



Aan vertegenwoordigers van de  
Consumentenorganisaties in het Locov

**Bestuurskern**  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Afd. Beleid en Omgeving  
Den Haag  
**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2017/314518  
**Bijlage(n)**  
1

Datum 22 december 2017  
Betreft Adviesaanvraag Infra-aanpassingen Amsterdam

Geachte vertegenwoordigers van de consumentenorganisaties,

In het Locov van 13 december 2017 heb ik u aangekondigd advies te zullen vragen ten aanzien van de besluitvorming over enkele voorziene infra-aanpassingen in Amsterdam. In deze brief is de adviesaanvraag en toelichting opgenomen.

### **Aanleiding**

De afgelopen jaren is gewerkt aan de uitwerking van de voorkeursvariant voor PHS Amsterdam. Dit betreft de aanpassingen die nodig zijn aan de infrastructuur en het station Amsterdam Centraal om hoogfrequent spoorvervoer mogelijk te maken. Daarnaast is in de afgelopen maanden onderzocht wat de effecten zijn van de aanleg van een 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> spoor bij Amsterdam Zuid. Dit biedt namelijk mogelijkheden om de treinenloop in de regio Amsterdam anders in te richten.

Ik verwacht dat in het voorjaar van 2018 een samenhangend besluit zal worden genomen. Een besluit over de aanpak van Amsterdam Centraal is op korte termijn noodzakelijk omdat daarmee de verdere uitwerking kan plaatsvinden richting het Tracébesluit. Als in het voorjaar van 2018 geen keuzes worden gemaakt zal dit tot vertraging leiden van het project Amsterdam Centraal en voorziene frequentieverhoging van treindiensten.

### **Adviesaanvraag**

Ik vraag uw advies op twee zaken:

- De nadere uitwerking van de variantenafweging in PHS Amsterdam. Dit betreft een nadere uitwerking van de keuzes die in 2014 zijn gemaakt (o.a. sporen-layout en vrije kruising bij Dijkgracht).
- De onderzochte scenario's vanuit de analyse treinbediening groot Amsterdam. Welke aandachtspunten ziet u? Heeft u vanuit het perspectief van de reiziger een voorkeur voor één van de weergegeven opties? De analyse is opgenomen in de bijlage 1.

Tijdens de geplande thema-sessie op 15 januari zullen wij de adviesaanvraag en beschikbare informatie nader toelichten.

## **Toelichting**

### PHS Amsterdam

Het vervoer in de regio Amsterdam groeit. Het groeit zelfs harder dan het landelijke gemiddelde. In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer gaat het aantal treinen op Amsterdam Centraal toenemen naar 59 treinen per uur. Medio 2014 zijn dan ook een aantal richtinggevende keuzes voor station gemaakt. Dit ging onder andere over:

- Verbreden van perrons en stijpunten (trappen en roltrappen)
- Uitbreiding van de Oosttunnel (en extra lift in Westtunnel)
- Aanpassingen sporen lay-out (ontvlechten van de corridors)
- Aanleg vrije kruising aan de Oostkant (Dijksgracht)
- Aanleg van een goederenwachterspoor bij Uitgeest.

Vanuit Rover is in 2014 een voorkeur bij de afwegingen van destijds meegegeven.

De afgelopen jaren is deze variant nader uitgewerkt. Bij de uitwerking is in 2017 geconstateerd dat gegeven de beperkte fysieke ruimte en de monumentale status van het station de verbouwing complex is. Met het verbreden van de perrons en aanpassen van de stijpunten is geconstateerd dat het stalen viaduct ('IJ-viaduct') onder de noordzijde van het station dusdanig wordt geraakt dat grootschalige aanpak nodig zou zijn. Dit maakt de uitwerking extra complex, kostbaar en tijdens de realisatie ingrijpend voor de reiziger. In de zomer van 2017 is onderzocht of er slimme aanpassingen in het ontwerp mogelijk zijn om het IJ-viaduct niet grootschalig aan te pakken. Daarbij zijn opties verkend om perrons zo min mogelijk te verschuiven en de belasting van het IJ-viaduct niet aan te passen. Met name de optie om het station uit te voeren met 9 in plaats van 10 doorgaande perronsporen is hiervoor als kansrijk beoordeeld. Dit betekent wel dat er minder ruimte is voor verschillende treinen van Schiphol naar Amsterdam Centraal. In de analyse treinbediening is gekeken wat voor effect een dergelijke keuze heeft.

