

Aan

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
DGB/OVS
Hellen van Dongen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Datum

9 februari 2018

Ons kenmerk

Locov 2018-34530

Onderwerp

Advies infra-aanpassingen Amsterdam

Bijlage(n)

1

Uw kenmerk

IenM/BSK-2017/314518

Geachte mevrouw Van Dongen,

Op 22 december 2017 heeft u de consumentenorganisaties in het Locov advies gevraagd¹ ten aanzien van de besluitvorming over enkele voorziene infra-aanpassingen in Amsterdam. Met dit advies gaan wij graag in op uw verzoek. In de volgende paragraaf geven wij de hoofdpunten van ons advies. Daarna volgt een puntsgewijze toelichting op deze onderdelen.

De aanleiding tot uw adviesaanvraag is een belangrijke te nemen infrabeslissing. Ons advies daarover laat zich kort samenvatten als: bouw voor de toekomst, verminder het aantal sporen op Amsterdam Centraal dus niet van 10 tot 9 en breidt Amsterdam Zuid met een extra perron uit. Bovenop de diverse vraagstukken die hieronder aan de orde komen geven wij u ook een procesmatig advies van verder reikend belang. Wij bevelen u aan om toe te werken naar een nieuwe manier van besluitvorming over de ontwikkeling van het OV-netwerk die:

- de vervoerbehoefden en niet knelpunten in de infrastructuur of de financiën als vertrekpunt neemt,
- meer naar de lange termijn kijkt en van daaruit de stappen voor de korte en middellange termijn in beeld brengt,
- de samenhang van ontwikkelingen op (inter)nationaal niveau en regionaal niveau overziet en bewaakt.

Het OV Toekomstbeeld 2040 kan daar een aanzet toe zijn.

¹ IenM/BSK-2017/314518 adviesaanvraag Infra-aanpassingen Amsterdam

Hoofdpunten van het advies

1. Wij vinden het een verstandige beslissing om de uitgangspunten voor de treinbediening van Amsterdam Centraal, Amsterdam Zuid en Schiphol van de PHS-voorkeursbeslissing van 2010 opnieuw en in een ruimere context te bezien. Dit achten wij vanwege de te nemen beslissingen om meerdere redenen noodzakelijk.
2. De scenariostudie in de Rapportage analyse treinbediening Amsterdam geeft hiertoe een eerste aanzet. De studie is echter nog onvoldragen, omdat de vier onderzochte scenario's geen van alle voldoen. De analyse kijkt ook niet ver genoeg vooruit, namelijk slechts tot 2030. Tenslotte worden al bij voorbaat te grote concessies aan de kwaliteit van de dienstregeling gedaan. Op dit tussenproduct kan geen toekomstvaste beslissing over een ingrijpende verbouwing van Amsterdam Centraal worden gebaseerd.
3. De consumentenorganisaties adviseren een visie op de netwerkontwikkeling in de Noordvleugel voor de korte en lange termijn op te stellen. De toekomstige treinconcepten voor de Noordvleugel moeten onderdeel zijn van deze visie. De Airportsprinter (S-baan) is nu te veel een lokale, geïsoleerde oplossing die Amsterdam slechter verbindt met de regio.
4. In het komende halfjaar wordt door alle betrokken partijen in de Noordvleugel het regionaal OV Toekomstbeeld 2040 uitgewerkt. De consumentenorganisaties adviseren de uitkomsten hiervan te betrekken bij het noodzakelijke vervolg van de analyse treinbediening Amsterdam. Hiermee kan de nu nog ontbrekende toekomstvastheidstoets worden uitgevoerd. Dit leidt tot een veel betere besluitvorming, zij het op een iets later moment.
5. De consumentenorganisaties adviseren het aantal perronsporen van Amsterdam Centraal niet terug te brengen van 10 tot 9. Een kleiner aantal sporen betekent een (verdere) vermindering van de capaciteit van Amsterdam Centraal en legt ongewenste beperkingen op aan de toekomstige treinbediening.
6. De aanstaande grote verbouwing van Amsterdam Zuid is het juiste moment voor de uitbreiding met een derde perron en een vijfde en zesde perronspoor, een uitbreiding die hoe dan ook noodzakelijk zal worden.
7. Wij beseffen dat er een aanzienlijk budgettekort is wanneer tot de uitbreiding van Amsterdam Zuid én tot 10 sporen op Amsterdam Centraal wordt besloten. Ook van andere partijen dan het rijk zal wellicht een bijdrage nodig zijn. Het gaat hier om een groot economisch belang voor de noordelijke Randstad en heel Nederland, te weten: een goed functionerende mobiliteit in de Noordvleugel in de komende decennia. De grote spoorknooppunten in Amsterdam zijn daarbij cruciaal. Zij zijn té belangrijk om als gevolg van een opeenvolging van korte termijn beslissingen tot chronisch knelpunt gedoemd te blijven.

