

Aan: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Betreft: Zienswijze Ontwerptracébesluit en Milieueffectrapportage PHS Amsterdam Centraal

Amersfoort, 6 mei 2020

Geachte heer/mevrouw,

Op 26 maart 2020 heeft u het ontwerptracébesluit en het milieueffectrapport voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Amsterdam Centraal ter inzage gelegd. Graag brengt reizigersvereniging Rover een zienswijze uit op deze rapporten.

Hoofdpijn zienswijze

Rover onderschrijft nut en noodzaak van het verbreden van de oosttunnel, het verlengen en verbreden van de perrons en de bouw van een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Dijkgracht. Deze maatregelen vinden wij gewenst met het oog op een betere afwikkeling van zowel het trein- als het reizigersverkeer.

Rover is echter niet overtuigd dat dit herinrichtingsplan voor het treinverkeer rond Amsterdam Centraal voldoende toekomstvast is. Bij een project met een bouwtijd van 9 jaar en navenante kosten en reizigershinder moet die eis wel gesteld worden.

De huidige en tot 2040/2050 te verwachten groei van het openbaar vervoer rond Amsterdam – overtreffen groeiprognoses die aan de basis liggen van dit ontwerptracébesluit. De inzet op een schaa sprong in het OV, de afspraken in het klimaatakkoord, de ambitie voor een autoluwe stad en de inzet op verschuiving van vlieg- naar treinverkeer ontbreken in de onderbouwing van het project. Dit vraagt strategische keuzes die meer ruimte bieden aan verdere groei, met voldoende flexibiliteit gezien de langere termijn. Belangrijk is daarbij dat de groei in vervoercapaciteit niet ten koste gaat van de kwaliteit (en daarmee de aantrekkelijkheid) van het vervoeraanbod.

Tegen deze achtergrond heeft Rover bezwaren tegen bepaalde infrastructurele maatregelen, genoemd in artikel 1 van het ontwerptracébesluit en de detailkaart waarnaar dit artikel verwijst.

Dit betreft:

- het terugbrengen van het aantal doorgaande perronsporen van 10 naar 9;
- het onmogelijk maken van reguliere doorgaande reizigerstreindiensten tussen de richtingen Haarlem en Utrecht;
- het in de eindsituatie niet meer kunnen faciliteren van internationale treinen via de HSL, doordat het veel moeilijker wordt om vanuit de richting Schiphol de onderhouds- en reinigingslocatie Watergraafsmeer te bereiken en vice versa.

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*

Doorstroomstation nodig

Amsterdam Centraal faciliteert zowel doorgaande als kerende treinen. Voor de laatste worden de meeste perrons verlengd. Omdat er op de uiteinden van de perrons geen extra stijgpunten bij komen, worden de loop-/overstapafstanden naar deze uiteinden nog langer dan ze nu al zijn. Dit is één van de redenen waarom Rover het belangrijk vindt dat het station zo veel mogelijk als 'doorstroomstation' wordt bediend, zoals Utrecht Centraal. Bij een intensief gebruik als 'keerstation' (anders dan als tijdelijke maatregel) vinden wij de loopafstanden naar de stijgpunten te lang en achten wij extra stijgpunten noodzakelijk, mede om te voorkomen dat reizigers zich onvoldoende over de trein spreiden.

Rover pleit ervoor om de "spoorpoorten" van Amsterdam, oftewel de grote knooppunten (Centraal, Zuid, Amstel, Bijlmer ArenA en Sloterdijk) rechtstreeks te verbinden met de belangrijkste OV-knooppunten in de regio. Doorgaande treinen zorgen dat reizigers minder hoeven overstappen en verminderen daarmee de overstapdruk op de Amsterdamse stations. Hiermee verbetert de kwaliteit van het OV en wordt het OV aantrekkelijker voor reizigers. Daarom is het nodig om op alle spoorpoorten doorgaande treinen, zowel Intercity's als Sprinters, als ontwerpprincipe te hanteren. Dit principe dient op Amsterdam Centraal niet beperkt te blijven tot de PHS-corridor Alkmaar-Utrecht.

