



> Retouradres

Consumentenorganisaties in het Locov

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfrastructuur
Den Haag

Contactpersoon

F.J. de Vries
Coördinerend
Beleidsmedewerker

M +31(0)6-11797469
dirkjan.de.vries@minienm.nl

Ons kenmerk

IENW/BSK-2018/175913

Uw kenmerk

Locov 2018-34530

Datum 23 augustus 2018
Betreft Afronding adviesaanvraag infra-keuzes Amsterdam

Geachte consumentenorganisaties in het Locov,

Op 9 februari 2018 heeft u advies uitgebracht over de infra-aanpassingen in Amsterdam. Dit advies, waarvoor ik u zeer erkentelijk ben, is betrokken bij de besluitvorming over Amsterdam op 18 juni jl. Naar aanleiding van dit besluit hebben mijn medewerkers u op 4 juli met u gesproken. Ik hecht eraan u ter afronding een schriftelijke reactie te geven op uw brief van 9 februari.

Kort samengevat bestaat uw advies uit de volgende hoofdpunten:

1. Verstandig om uitgangspunten voor de treinbediening opnieuw en in ruimere context te bezien
2. Analyse treinbediening Amsterdam is nog niet volledig
3. Ontwikkel een visie op de netwerkontwikkeling in de Noordvleugel
4. Betrek de uitkomsten van het regionaal OV Toekomstbeeld 2040 bij het vervolg
5. Breng het aantal perronsporen niet terug van 10 naar 9
6. Gebruik de aanstaande verbouwing van Amsterdam Zuid voor de noodzakelijke uitbreiding met een vijfde en zesde spoor
7. Gezien de benodigde investeringen is ook een bijdrage van andere partijen dan het Rijk nodig

Aan een aantal adviezen is concreet invulling gegeven (1, 6 en 7). In de analyse treinbediening Amsterdam is opnieuw en in ruimere context gekeken naar de mogelijkheden en effecten van verschillende alternatieven. Hierin zijn de meeste recente inzichten over de toekomstige vervoersvraag conform NMCA van 2017 betrokken. Op 18 juni is besloten dat een verkenning zal worden gestart naar de aanleg van een derde perron met een 5^e en 6^e perronspoor bij Amsterdam Zuid. De decentrale overheden in de regio Amsterdam hebben de bereidheid getoond een financiële bijdrage te leveren aan de realisatie van het 5^e en 6^e spoor.

Bij de verbouwing van Amsterdam Centraal wordt de optie open gehouden om Amsterdam Centraal later uit te breiden naar 10 sporen (advies 5). Adviezen die meer gaan over de langere termijn na 2030 (2, 3 en 4) maken - naast de reeds uitgevoerde toets in de analyse treinbediening Amsterdam - onderdeel uit van de netwerkuitwerking van het Toekomstbeeld OV. Gelet op het belang van spoedige uitbreiding van de capaciteit in en rond Amsterdam om de groei van het



reizigersvervoer te kunnen faciliteren met meer treinen is uw voorstel om meer tijd te nemen niet overgenomen. Bovendien maakt de reizigersgroei het op termijn steeds moeilijker om verbouwingen te doen zonder grote overlast voor reizigers.

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfrastructuur

Hieronder treft u een nadere toelichting.

Datum
23 augustus 2018

Infra-keuzes

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/175913

In de brief van 18 juni 2018 heeft IenW de gezamenlijk bestuurlijke keuze toegelicht. Door het afleiden van de treinen vanaf de HSL naar Amsterdam Zuid (in combinatie met aanleg van het 5e en 6e spoor) ontstaat ruimte op de Westtak om dit traject meer in te zetten voor regionaal en stedelijk OV. Voor Amsterdam Centraal betekent dit dat er met 9 sporen voldoende capaciteit wordt geboden om de met PHS benodigde aantallen treinen te faciliteren. Bij Amsterdam Centraal blijft ruimte om in de toekomst uit te breiden naar 10 sporen. De gemaakte keuze voor Amsterdam is mede mogelijk door een bijdrage vanuit de decentrale overheden in de metropoolregio Amsterdam aan het vijfde en zesde spoor bij station Amsterdam Zuid.

Toekomstvastheid

In het kader van het Toekomstbeeld OV kijkt IenW samen met de sector, decentrale overheden en andere betrokkenen verder dan de zichthorizon 2030. De consumentenorganisaties zijn zowel bij de landelijk als regionale uitwerkingen betrokken. Bij het huidige besluit is reeds gekeken in hoeverre de keuze logische stappen bevat. Daartoe zijn verschillende alternatieven vergeleken. De gekozen oplossing voldoet allereerst aan de doelen van PHS om te komen tot een hoogfrequente dienstregeling op de diverse corridors van en naar Amsterdam. Ook is uit de analyse treinbediening Amsterdam gebleken dat de infra-keuzes flexibel zijn voor meer treinen: zodat ook andere dienstregelingsmodellen mogelijk zijn.

In uw advies heeft u op verschillende onderdelen kanttekeningen geplaatst bij nader uit te werken oplossingen. Dit ging onder andere over de voorzieningen voor internationale treinen binnen Amsterdam, de lijnvoering van het landelijke spoornetwerk, de mogelijkheden om de NZ-lijn door te trekken naar Schiphol, de invulling van de OV-verbinding over de westtak van Amsterdam. Zoals mondeling toegelicht zijn dit gedeeltelijk elementen die worden uitgewerkt bij het vervolg. Zo wordt dit jaar een haalbaarheidsstudie gestart naar de OV-verbinding over de westtak van Amsterdam, wordt een verkenning gestart naar het 5^e en 6^e spoor bij Amsterdam Zuid en wordt voor de maatregelen van PHS Amsterdam toegewerkt naar een ontwerp-tracébesluit. Deze trajecten bieden elk de ruimte voor betrokkenheid vanuit de consumentenorganisaties.

Tot slot

Met het besluit over de infra-keuzes in Amsterdam hebben we een belangrijke stap gezet om de bereikbaarheid per spoor van en naar de regio Amsterdam te verbeteren en meer treinen te faciliteren om de groei aan te kunnen. Ik dank u nogmaals voor uw bijdrage aan deze besluitvorming en kijk er naar uit ook bij de uitwerking goed contact te houden zodat we gezamenlijk blijven werken aan het OV-netwerk.

DE DIRECTEUR OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,

Ir. W.H.B. (Wino) Barnink