Toelichting bij de hoofdpunten

Ad 1: Actualisatie en verbreding PHS-uitgangspunten

Wij vinden het om meerdere redenen noodzakelijk om de uitgangspunten voor de treinbediening van Amsterdam Centraal, Amsterdam Zuid en Schiphol van de PHS-voorkeursbeslissing van 2010 te actualiseren en te verbreden. Deze redenen zijn:

- a. Er blijken tussen 2020 en 2025 op diverse trajecten rond Amsterdam meer treinen te moeten gaan rijden dan in PHS was voorzien. Dit vanwege de stijgende vervoersvraag.

- b. Voor belangrijke beslissingen over de ontwikkeling van het spoornetwerk in de regio Amsterdam is de corridor-georiënteerde blik van PHS te beperkt.
- c. Het vervoer tussen Schiphol en Amsterdam vereist al op korte termijn een betere oplossing.
- d. De Noord/Zuidlijn van de metro is van invloed op het bereik van de stations Amsterdam Centraal en Zuid. Dit zal leiden tot een andere verdeling van reizigersstromen.
- e. De doelstellingen in het kader van PHS om én meer treinen naar/via Amsterdam Centraal te leiden én op dit station meer transferruimte te creëren zijn binnen de beschikbare ruimte slechts in beperkte mate te combineren.
- f. Een zo kostbaar en langdurig project als de voorgenomen verbouwing van Amsterdam Centraal behoort een toekomstvast resultaat op te leveren. Daarvoor moet verder vooruit worden gekeken dan tot 2028/2030, zoals in 2010 is gedaan.

Ad 2: Scenariostudie is nog onvoldragen

De Rapportage analyse treinbediening Amsterdam geeft een nuttige eerste aanzet tot actualisering en verbreding van de eerdere PHS-uitgangspunten. De studie is echter nog onvoldragen. De vier onderzochte scenario's voldoen geen van alle aan de doelstelling om de vervoer- en transferknelpunten in 2030 op te lossen (pagina 29). De vier scenario's worden in het rapport dan ook omschreven als 'tussenstap'.

Daarnaast kijkt de analyse slechts tot 2030. Dit moment ligt slechts enkele jaren verwijderd van de oplevering van het projectresultaat. Het rapport bevat geen toekomstvastheidstoets (pagina 35, onderaan). Bij de verbouwing van Amsterdam Centraal gaat het om een project met een geplande bouwtijd van zes jaar en bouwkosten van vele honderden miljoenen. Bij zo'n groot project in termen van investeringen, tijd en hinder achten wij toekomstvastheid van groot belang. Op basis van een deugdelijke analyse dient aannemelijk te worden gemaakt dat het projectresultaat zeker enkele decennia kan standhouden zonder dat nieuwe grootschalige verbouwingen nodig zijn.

In alle vier scenario's wordt Amsterdam in totaal bediend door minder treinen dan in de PHS-voorkeursbeslissing van 2010. Dit terwijl in het rapport wordt geconstateerd dat vanwege verwachte vervoersknelpunten in 2020-2025 op drie routes meer treinen zullen moeten rijden dan in 2010 was voorzien. Dit onderstreept voor ons dat deze scenario's ongeschikt zijn voor besluitvorming over de grote projecten Amsterdam Centraal en Zuid waaraan de eis van toekomstvastheid moet worden gesteld. In bijlage 1 hebben wij per scenario de aantallen treinen per richting in Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid nog eens op een rij gezet, ter vergelijking met de huidige dienstregeling en de PHS-uitgangspunten uit 2010.

In de adviezen over de jaardienstregeling 2017 en 2018 aan NS hebben wij forse kritiek geuit op de kwaliteitstekorten in de dienstregeling. Dit betrof lange stationnementen op tussenstations, zeer onregelmatige intervallen van 4x per uur rijdende treindiensten en (onder andere daardoor) verbroken aansluitingen. Dit alles bij Intercity's, maar vooral bij Sprinterdiensten. In de daaropvolgende discussie in het Locov bleek dat deze negatieve afwijkingen van de oorspronkelijke specificaties gaandeweg onvermijdelijk waren gebleken door diverse onvoorziene ontwikkelingen en beperkingen in infrastructuur en materieel. Wij vinden het niet acceptabel dat soortgelijke kwaliteitsconcessies al bij voorbaat in de scenario's zijn ingecalculerd (pagina 18), nog vóór een besluit over infrastructuur t.b.v. PHS wordt genomen. Wanneer de vervoerder zou vasthouden aan de ooit overeengekomen ontwerp-kwaliteitseisen, zou voor alle scenario's al bij voorbaat een overbelastverklaring kunnen worden afgegeven.

Een voorkeur voor een scenario kunnen wij dan ook pas uitspreken als de scenario's zodanig zijn uitgewerkt dat zij aan de doelstellingen voldoen om vervoer- en transferknooppunten op te lossen. Er is bijvoorbeeld geen scenario opgenomen met hogere frequenties dan die vandaag worden gereden tussen Amsterdam en Uitgeest/Alkmaar, terwijl in het rapport wordt geconstateerd dat dit wel nodig is. De in het rapport terloops genoemde optie met 8 Intercity's Amsterdam-Alkmaar en géén frequentieverhoging bij de Sprinters (pagina 35) is in geen van de scenario's uitgewerkt, maar alleen achter de schermen 'logistiek getoetst'.