Het Tracébesluit legt de contouren vast van de spoorweginfrastructuur rond Amsterdam Centraal. De kans is groot dat hiermee de grenzen van de speelruimte voor zeer lange tijd zijn bepaald. Rover vindt het daarom belangrijk dat de ruimte voor meer doorgaande verbindingen en voor latere frequentieverhogingen goed is onderzocht en waar nodig is geborgd door aanpassingen en ruimtelijke reserveringen in het ontwerp. Daarbij denkt Rover in de eerste plaats aan het (rekening houden met het) 8-sporig maken van het tracé tussen Amsterdam Centraal en Muiderpoort, waarin o.a. de 6-sporige bruggen over de Oosterdoksonderdoorgang als flessenhals in beeld komen. Bij een toekomstige vervanging van deze bruggen is het zaak geen kansen te missen. Dit is één van de toekomstperspectieven die Rover in het ontwerptractébesluit node mist.

Afhankelijkheid van Zuidasdok en sterke groei van het aantal reizigers

De afrondende fase van het project is afhankelijk van het weghalen van de internationale treinen van Amsterdam Centraal. Door de vertraging van het project Zuidasdok dreigt de planning van Amsterdam Centraal al bij voorbaat fors uit te lopen, van circa 2028 naar circa 2036. Hierdoor kan o.a. de beoogde frequentieverhoging richting Alkmaar pas vele jaren later worden gerealiseerd. In de tussentijd blijft de vervoervraag groeien. Deze is inmiddels al fors hoger dan de prognoses van de NMCA uit 2017 waardoor nu al duidelijk is dat projecten uit het OV Toekomstbeeld 2040 reeds de komende tien jaar gerealiseerd dienen te worden. Dit vergt bezinning op de planning, waarbij ook alternatieve mogelijkheden voor fasering en uitvoering aan de orde kunnen komen. Rover vindt dat hier meer duidelijk over moet worden voor het definitieve Tracébesluit kan worden vastgesteld.

Aanbevelingen

Wij lichten in de bijlage onze zienswijze verder toe. Een overzicht van onze aanbevelingen staat hieronder:

1. Zorg voor een betere onderbouwing van het besluit door:
 - a. actuele ontwikkelingen en inzichten inzake vervoervraag en beleid expliciet in de prognoses te betrekken (klimaatakkoord, autoluwe stad, minder vliegen en meer reizen per spoor binnen Europa);

- b. de horizon te verruimen van 2030 naar 2040 met een doorkijk naar 2050 en daarbij in te gaan op de groeiruimte, de mogelijke dienstregelingmodellen (lijnvoering, frequenties, kwaliteit) en de voorwaarden waaronder die mogelijk zijn;
 - c. de focus niet alleen bij de PHS-corridor Alkmaar - Utrecht te leggen maar alle richtingen in gelijkwaardigheid in ogenschouw te nemen, met doorgaande treinen gericht op het bedienen van meerdere grote knooppunten in Amsterdam;
 - d. inzicht te geven in een marktanalyse van de toekomstige vervoervraag voor internationale verbindingen naar zowel Amsterdam Centraal als Amsterdam Zuid, inclusief effecten van de voorgestelde wijziging van de routing rond Amsterdam;
 - e. duidelijk te maken of de verandering van eindstation van de internationale treinen de instemming heeft van de NMBS, Thalys en Eurostar en dat dit is afgestemd met de overheden belast met de security-maatregelen voor Eurostar.
2. Leg in ieder geval geen nieuwe beperkingen op aan de mogelijkheden om Amsterdam Centraal met een aantrekkelijk treinaanbod te bedienen. Zet daarbij in op het gebruik van Amsterdam Centraal op alle corridors als doorstroomstation. Dit betekent:
- a. Houd het tiende perronspoor in stand ten behoeve van extra treinen in de periode tot 2036, voor capaciteit voor internationale treinen (2c) en voor structureel meer doorgaande treinen (2b). De verbreding van het 5^e perron aan de zuidzijde levert al voldoende perronbreedte op. Laat daarom aan de noordzijde de overkluizing van spoor 14 achterwege. Het is dan wel nodig om de te verbreden stijgpunten in het 5^e perron naar het zuiden te verschuiven;
 - b. Pas het nieuwe ontwerp aan zodat gelijktijdig treinverkeer in twee richtingen tussen de Haarlemlijn en de Utrechtlijn mogelijk blijft (dubbelsporige verbinding naar Amsterdam Muiderpoort);
 - c. Behoud in het nieuwe ontwerp de mogelijkheid om (een deel van) de internationale HSL-treinen richting Schiphol te faciliteren, inclusief de daarvoor noodzakelijke verbinding in twee richtingen met Watergraafsmeer en inclusief de benodigde ruimtes en aanpassingen voor de vereiste security- en grenscontrolefaciliteiten;
 - d. Behoud de spoorfasering van spoor 2, de huidige nuttige perronlengte van spoor 2a en de mogelijkheid om gelijktijdig treinen te laten aankomen en vertrekken op spoor 2 en 4 in westelijke richting (Haarlem en opstel terrein);
 - e. Maak duidelijk hoe internationale nachttreinen en seizoenstreinen gefaciliteerd worden;
 - f. Houd rekening met (internationaal) open access vervoer.
3. Voeg elementen toe die het infra-ontwerp concrete of strategische meerwaarde geven en die zonder hoge extra kosten in het project kunnen worden gerealiseerd. Voorstellen van Rover:
- a. Voer de ongelijkvloerse kruising Dijkgracht zo uit dat boven de onderdoorgang 5 sporen worden gerealiseerd of in ieder geval ruimte voor een 5^e spoor wordt gereserveerd. Hierdoor blijft een viersporige corridor richting Amsterdam Science Park voor de toekomst mogelijk en wordt de bereikbaarheid van emplacement Watergraafsmeer niet beperkt;
 - b. Neem in het emplacementsontwerp tailtracks voor kerende treinen voorbij het station op, daar waar zij inpasbaar zijn en meerwaarde hebben voor een doelmatiger gebruik van perroncapaciteit (niet hinderen van doorgaande treinen) en/of voor bijsturingmogelijkheden;