Daarnaast is in de uitwerking aandacht geweest voor de inrichting van het station onder de kap en zijn de mogelijkheden voor de bouwfasering verkend. Wij kunnen dit op 15 januari nader toelichten. Ook zal specifiek worden ingegaan op de mogelijkheden om de treinen vanuit Haarlem door te koppelen richting Weesp of Utrecht.

### Analyse treinbediening Amsterdam

Vanuit de mogelijkheden bij Amsterdam Centraal en de sterke vervoersvraag in en rond Amsterdam en Schiphol is in de tweede helft van 2017 een samenhangende analyse gedaan op de effecten van alternatieve treinbedieningen in Amsterdam. Omdat dit ook effect heeft op de treinenloop buiten deze regio, is breder gekeken naar de effecten. De vervoeranalyse is uitgevoerd conform werkwijze bij de NMCA van 2017. Voor de studie is aangesloten bij de inzichten vanuit de studie 'Optimalisatie metro en spoor op de Westtak en Zuidtak van Amsterdam'.

In de analyse zijn verschillende treinbedieningen ontwikkeld. Uitgangspunt daarbij was om de (geplande) infrastructuur optimaal te gebruiken. Op basis van de gesignaleerde vervoersvraag is onderzocht waar meer treinen kunnen worden toegevoegd of later kan worden gestart met een hoogfrequente dienstregeling. Dit is gedaan door in de modellen meer treinen toe te voegen en op specifieke

### **Bestuurskern**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Afd. Beleid en Omgeving

### **Datum**

22 december 2017

### **Ons kenmerk**

IenM/BSK-2017/314518

corridors, waar in de NMCA voor 2030 geen knelpunt is voorzien, nog niet hoogfrequent te rijden. De analyse laat zien dat de lagere frequenties t.o.v. PHS tot vervoerknelpunten leiden waarmee de voorgenomen investeringen vanuit PHS zijn herbevestigd.

**Bestuurskern**  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Afd. Beleid en Omgeving

Grofweg zijn vier scenario's beoordeeld, met bijbehorende inframaatregelen bij Amsterdam Centraal, metro NZ-lijn en/of Amsterdam Zuid:

**Datum**  
22 december 2017

- Internationaal op Centraal met Sprinters en IC's op de westtak van Amsterdam
- Internationaal op Centraal met extra Sprinters op de westtak van Amsterdam
- Internationaal op Centraal met doortrekken van metro NZ-lijn over bestaand spoor naar Schiphol
- Internationaal op Zuid met S-baan achtige bediening op de westtak van Amsterdam

**Ons kenmerk**  
IenM/BSK-2017/314518

De aanpak en bevindingen van de analyse zijn weergegeven in de bijlage.

#### Samenhangende besluitvorming

In het voorjaar van 2018 zal naar verwachting een keuze worden gemaakt in de infra-aanpassingen in Amsterdam. Dit gaat over Amsterdam Centraal en over Amsterdam Zuid. Keuzes voor de infrastructuur hangen samen met mogelijkheden voor de treinbediening. De analyse laat zien dat een keuze wordt ingegeven door:

- Welke invulling wordt gegeven aan Westtak: gedifferentieerd vs. homogeen gebruik.
- Waar rijden de internationale treinen vanaf de HSL heen: Amsterdam Centraal of Amsterdam Zuid.

Deze keuzes zijn bepalend voor de mogelijkheden om te optimaliseren binnen Amsterdam Centraal en de urgentie voor de aanleg van een 5<sup>e</sup> en 6<sup>e</sup> spoor bij Amsterdam Zuid.

Hoogachtend,

DE DIRECTEUR OPENBAAR VERVOER EN SPOOR,

Hellen A.M. van Dongen