengen van een duidelijke hiërarchie in het vervoerssysteem in het gebied van de Noordvleugel van de Randstad: (inter-)nationaal, regionaal en lokaal. Hiermee kan een voor de reiziger veel herkenbaarder openbaar vervoerssysteem ontstaan. Dit is door de ARS uitgewerkt voor de regionale schaal (trein/metro) en voor de lokale schaal (tram/bus). Deze principes zijn uiteindelijk op een goede manier opgenomen in de openbaar vervoersvisies van de Stadsregio (vastgesteld door Regioraad juni 2008) en van de Gemeente Amsterdam (vastgesteld door de gemeenteraad op 12 maart 2008). Daarmee is er brede consensus ontstaan in stad en regio over de noodzaak van regionalisering van de Noord/Zuidlijn. De ARS meent, dat de meerwaarde van de Noord/Zuidlijn niet in de eerste plaats moet worden gezocht in het bieden van een snellere verbinding tussen Amsterdam-Noord, Centraal Station en Zuidas, (als aanvulling op - maar óók als concurrent van het bestaande tramnet en intensieve fietsverkeer), maar vooral in het bieden van een comfortabele verbinding vanuit verder weg gelegen stadsdelen en omliggende gemeenten, die niet worden bediend door regionale stoptreinen of de oost- en ringlijnen van de metro.

## **EXPLOITATIEMODEL**

De ARS heeft in zijn adviezen gepleit voor een wijze van regionalisering van de Noord/Zuidlijn in een lichter concept, waardoor regionalisering voor minder geld en in kortere tijd kan worden bereikt. Nu kost elke verlenging – of dat nu naar Amstelveen, naar Schiphol of naar Zaanstad is – als gevolg van het voor de Noord/Zuidlijn voorziene exploitatiemodel met drie meter breed materieel honderden miljoenen euro's extra. De ARS vreest dat daardoor een uitbouw van het regionale openbaar vervoer, die gelijke tred houdt met – of liever nog: sturend is voor – de ruimtelijke ontwikkelingen in stad en regio, ernstig bemoeilijkt wordt. Immers, het is niet te verwachten dat er na de recente gebeurtenissen met de Noord/Zuidlijn en gelet op de algemene financiële situatie van rijk en gemeente op afzienbare termijn grote bedragen ter beschikking zullen komen voor deze verdere uitbouw. Voorkomen moet worden dat de aftakkingen van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol (ooit als direct aansluitende tweede fase van de Noord/Zuidlijn gepresenteerd!), naar Amstelveen en langs de noordelijke IJ-oeveren naar Zaanstad te lang op zich laten wachten.

## **EEN ANDERE AANPAK**

De keuze van het exploitatiemodel voor de Noord/Zuidlijn is ingegeven door de vervoersprognoses. In het rapport van de Enquêtecommissie Noord/Zuidlijn wordt geconstateerd, dat de vervoersprognoses "tot nu toe een te rooskleurig beeld" geven. Dit betekent dat de discussie over de vereiste capaciteit van de Noord/Zuidlijn en daarmee ook over de kosten van het exploitatiemodel zou moeten worden heropend. De ARS bepleit daarom een andere aanpak van de regionale uitbouw van de Noord/Zuidlijn in de discussie te betrekken. De besluitvorming over het doorzetten van de bouw van de Noord/Zuidlijn en over al besloten aanschaf van nieuw metromaterieel kan daarbij onaangetast blijven. De ARS stelt namelijk voor onderscheid te maken in de exploitatievorm van enerzijds de Noord/Zuidlijn met zijn toekomstige verlengingen en aantakkingen en anderzijds de al bestaande oostlijnen en ringlijn van het metrosysteem.

Voor de Noord/Zuidlijn betekent dit een terugkeer naar het materieelconcept dat in de jaren '90 werd ontwikkeld voor de Ringlijn. Dit materieel past in de metro-tunnel en heeft de mogelijkheid van voeding door bovenleiding, waardoor in de regio gelijkvloerse kruisingen mogelijk worden. Het trajectdeel Station Zuid – Amstelveen Westwijk is al geschikt voor toepassing van het Ringlijnmaterieel. Het rijdt er soms al. Een toekomstige aantakking op de Zuidtangent bij het stads-hart Amstelveen wordt hiermee mogelijk maakt. De aanpassingen van de infra-structuur beperken zich waarschijnlijk tot het verlengen en hier en daar opheffen van te dicht bijeen gelegen halten en het structureel verbeteren van enkele te verkeersonveilige situaties (bijvoorbeeld de afslagboog naar de huidige halte VU). Tevens heeft de inzet van lichter materieel, dat flexibel is in te zetten op grotere delen van het netwerk een gunstig effect op de exploitatiekosten in de toekomst. Het al nieuw bestelde metromaterieel kan worden ingezet ter vervanging van het verouderde materieel op de oostlijnen én op de ringlijn. Deze trajecten zijn geheel kruisingsvrij en geschikt voor drie meter breed materieel met derde-railvoeding en eventuele automatische besturing. Het sluiten van de metroring tussen Sloterdijk

en Centraal Station is een essentieel onderdeel van het regionale netwerk (verbinding van vrijwel alle NS-stations) en zorgt vooral voor veel snellere verbindingen van Amsterdam-West met het Centraal Station. Het sluiten van de metroring zal waarschijnlijk ook exploitatieve voordelen kunnen opleveren.

### **SNEL, FLEXIBEL EN GOEDKOOP**

Het resultaat van deze door de ARS voorgestelde aanpak is dat de regio Amsterdam vanuit de Noord/Zuidlijn als kerntraject op een snelle, flexibele en goedkope manier het regionaal openbaar vervoersysteem zoals beschreven in de beleidsnota's van stad en regio tot stand kan brengen, zonder dat de besluiten over de bouw van de Noord/Zuidlijn en de bestelling van nieuw materieel ter discussie komen te staan. Bovendien zouden de onderhandelingen van Amsterdam met het Rijk soepeler kunnen verlopen als Amsterdam een concreet en betaalbaar plan voor regionale uitbouw van de Noord/Zuidlijn aan het Rijk kan presenteren.


### **AANBEVELINGEN**

1. Ontwikkel de Noord/Zuidlijn, conform het openbaar vervoerbeleid van stad en regio, als kerntraject van het regionale openbaar vervoerssysteem. Zo kunnen er snelle en comfortabele verbindingen ontstaan met verder weg gelegen delen van de stad en omliggende gemeenten, die thans onvoldoende worden bediend door regionale stoptreinen of de oostlijnen en ringlijn van de metro.
2. Onderzoek een exploitatiemodel voor de Noord/Zuidlijn waarbij het smallere type materieel van de ringlijn uitgangspunt is. De te hoge vervoersprognoses zoals geconstateerd in het rapport van de Enquêtecommissie geven daartoe aanleiding.
3. Onderzoek of het inzetten van het nieuw bestelde drie meter brede metromaterieel op de oostlijnen en de ringlijn mogelijk is en in hoeverre het sluiten van de ringlijn tussen Isolatorweg en Centraal Station kan bijdragen aan een hogere vervoerswaarde en efficiëntere exploitatie.

Met vriendelijke groet,



Mw. drs. E. Eshuis  
(voorzitter)



Dhr. drs. H.C. Grünhagen  
(secretaris)