Wij zullen graag onze opvattingen en voorkeur uitspreken over scenario's die de knooppunten tot 2030 wél voldoende oplossen en die ook verder vooruitzien dan 2030.

Ad 3: Visie op OV-netwerkontwikkeling en treinconcepten is noodzakelijk

Ten opzichte van de bedieningsmodellen in PHS bevatten de vier onderzochte scenario's enkele nieuwe elementen (in verschillende combinaties), te weten:

- a. Internationale treinen naar Amsterdam Zuid in plaats van Amsterdam Centraal.
- b. Intercity direct hoogfrequent (6x per uur) en merendeels of allemaal via Amsterdam Zuid naar andere bestemmingen.
- c. Verlenging van de Noord/Zuidlijn van de metro naar Schiphol.
- d. Airportsprinter/S-baan in plaats van Sprinters en Intercity's tussen Schiphol en Amsterdam Centraal en tussen Schiphol en Zaandam.

Dit zijn stuk voor stuk belangwekkende nieuwe inzichten waarop wij hieronder een reflectie geven met een aantal aandachtspunten.

- a. *Internationale treinen naar Amsterdam Zuid in plaats van Amsterdam Centraal.* Een belangrijke drijfveer is dat Amsterdam Centraal hiermee wordt ontlast. Dit betreft drie aspecten: het treinverkeer (waaronder lege ritten van/naar Watergraafsmeer), de reizigersdrukke op het station en de perroncapaciteit. Bij dit laatste speelt ook een rol dat een perrondeel apart afsluitbaar moet zijn en voorzien moet zijn van grenscontrolefaciliteiten voor de Eurostar. Het laatste nieuws is dat deze faciliteiten op zijn vroegst pas over enkele jaren kunnen worden gebruikt, omdat over de grenscontrole eerst nog internationale afspraken moeten worden gemaakt. Bij een verplaatsing van de internationale treinen naar Amsterdam Zuid verhuizen de afschermbare perronruimte plus controlefaciliteiten daarnaartoe mee. Voor de internationale treinen is een derde perron op Amsterdam Zuid onvermijdelijk. Omdat dit extra perron exclusief voor deze treinen wordt gereserveerd, levert dit op Amsterdam Zuid geen extra ruimte op voor een kwantitatieve en kwalitatieve verbetering van het binnenlandse treinaanbod in vergelijking met de huidige situatie. Zie verder ad 6.

De voordelen van het weghalen van een deel van de internationale treinen van Amsterdam Centraal voor de binnenlandse reizigers zijn drieërlei. De drukke op dit station wordt minder groot en er ontstaan hier en op de Westtak betere mogelijkheden voor binnenlandse treindiensten. Het voordeel van meer ruimte en flexibiliteit voor de toekomst op Amsterdam Centraal wordt echter niet of minder behaald als hier de spoor- en perroncapaciteit wordt verkleind. En dat is nu juist wel een belangrijke drijfveer voor de overheveling van de internationale treinen naar Zuid.

De vraag die allereerst gesteld zou moeten worden is of Amsterdam Zuid een goed of zelfs beter alternatief is voor de internationale reizigers zélf. Hierbij gaat het zowel om buitenlandse reizigers als om reizigers uit Amsterdam en omgeving die naar het buitenland reizen met internationale treinen over de HSL. De effecten voor deze reizigers zijn verschillend, afhankelijk van hun precieze bestemming (of vertrekpunt). De treinen via de HSL kunnen een kleine tien

minuten eerder op Amsterdam Zuid aankomen dan op Amsterdam Centraal. De verbinding van Station Zuid met Amsterdam binnen de A10-ring wordt nog verder verbeterd door de Noord/Zuidlijn. Waarschijnlijk is het effect op de bereikbaarheid van Amsterdamse bestemmingen in termen van reistijd per saldo positief. Het grootste verschil treedt op bij bestemmingen die vlakbij Amsterdam Centraal/IJ-oeveren respectievelijk Zuidas zijn gelegen. Voor veel zakelijke reizigers uit het buitenland zal een aanlandingspunt op de Zuidas (met gemakkelijke doorreismogelijkheden naar Amsterdam Zuidoost) aantrekkelijker zijn dan het CS. Bij de buitenlandse reizigers met een toeristisch/cultureel motief zal vaker het omgekeerde het geval zijn. Voor deze reizigerscategorie is reizen niet alleen een kwestie van cijfers maar ook van gevoel: wie naar Amsterdam komt om de stad te ervaren arriveert liever in het centrum dan in de kantoorwereld van de Zuidas.

Het verdelen van de internationale treinen in zuidelijke en oostelijke richting over twee Amsterdamse vertrekstations houdt in dat beide stations moeten beschikken over de bijpassende faciliteiten voor informatie, tickets, service, wachten, eten en drinken, met passende openingstijden. Dit heeft gevolgen voor de stationsinrichting en stationsexploitatie.