- c. Neem in het Tracébesluit de reeds genoemde optie van een fietsenstalling onder de oostelijke sporen op (OTB, blz. 40). Als urgente no-regretmaatregel kan dit goed meegenomen worden bij de verbreding van de oosttunnel, tegen minder hoge kosten en met minder overlast dan een verbouwing achteraf;
 - d. Neem in het Tracébesluit de vervanging van de 5e brug over de Oostertoegang op en verbreed deze brug aan de noordzijde ten behoeve van behoud van het 10^e spoor, verbreding van de perrons langs de sporen 13/14 en 10/11 ten oosten van het stationsgebouw en verlenging van het perron langs spoor 15 tot over de Oostertoegang;
 - e. Ga na welke extra stijgpunten aan de uiteinden van de zeer lange perrons voor betere bereikbaarheid en voor een betere verdeling van de reizigers kunnen zorgen. Rover denkt hierbij onder meer aan stijgpunten bij de Oostertoegang. Deze kunnen eenvoudig gelijktijdig met de bouw van de nieuwe bruggen worden gerealiseerd. Latere realisatie is complexer;
 - f. Ontwerp de sporen richting Gooilijn vanaf de Dijkgracht (voorzover vallend binnen de scope van het Tracébesluit) voor 80 km/uur in plaats van 60 km/uur. De sporen richting Utrecht en Watergraafsmeer zijn al voor deze snelheid ontworpen (blz. 63 ontwerptractébesluit).
4. Breng in beeld wat de consequenties zijn van de vertraging bij het project Zuidasdok voor de planning, fasering en doelen van het PHS-project Amsterdam Centraal en daarmee mogelijk ook voor de inhoud van het Tracébesluit. Maak hierbij ook duidelijk hoe Thalys en Eurostar geacommodeerd worden op Amsterdam Centraal (inclusief bereikbaarheid van emplacement Watergraafsmeer en de benodigde ruimtes en aanpassingen voor de vereiste security- en grenscontrolefaciliteiten) tot het moment dat deze treinen een plek kunnen krijgen op Amsterdam Zuid (circa 2034) en hoe in de periode tot 2036 de vervoersgroei wordt opgevangen.
5. Neem toekomstperspectieven na 2030 en de bijbehorende contouren op in het Tracébesluit. Rover denkt hierbij in de eerste plaats aan een 8-sporig tracé tussen Amsterdam Centraal en Muiderpoort zoals genoemd bij 2b en 2c en waarvoor maatregel 3a nu al noodzakelijk is.

Afsluiting

Gezien de onomkeerbaarheid van enkele onderdelen van het ontwerp en de grote impact daarvan op het spoorvervoer in grote delen van Nederland, roepen wij u op ervoor zorg te dragen dat het vast te stellen ontwerp toekomstvast is en maximaal bijdraagt aan het vergroten van het aandeel van duurzame mobiliteit (lopen, fietsen en OV) in de mobiliteitsmix. Wij verzoeken u daarom op basis van bovengenoemde punten aanpassingen door te voeren in het ontwerp voordat u het Tracébesluit vaststelt.

