

Kernteam Oeverlanden
p/a de heer B. Warning
Oude Haagseweg 141
1066 DD AMSTERDAM

Amsterdam, 6 mei 2024

Ministerie van Infrastructuur en waterstaat – directie Participatie
o.v.v. OV-Verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Onderwerp: Zienswijze Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau Plan-MER Verkenning
OV-verbinding Amsterdam Haarlemmermeer

Geachte dames, heren

Het ‘Kernteam Oeverlanden-Sloten’, bestaande uit vertegenwoordigers van ateliercomplex Nieuw en Meer, Tuinpark Ons Buiten, watersportvereniging Onklaar Anker en Vereniging de Oeverlanden Blijven! heeft kennisgenomen van bovenvermelde nota. Het kernteam is tot de conclusie gekomen dat de medewerkers van de projectorganisatie die de opdracht kreeg om onderzoek te doen naar oplossingen voor de capaciteitsproblemen rond de Schiphol tunnel en daarmee het landelijke spoor netwerk zich deskundig van haar taak heeft gekwet. Als vertegenwoordigers van bewoners van de gemeente Amsterdam en in het bijzonder het stadsdeel Nieuw-west zijn er bij het kernteam evenwel zorgen gerezen over de uitkomsten van het onderzoek vanwege de conclusie dat er na het Mirt-onderzoek Zwash fase 5 drie opties overbleven van de dertig eerder geformuleerde oplossingen.

In de eerste plaats zijn we het niet eens met dat wat in paragraaf 2.1.2 naar voren wordt gebracht. In deze paragraaf staat dat de treinstations Schiphol Airport en Amsterdam-Zuid capaciteitsproblemen zullen krijgen, omdat verwacht kan worden dat het aantal treinreizigers zal stijgen. Omdat station-Zuid in deze eeuw het aantal reizigers steeds heeft zien toenemen, is in het kader van het project Zuidasdok besloten om station-Zuid te verbouwen. Nadat de eerste aannemers besloten een punt achter hun werkzaamheden te zetten, is na een intermezzo en het besluit om het projectbedrag van Zuidasdok van 2 naar 3 miljard te vergroten. We gaan ervan uit dat de kostbare verbouwing van station-Zuid ertoe zal leiden dat er deze eeuw geen capaciteitsproblemen zullen zijn. Wij horen graag waarom er in het onderzoek geen rekening is gehouden met de verbouwing van het station-Zuid.

Ons tweede punt is belangrijker. In het rapport staat in Bijlage 2 de Longlist van mogelijke oplossingen. Lezers van dit rapport hebben op geen enkele manier inzicht gekregen in de wijze waarop tot een keuze voor de overblijvende drie projectalternatieven is gekomen. Bij de grijsgekleurde alternatieven die zijn afgefallen, staat slechts ‘oplossingsrichting voldoet niet’. Hierbij rijst de vraag waarom in het rapport de redenen hiervoor ontbreken. Naar de mening van het kernteam wordt met name het doortrekken van de Noord/Zuidlijn nu te veel als voldongen feit gepresenteerd en is er onvoldoende op ingezet om een andere, veel goedkopere oplossing als meest wenselijke naar voren te brengen. Als de conclusie van de projectorganisatie wordt overgenomen, zal slechts een beperkte groep reizigers daar profijt van hebben, terwijl verwacht kan worden dat een veel grotere groep van mensen die gebruikmaken van het ov in Amsterdam

en omstreken geconfronteerd zal worden met nog verder toenemende verschraling van het ov. Het gaat hierbij zowel om inwoners van Amsterdam als van bewoners uit de wijde omgeving die voor hun werk of anderszins dagelijks of regelmatig gebruikmaken van het Amsterdamse ov. Voor reizigers van en naar Schiphol heeft het doortrekken van de Noord/Zuidlijn volgens ons geen enkele meerwaarde. Twee argumenten zouden volgens ons een belangrijke rol moeten spelen bij de uiteindelijke keuze voor het behouden van de bestaande buslijnen naar Schiphol. Het is voor ons moeilijk voor te stellen dat noch de kosten noch de baten voor de verschillende wijzen van vervoer van reizigers naar Schiphol bij het onderzoek betrokken zijn.