Vóór het nemen van een eventuele beslissing die gebaseerd is op de verplaatsing van internationale treinen van CS naar Zuid zal duidelijk moeten zijn of de verandering van eindstation ook de instemming heeft van de NMBS, respectievelijk de Belgische FOD Mobiliteit en Vervoer, Thalys en Eurostar. Een les van het Fyra-echec is dat Nederland zich gemakkelijk verkijkt op het draagvlak voor eigen beslissingen waarvoor de medewerking van andere partijen nodig is. In de scenario's wordt geschoven met de internationale treindiensten over de HSL alsof zij één vast blok vormen, terwijl in een commerciële benadering op basis van de marktvaart behoefte zou kunnen bestaan aan een differentiatie van aankomststations in Amsterdam. Denk bijvoorbeeld aan Thalys versus IC Brussel. Wij adviseren eerst een marktanalyse en een verkenning naar het draagvlak bij de genoemde partijen uit te voeren.

- b. *Intercity direct frequenter en naar andere bestemmingen.* Een nieuw onderdeel in diverse scenario's is een binnenlandse Intercity over de HSL die frequenter is dan de huidige IC direct, te weten 6x per uur. Deze Intercity rijdt dan niet meer naar Amsterdam Centraal maar gaat via Amsterdam Zuid door naar Almere (4x) en Amersfoort (2x). Tegelijkertijd wordt in de rapportage geconstateerd dat de doorkoppeling van de HSL-IC's naar Almere meer dan 4 IC's nodig maakt op de SAAL-corridor Schiphol-Zuidtak-Flevolijn (pagina 35), omdat op de HSL alleen enkeldeks materieel zou kunnen worden ingezet.

Wij hebben hierbij de volgende opmerkingen en aandachtspunten.

- Bij de doorkoppeling van de HSL-IC's worden Almere en Amersfoort als eindpunt genoemd. De analyse heeft de Amsterdamse regio als aandachtsgebied. Dit is een ongewenste beperking, omdat niet voorbij mag worden gezien aan effecten daarbuiten. Een deel van de IC's in de richtingen Almere en Amersfoort rijdt nu door naar Leeuwarden, Groningen en Enschede. In de desbetreffende scenario's zijn de huidige rechtstreekse IC-verbindingen tussen Den Haag en de Flevolijn/Hanzelijn niet meer mogelijk. De scenario's laten in het midden waar de IC's uit het Noorden en Twente die nu via de Zuidtak rijden zullen eindigen. Scenario's waarin deze landsdelen hun snelste rechtstreekse verbindingen met de Randstad zouden kunnen verliezen beoordelen wij op voorhand als onacceptabel.
- Een doorkoppeling van de HSL-Intercity's via de Zuidtak naar de Flevolijn zou een interessant perspectief kunnen zijn als hiermee een snellere verbinding tussen het Noorden en de Randstad tot stand wordt gebracht.

Hier wordt al jaren om gevraagd. Dit stelt wel de eis dat genoeg HSL-geschikt materieel met voldoende zitplaatscapaciteit beschikbaar moet zijn om alle treinen over de verschillende delen van de HSL te rijden, tot aan Leeuwarden en Groningen toe. Dit vereist wellicht ook nieuwe concessie-afspraken vanwege de hogere exploitatiekosten door het rijden van aanzienlijk langere treindiensten met HSL-geschikt materieel. De Leeuwarder en Groninger Intercity's via Utrecht zouden in deze opzet naar Den Haag moeten gaan rijden in plaats van naar Rotterdam.