Wij zijn natuurlijk van harte bereid onze zienswijze nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Freek Bos
Directeur

Bijlage: Zienswijze Rover OTB PHS Amsterdam Centraal

Inleiding

In deze bijlage lichten wij onze zienswijze toe aan de hand van de volgende vier thema's:

- a. Toekomstvastheid niet duidelijk
- b. Doorstroomstation of keerstation?
- c. Internationale treinen blijven faciliteren
- d. Gewenste ontwerpaanpassingen voor doorstroomstation Amsterdam Centraal

a. Toekomstvastheid niet duidelijk

Prognoses raken achterhaald

Het ontwerptractébesluit is gebaseerd op de PHS-voorkeursbeslissing uit 2010. De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse uit 2017 voorziet, zeker in het hoge scenario, een verdere groei van het aantal treinreizigers. Uit de actuele vervoerscijfers blijkt dat deze hogere prognoses rond Amsterdam nu al worden overtroffen. Het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in de Noordvleugel van de Randstad groeit de komende jaren sterk, er ontstaan nieuwe concentraties van wonen, werken en onderwijs en het aantal bezoekers uit het buitenland (zakelijk en toeristisch) groeit.

NS, ProRail, KiM en anderen signaleren een versterkte stijging van het gebruik van de trein en het verdere openbaar vervoer in de regio Amsterdam sinds ongeveer 2015. De ontwikkeling gaat sneller dan de prognoses lieten zien. Daarnaast zijn er nieuwe beleidsvoornemens bij gekomen:

- de ambities in het klimaatakkoord om 8 miljard zakelijke autokilometers te verminderen;
- het beleid van de gemeente Amsterdam om de stad, met name binnen de A10-ring, autoluw te maken;
- de schaalprong van het OV die regionale bestuurders steeds meer als een pijler van het mobiliteitsbeleid zien;
- het snel terrein winnende inzicht dat voor reizen binnen Europa op de kortere afstanden een substitutie van vliegverkeer door treinverkeer moet worden nagestreefd.

Bij het project Amsterdam Centraal wordt in de eindsituatie (gesteld op 2030) een aantal treinen voorzien dat nauwelijks hoger is dan in de huidige dienstregeling (OTB paragraaf 4.3, blz. 68). Een deel van de extra treinen die in 2015 werd voorzien voor 2030 rijdt vandaag al.

De verbouwing van Amsterdam Centraal kent een bouwtijd van tenminste negen jaar en kost enkele honderden miljoenen. Aan een zo groot project in termen van investeringen, tijd en hinder moeten stevige eisen met betrekking tot toekomstvastheid worden gesteld. De uitspraken hierover in het ontwerptractébesluit zijn summier en weinig onderbouwd.

Rover vindt het dan ook noodzakelijk dat beter wordt aangetoond dat het ontwerp voldoende groeiruimte biedt. Daarvoor moet verder vooruit worden gekeken dan tot 2028/2030, in ieder geval tot 2040, met een doorkijk richting 2050. In deze onderbouwing dienen geactualiseerde inzichten te worden betrokken in de ontwikkeling van de vervoervraag en het beleid (klimaatakkoord, autoluwe binnenstad, etc.).

Focus op PHS-uitgangspunten is te beperkt

De focus van het project ligt op de PHS-corridors, d.w.z. de richtingen Utrecht, Alkmaar en Almere. De dienstregelingsscenario's die momenteel worden onderzocht voor het OV Toekomstbeeld 2040 kijken verder, zowel in de breedte als in de tijd. De meeste van deze scenario's kenmerken zich op verschillende trajecten naar Amsterdam Centraal door hogere frequenties dan zijn opgenomen in de PHS-voorkeursbeslissing.

Het ontwerptractébesluit maakt vooral op de PHS-corridors groei mogelijk, maar het blijft onduidelijk in hoeverre per as de totale toekomstige vervoervraag te accommoderen is, zeker wanneer voorbij 2030 wordt gekeken. Ook wordt niet inzichtelijk welke dienstregelingsscenario's onder welke voorwaarden mogelijk zijn.