Kosten van doortrekken van de Noord/Zuidlijn

Wij zijn van mening dat reizigers die vanuit de stad naar Schiphol reizen veel te weinig bekend zijn met de uitstekende busverbindingen die er nu zijn:

Bus 300 Haarlem – via busstation Amstelveen naar de Bijlmer

Bus 341 Station Zuid – Hoofddorp

Bus 369 Station Sloterdijk – via Nieuw-west – Schiphol

Bus 397 Elandsgracht – Schiphol

Het lijkt geen twijfel dat het doortrekken van de Noord/Zuidlijn vele malen duurder zal zijn dan het behouden van de bestaande buslijnen. Eerste noodzaak is dat een einde wordt gemaakt aan de onbekendheid van reizigers van en naar Schiphol met deze buslijnen. Op vergroting van de bekendheid met deze buslijnen dringen wij dan ook aan. Op de website van luchthaven Schiphol worden deze en andere busverbindingen helemaal niet genoemd; er wordt slechts verwezen naar ov-apps. Een intensieve reclamecampagne zou ook helpen om bewoners van Amsterdam, Haarlemmermeer en andere plaatsen uit de regio op het bestaan van deze buslijnen te wijzen. Voorts zou in alle publicaties voor reizigers uit het buitenland uitvoerige aandacht voor buslijnen moeten zijn.

Verschraling ov Amsterdam

De kosten van de drie projectalternatieven die nu worden aangedragen zullen alle drie, maar het doortrekken van de Noord/Zuidlijn het meest, een verschraling van het reguliere ov in Amsterdam betekenen. Sinds de aanleg van de bestaande Noord/Zuidlijn, hebben reizigers die gebruikmaken van het Amsterdamse ov te maken met de opheffing of inkorting van bus- en tramlijnen, waardoor zij vaker dan voorheen moeten overstappen en hun reistijd langer is. Omdat de gemeente Amsterdam een van de opdrachtgevers-financiers van de projectorganisatie van het onderhavige plan is, heeft het zin erop te wijzen dat zij voor het vervoer in Amsterdam ingrijpende veranderingen voorstelt, waaraan de kosten voor het gemeentelijke vervoer als belangrijk argument worden aangevoerd. Dit blijkt uit het Concept-Vervoerplan 2023-2024 waarover *Het Parool* bericht heeft. In het concept-plan staat onder meer dat er minder trams door de binnenstad zullen rijden. Volgens het GVB zijn twee lijnen door het centrum voldoende en moeten anderen die door het centrum reizen dat ‘buiten het centrum om’ doen. Ook voor metroreizigers zal er het nodige veranderen: volgens het bericht in *Het Parool* zal voor 36.000 reizigers op andere metrolijnen dan de Noord/Zuidlijn de reis langer gaan duren. Bewoners van Amstelveen worden geconfronteerd met de opheffing van de buslijnen 347, 348 en 358 als tram 25 door gaat rijden naar Uithoorn (medio 2024). Zij zijn een petitie gestart. Een bericht in het blad *Rover* van april 2024 bevestigt de hierboven geschetste verschraling van het Amsterdamse ov zoals omschreven in het Concept-Vervoerplan.

Terugblikkend op de ov-geschiedenis van Amsterdam, zie je dat vooral door opheffing van bussen nog steeds veel wijken en buitengebieden helemaal niet meer met het ov te bereiken zijn.

Zoals gezegd, leeft er bij veel Amsterdammers onvrede over het verslechterde ov in hun stad, waarvan financiën steeds als (mede)oorzaak worden aangewezen. Het wringt dat ze zien dat er van staatswege enorm grote bedragen beschikbaar zijn voor miljarden kostende projecten als de Noord/Zuidlijn, Zuidasdok en dus ook het mogelijke doortrekken van de Noord/Zuidlijn. Als bewoners, gebruikers en vrijwilligers van een gebied in Amsterdam-Nieuw-West met tekortschietende, betaalbare ov-verbindingen pleiten wij voor een goedkopere oplossing voor de problemen met het vervoer tussen Amsterdam en Schiphol.

Met vriendelijke groet,
Leden van het Kernteam Oeverlanden_Sloten

Björn Warning - vertegenwoordiger Kunstenaarscomplex Nieuw en Meer (voorzitter Kernteam)
Norbert Daemen – vertegenwoordiger Kunstenaarsatelier Nieuw en Meer
Liesbeth Stricker – voorzitter Vereniging De Oeverlanden Blijven!
Nico Jansen – bestuurslid Vereniging De Oeverlanden Blijven!
Tom Koudstaal – penningmeester Vereniging De Oeverlanden Blijven!
Alex Krull – lid watersportvereniging Onklaar Anker
Hanneke Weber – voorzitter tuinpark Ons Buiten
Erik Hooijberg – vice-voorzitter tuinpark Ons Buiten
Saskia Boerma – secretaris tuinpark Ons Buiten