- Een uitwerking met de benodigde 6 IC's op de SAAL-route ontbreekt in de scenario's. Deze uitbreiding is ook pas mogelijk na realisatie van de middellange-termijnmaatregelen op de SAAL-corridor, onder meer met 8 in plaats van 6 sporen in Weesp. In een Kamerbrief uit 2013 is de verwachting uitgesproken dat vanaf 2023 hogere frequenties op de SAAL-route mogelijk zouden worden. Dit blijkt nu te zijn verschoven naar 2028. Tot die tijd bestaat de noodzaak om een hoogfrequente IC-dienst over de HSL gedeeltelijk door te koppelen richting Amersfoort, met de eerdergenoemde onzekerheden over de verbinding van de Randstad-noordvleugel met Apeldoorn-Deventer-Twente.
- Rotterdam Centraal zal twee extra IC's over de noordelijke HSL moeten accommoderen die niet voorkwamen in het PHS-voorkeursbesluit. Dit valt buiten het aandachtsgebied van de analyse, maar het dient wel duidelijk te zijn of dit maakbaar is binnen de gestelde kwaliteitseisen. Denkbaar is ook dat dit onderdeel is of wordt van de uitwerking PHS Den Haag-Rotterdam waarvoor zojuist budget is vrijgemaakt.
- Een schaduwzijde van het afleiden van de HSL-IC's naar Amsterdam Zuid is dat Amsterdam Centraal zijn snelle Intercityverbinding met Rotterdam kwijtraakt. De rechtstreekse quasi-intercityverbinding over Haarlem zal blijven bestaan, mogelijk nog altijd met de huidige 8 tussenstops en langdurige stationnementen. De snelste reismogelijkheid tussen Amsterdam Centraal en Rotterdam wordt in dit scenario een overstapverbinding met de metro via Amsterdam Zuid. Dit illustreert meteen de keuze waartoe de beperkte capaciteit van de Westtak dwingt: óf een model waarin hier alleen frequente stoptreinen rijden die extra stations gaan bedienen, óf een model waarin hier in meerdere of mindere mate ook Intercity's en/of internationale treinen blijven rijden, met minder of geen mogelijkheden voor een hogere en regelmatige stoptreinfrequentie en nieuwe stations. Dit is een afweging die in samenhang dient te worden gemaakt met het belang van extra stations voor de verbetering van het OV-netwerk in het westelijke deel van Amsterdam. Dit ook met het oog op de omvangrijke woningbouwambities in Haven-Stad, vooral vanaf 2030. Wij vinden dit een belangrijke afweging, waarover wij graag een gefundeerd advies willen geven. Wij willen dit advies echter wel in de context van de OV-netwerkontwikkeling vanaf 2030 kunnen plaatsen. Wij verwachten dat de regionale uitwerking van het OV Toekomstbeeld 2040 hier meer zicht op zal geven. Wij willen hier met de beperkte informatie van dit moment nu niet op vooruitlopen. Daar komt bij dat wij van mening zijn dat de frequentieverhoging van de stoptreinen op de Westtak in het scenario van de Airportsprinter op een ongewenste manier is uitgewerkt. Wij komen hierop bij (d) terug.
- De stelling in de rapportage dat dubbeldeks HSL-geschikt materieel bij fabrikanten nog niet beschikbaar zou zijn (pagina 28) begrijpen wij niet. In diverse landen rijdt al jaren dubbeldeks materieel met snelheden van 200 km/u of meer, of is zulk materieel in aflevering. Enkele voorbeelden: de nieuwe achtdelige dubbeldeks treinstellen van Bombardier bij de SBB en de twee- en driedelige dubbeldeks Coradia-treinstellen van Alstom bij de SJ. Alstom bouwt op dit moment zijn derde generatie dubbeldeks hogesnelheidstreinstellen (Euroduplex) met een maximumsnelheid van 300 km/u voor de SNCF en de Marokkaanse spoorwegen.

- c. *Verlenging Noord/Zuidlijn van de metro naar Schiphol.* De Noord/Zuidlijn eindigt straks op een station dat zes treinminuten verwijderd is van Schiphol. Er is een groot en sterk toenemend vervoer van forenzen en luchtreizigers tussen de luchthaven en de stad, vooral gericht op het gebied binnen de A10-ring. Voor bestemmingen aan de westkant van dit gebied en rond CS en IJ-oeveren is de Westtak de aangewezen verbinding. Voor bestemmingen in het centrale en zuidelijke deel van het gebied zou een doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol dan ook logisch en zeer waardevol zijn. De reizigers hebben dan met de metro een gemakkelijke verbinding zonder overstappen op het drukke Amsterdam Zuid, en de treinen worden op dit traject niet onevenredig zwaar belast met een groot aantal korte-afstandsreizigers, van wie velen met grote bagage.

Het invlechten van light rail op een hoofdspoorlijn is technisch goed mogelijk en wordt in andere landen op diverse plaatsen ook al geruime tijd in praktijk gebracht. In Amsterdam gaat het echter wel om een hoogfrequente metrolijn (5-minutendienst) die óf moet invoegen in intensief spoorverkeer, óf naar Schiphol moet worden geleid over dedicated sporen die onttrokken worden aan het treinverkeer. Het tracé tussen Riekerpolder en Schiphol kan immers niet op de bestaande plaats worden uitgebreid. Ingeval van invoegen komt hierbij dat aan metrozijde de punctualiteit zeer nauw luistert door de eis van het safe-havenprincipe, terwijl aan de treinzijde de inpassing kritisch is door de hoge benuttingsgraad van de Schipholtunnel. De vervoerkundig zeer gewenste verlenging van de metro naar Schiphol wordt zodoende over het treintracé een kwetsbare oplossing. De toevoeging van metrotreinen zal bovendien ten koste zal gaan van spoorcapaciteit die nodig zal zijn om in later jaren de groei van het vervoer naar en via Amsterdam over de Zuidtak op langere afstanden goed op te vangen.

De beste, maar tevens duurste manier om de metro naar Schiphol door te trekken is daarom naar onze mening een nieuw tracé, bijvoorbeeld via de Oude Haagseweg en Schiphol Noord, waarvoor dan wel een nieuwe tunnel onder het luchthavenareaal nodig zal zijn. Als langetermijnoptie zou deze mogelijkheid in de toekomstvastheidstoets een plaats moeten krijgen.

- d. *Airportsprinter/S-baan.* De analyse treinbediening houdt zich enigszins op de vlakte over wat dit treinconcept inhoudt. Wat vooral duidelijk wordt, is dat dit een apart homogeen treinsysteem op dedicated sporen moet zijn, waardoor met een zeer hoge frequentie (tot 16x per uur) kan worden gereden. Door het strikt uitsluiten van raakpunten met andere treindiensten is het domein beperkt tot Hoofddorp - Amsterdam Centraal plus de daarmee verweven Hemboogtangent. Eén van de drie sporen in de Hemtunnel wordt dan voor dit treinsysteem gereserveerd. Door de eis van strikte scheiding van treinsoorten mogen de treinen vanuit de richting Hoofddorp niet meer doorrijden naar Purmerend en Hoorn, maar moeten zij keren in Zaandam, waartoe het emplacement moet worden aangepast. Evenzo mogen de treinen vanaf de Westtak niet verder doorrijden dan Amsterdam Centraal en Hoofddorp.

Voor het metropolitane stoptreinvervoer in en rond Amsterdam spreekt de gedachte van een metro-achtig treinconcept zoals de S-Bahn in grote Duitse, Zwitserse en Oostenrijkse agglomeraties, of de RER in Île-de-France, ons op zichzelf zeer aan. Een kenmerk van deze succesvolle buitenlandse treinconcepten is dat zij een samenhangend netwerk vormen met doorgaande verbindingen over de belangrijke grootstedelijke knooppunten heen. Deze verbindingen vertakken zich in de periferie van de agglomeratie, zodat op de uitlopers de helft van de treinfrequentie wordt gereden die op het drukste, centrale deel van het net geboden wordt. Anders dan bij PHS, wordt in deze buitenlandse toepassingen gezorgd voor op elkaar deelbare treinfrequenties,

zodat geen onregelmatige intervallen ontstaan. Met korte stationnementstijden en snel optrekkend materieel wordt een efficiënt gebruik van spoorcapaciteit bereikt. Een gezamenlijk tarief met metro, tram en bus zorgt er in de buitenlandse voorbeelden voor een geoptimaliseerd netwerk dat voor de reiziger één geheel vormt.

De Airportsprinter in de analyse treinbediening brengt ons geen samenhangend S-baannetwerk zoals in de buitenlandse voorbeelden, maar een beperkt eilandbedrijfje dat reizigers op Amsterdam Centraal, Schiphol/Hoofddorp en Zaandam tot extra overstappen zal dwingen. Op een beperkt deel van het netwerk kan een beter product worden geboden, maar door de eis van een hermetisch gescheiden exploitatie gaat dit ten koste van de bereikbaarheid van Amsterdam vanuit de regio. De zeer hoge frequentie en de extra stations maken de Airportsprinter tot een onderdeel van het stedelijk OV-systeem, maar dit kan alleen goed werken als het tarief van het stedelijk OV hier ook van toepassing zal zijn. De Airportsprinter is in onze ogen niet de gewenste vorm van een uitwerking met frequente stoptreinen op de Westtak. Zie ook onze opmerking over het Westtak-vraagstuk onder (b).

Wij hebben in deze paragraaf kritische opmerkingen gemaakt bij een aantal nieuwe elementen in de geanalyseerde bedieningsmodellen. Dit terwijl wij van mening zijn dat aan vernieuwende ideeën over de inrichting en de ontwikkeling van het spoornetwerk in de Amsterdamse regio grote behoefte bestaat. Wij stellen echter vast dat de nieuwe inzichten in de analyse vooral zijn ingegeven door het zoeken naar oplossingen voor logistieke en financiële problemen op de korte of middellange termijn.

Wat wij missen is een visie die in de eerste plaats is gedreven door de verwachte vervoerbehoefden in de nabije en verdere toekomst. Deze visie zou de ontwikkeling van het spoornetwerk moeten bezien in de context van het regionale OV-systeem, waarvan metropolitane en langeafstandstreindiensten de ruggengraat vormen, samen met de metro en mogelijke nieuwe (light)railverbindingen. Per as zou meer in samenhang moeten worden bekeken of de behoefte aan frequente metropolitane verbindingen wordt ingevuld door middel van treinconcepten op het hoofdspoor of door metro/light rail. Of door een combinatie van beide in een optimale taakverdeling.

Een dergelijke samenhangende visie voor de lange en kortere termijn moet door alle betrokken partijen gedragen worden. Zo'n visie kan alleen ontwikkeld en onderhouden worden in nauwe samenwerking tussen overheden, vervoerders en ProRail. Dit advies van 'structurele' aard willen wij u in het kader van deze adviesaanvraag graag nadrukkelijk meegeven. Ons advies in de volgende paragraaf sluit hierbij aan.

Ad 4: OV Toekomstbeeld 2040

In het komende halfjaar wordt door alle betrokken partijen in de Noordvleugel het regionaal OV Toekomstbeeld 2040 op hoofdlijnen uitgewerkt. Wij adviseren u de uitkomsten hiervan te betrekken bij de toekomstvastheidstoets die in de nu voorliggende analyses nog ontbreekt. Dit leidt wel tot een later moment van besluitvorming. Wij verwachten dat dit uiteindelijk minder schade oplevert dan een sneller besluit, dat de knelpunten tot 2030 onvoldoende oplost en niet verder vooruit kijkt dan enkele jaren na oplevering van het project.

Ad 5: Amsterdam Centraal niet nog minder sporen geven

De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse voorziet, zeker in het hoge scenario, een verdere groei van het aantal treinreizigers. De Noordvleugel van de Randstad behoort tot de gebieden in Nederland met de sterkste economische ontwikkeling. Het wordt steeds duidelijker dat uitbreiding van de wegcapaciteit tussen de steden geen oplossing is voor de verdere mobiliteitsgroei. De steden hebben eenvoudigweg niet de ruimte om een verdere groei van het autoverkeer op te vangen.

Tegen deze achtergrond is het een maatregel in de verkeerde richting om het aantal sporen en perrons in Amsterdam Centraal te verkleinen als gevolg van een budgettaire probleem. Zoals al eerder in dit advies betoogd, vinden wij het noodzakelijk dat de ingrijpende verbouwing van Amsterdam Centraal een redelijke mate van zekerheid voor de toekomst oplevert. Het station moet de groei van het reizigers- en treinverkeer op zijn minst tot 2040 kunnen opvangen.

Naast ruimte voor vervoergroei moet het product van de grote verbouwing ook een zekere flexibiliteit bieden in de wijze van bediening van de treindiensten in de toekomst. Zeker nu de onderzochte scenario's nog zoveel onzekerheden voor de korte en middellange termijn bevatten en zo weinig naar de lange termijn kijken.

Daarnaast is te voorzien dat het, voor een grotere rol van het OV in Noordvleugel, gewenst is om meer rechtstreekse stop- en sneltreinverbindingen te bieden tussen de vijf belangrijke Amsterdamse 'poorten' (Centraal, Amstel, Bijlmer/Zuidoost, Zuid en Sloterdijk) plus Schiphol en de OV-knooppunten in de regio. Dit blijkt uit diverse studies (MRA, MIRT-NowA). De ontworpen sporenconfiguratie op Amsterdam Centraal en bij de nieuw te bouwen ongelijkvloerse kruising Dijksgracht bemoeilijken deze doorverbindingen of maken ze zelfs onmogelijk. Een voorbeeld is de gewenste doorverbinding van Haarlem/IJmond met Amsterdam Amstel/Zuidoost. Daarnaast gaat het om doorverbindingen vanuit de richtingen Almere en Hilversum richting Sloterdijk.

Wij bepleiten met het oog op het bovenstaande een deugdelijke toets op toekomstvastheid aan de hand van de deze zomer te verwachten uitkomsten van het regionale OV Toekomstbeeld 2040. Wij vinden het onverstandig om snel een besluit over de infrastructuur te nemen en hiermee de beperkingen van het besluit bij voorbaat op te leggen aan de ontwikkeling van het Toekomstbeeld.

Een vermindering van 10 naar 9 perronsporen betekent een verdere vermindering van de mogelijkheden om gewenste doorkoppelingen van treindiensten over Amsterdam Centraal heen te maken. Ook worden de ICE, IC Berlijn en goederentreinen moeilijker inpasbaar. Daarnaast nemen de bijsturingmogelijkheden bij verstoringen af. Wij verwachten dat het hierdoor vaker zal voorkomen dat treinen moeten keren op Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Amstel.

De geplande verlenging van de perrons van Amsterdam Centraal zal leiden tot langere loopafstanden tussen de treinen en het dichtstbijzijnde stijgpunt. Een betere verdeling van de stijgpunten over de zeer groot wordende perronlengte zou de beste oplossing zijn om de overstaptijden voor de reizigers niet verder te laten toenemen en de druk op de uiterste stijgpunten te verminderen. Dit zou de bouw van nieuwe tunnels noodzakelijk maken. Verbreding van de huidige uiterste stijgpunten is de second-best-oplossing. In het verleden bestond hierover onzekerheid. De verbreding van deze stijgpunten beschouwen wij als een absolute vereiste bij de grote verbouwing van Amsterdam Centraal.

Ad 6: Bouw een derde perron op Amsterdam Zuid. De bouw van een derde perron op Amsterdam Zuid zien wij als een no-regret-maatregel die bij het aanstaande grote verbouwingsproject hoe dan ook moet worden meegenomen. In een scenario waarin de internationale treinen op Amsterdam Centraal blijven, zijn de extra perronsporen gewenst om transferknooppunten bij het intensiever wordende treinverkeer te voorkomen, zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit van de dienstregeling. Wanneer slechts één perron beschikbaar blijft voor parallel rijdende treinen, dan moeten waarschijnlijk kunstmatige beperkingen aan het dienstregelingontwerp worden opgelegd. Dit om uit te sluiten dat treinen gelijktijdig aankomen en een reizigersinfarct bij de stijpunten veroorzaken.

In een scenario met verschuiving van de internationale treinen over de HSL naar Amsterdam Zuid is, volgens analyses van ProRail, één perron met de bijbehorende twee sporen exclusief benodigd voor deze internationale treinen. Hier plaatsen wij een vraagteken bij. In dit scenario brengt het derde perron dan geen verlichting in de manifeste en latente transferknooppunten. Aan het dienstregelingontwerp worden in dit geval dezelfde beperkingen i.v.m. het voorkomen van gelijktijdigheid opgelegd, die ook van toepassing zijn als er bij toenemende trein- en reizigersaantallen géén extra perron komt.

Vanuit het oogpunt van (transfer)capaciteitsproblematiek is een verschuiving van de internationale HSL-treinen naar Amsterdam Zuid dus niet vanzelfsprekend de allerbeste oplossing. Het derde perron is met het oog op de toekomst op zijn minst zeer gewenst en in het scenario 'internationale HSL-treinen naar Zuid' zonder meer noodzakelijk.

Wij zijn natuurlijk van harte bereid ons advies nader toe te lichten.

Met vriendelijke groeten,




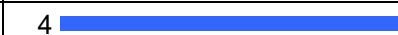
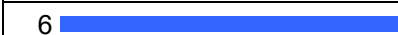


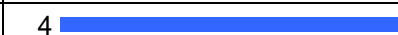




DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV,
namens deze,

Arriën Kruyt












Bijlage 1












Bediening van Amsterdam Centraal, Amsterdam Zuid en Hemboog in beide richtingen in de jaardienstregeling 2019 (IC Brussel als extra trein naast 4x IC direct), PHS-voorkeursbeslissing uit 2010 en de vier scenario's uit de Rapportage analyse treinbediening Amsterdam.
 Blauw = IC, rood = Sprinter, violet = Internationaal, oranje = Airportsprinter/S-baan.












2019				
Amsterdam Centraal				
Schiphol	2			Weesp
	4		4	
	4		4	
Zaandam	2			Utrecht
	6		6	
	4		4	
Haarlem	4			
	4			
Totaal	30		18	48
Amsterdam Zuid				
Schiphol	10		10	RAI
	4		4	
Totaal	14		14	28
Hemboog (= westtak, niet via Centraal of Zuid)				
Zaandam	2		2	Schiphol
Totaal	46		34	80

PHS 2028				
Amsterdam Centraal				
Schiphol	2		2	Weesp
	4		6	
	4		4	
Zaandam	4			Utrecht
	6		6	
	4		4	
	2			
Haarlem	4			
	4			
Totaal	34		22	56
Amsterdam Zuid				
Schiphol	14		14	RAI
	6		6	
Totaal	20		20	40
Hemboog (= westtak, niet via Centraal of Zuid)				
Zaandam	2		2	Schiphol
Totaal	56		44	100

Scenario: Internationaal en IC direct naar CS + 4 Sprinters Westtak			
Amsterdam Centraal			
Schiphol	3		
	4		4
	4		4
Zaandam	2		
	6		6
	4		4
Haarlem	6		
	4		
Totaal	33		18
Weesp			
Utrecht			
Amsterdam Zuid			
Schiphol	12		12
	4		4
Totaal	16		16
RAI			
Hemboog (= westtak, niet via Centraal of Zuid)			
Zaandam	2		2
Totaal	51		36
87			

Scenario: Internationaal naar CS + 8 Sprinters Westtak, IC direct Zuid			
Amsterdam Centraal			
Schiphol	2		
			4
	8		4
Zaandam	2		
	6		6
	4		4
Haarlem	6		
	4		
Totaal	32		18
Weesp			
Utrecht			
Amsterdam Zuid			
Schiphol	12		12
	4		4
Totaal	16		16
RAI			
Hemboog (= westtak, niet via Centraal of Zuid)			
Zaandam	2		2
Totaal	50		36
86			

Scenario: Internationaal + 2 IC direct naar CS (N/Z-lijn naar Schiphol)				
Amsterdam Centraal				
Schiphol	2			Weesp
	2		4	
			4	
Zaandam	2			Utrecht
	6		6	
	4		4	
Haarlem	6			
	4			
Totaal	26		18	44
Amsterdam Zuid				
Schiphol	12		12	RAI
			4	
Totaal	12		16	28
Hemboog (= westtak, niet via Centraal of Zuid)				
Zaandam	4		4	Schiphol
Totaal	42		38	80

Scenario: 16 Sprinters Westtak, Internationaal en IC direct via Zuid				
Amsterdam Centraal				
Schiphol			4	Weesp
	12		4	
Zaandam	2			Utrecht
	6		6	
	4		4	
Haarlem	6			
	4			
Totaal	34		18	52
Amsterdam Zuid				
Schiphol	2			RAI
	12		12	
	4		4	
Totaal	18		16	34
Hemboog (= westtak, niet via Centraal of Zuid)				
Zaandam	4		4	Schiphol
Totaal	56		38	94