Wel legt het ontwerptractébesluit zelf voorwaarden op aan ontwikkelingen na 2030 door te stellen dat de nu voorziene PHS-maatregelen uitgangspunt (moeten) zijn bij de uitwerking van het OV Toekomstbeeld 2040 (blz. 69). Eventuele aanvullingen zullen volgens het ontwerptractébesluit te zijner tijd moeten worden uitgewerkt en worden beoordeeld op effecten. Rover vindt dat het andersom behoort te zijn. De vervoervraag en daarvan afgeleid het Toekomstbeeld OV zouden in onze ogen uitgangspunt moeten zijn voor het ontwerptractébesluit.

Mate van flexibiliteit

Omdat het projectresultaat lang moet meegaan, zoals hierboven al genoemd, is het niet alleen nodig dat het voldoende ruimte voor groei in zich heeft, maar ook dat het tolerant is voor toekomstige veranderingen in het dienstregelingsmodel, ingegeven door wensen en mogelijkheden van straks. Een te scherp op bestaande inzichten toegesneden infra-ontwerp kan zich snel opnieuw ontwikkelen tot een knelpunt.

Rover vindt het daarom gewenst dat in samenhang met de groei ruimte duidelijk wordt gemaakt welke flexibiliteit het ontwerp bezit ten aanzien van dienstregelingsscenario's (lijnvoering, frequenties), wat dit betekent voor het sporengedrag en welke aanpassingen daarvoor nog nodig zijn binnen of rond het station en/of op de aangrenzende baanvakken.

Kwaliteit dienstregeling leidend

De attractiviteit van treindiensten voor reizigers wordt niet alleen bepaald door de hoeveelheid aangeboden capaciteit en het aantal treinen per uur, maar ook door kwaliteitskenmerken zoals reistijd (o.a. beïnvloed door langdurige stops op tussenstations), een regelmatige spreiding van vertrektijden over het uur (geen grote 'gaten' in de dienstregeling), al of niet overstappen en de hoedanigheid van de overstap (loopafstanden, wel of geen trappenlopen, drukte). Wij zien telkens opnieuw dat deze dienstregelingskwaliteit een sluitpost wordt zodra de beloofde treindiensten toch niet allemaal goed blijken te 'passen op de infra'.

Rover beschouwt dit ook als een reëel risico na de verbouwing Amsterdam Centraal. Daarom vinden wij dat kwaliteitseisen voor de dienstregeling samen met de vervoercapaciteit randvoorwaardelijk moeten zijn en expliciet moeten worden gemaakt.

b. Doorstroomstation of keerstation?

Doorgaand rijden of treinen laten keren

Dankzij de ligging van het station en de grote lengte van de perrons faciliteert Amsterdam Centraal al van oudsher zowel doorgaande als kerende treindiensten. Om kerende treinen van nog grotere lengte te kunnen behandelen zullen de perrons zelfs worden verlengd.

Doorgaande treindiensten verdienen echter om meerdere redenen de voorkeur.

- *Verkeerscapaciteit*: een stationnement van een doorgaande treindienst legt minder beslag op schaarse spoorcapaciteit dan een trein die in het station moet keren (zie de uitgangspunten voor Utrecht Centraal en Amsterdam Zuid).
- *Meer directe verbindingen*: voor een deel van de reizigers is hierdoor een overstap minder nodig of kan de overstap op een gunstiger station plaatsvinden. Dit betekent een attractievere reis: meer reisgemak en in sommige gevallen ook minder reistijd.
- *Minder transferknelpunten*: Reizigers die in de trein kunnen blijven zitten leggen geen beslag op de transfercapaciteit van het station.¹
- *Kortere loopafstanden*: Een doorgaande trein kan altijd stoppen op de gunstigste plaats ten opzichte van de stijpunten naar het perron. Dit betekent meer gemak en minder looptijd (= reistijd) voor de reizigers, een betere spreiding van de reizigers over de trein en minder heen- en weergeloop op het perron.

Vanuit deze optiek is Rover geen hartstochtelijk pleitbezorger van de verlenging van de toch al lange perrons, zeker wanneer extra stijpunten ook nog achterwege worden gelaten. Wel zien wij de onvermijdelijkheid ervan in dat een deel van de treinen toch op Amsterdam Centraal keert, hetzij vanwege verschillen in treinintensiteit en karakter van treindiensten aan oost- en westzijde, hetzij tijdens werkzaamheden of ongeplande stremmingen.

Vervallen van doorrijmogelijkheden

In het ontwerp voor Amsterdam Centraal staat de PHS-corridor Alkmaar - Utrecht centraal: hier zijn doorgaande treindiensten het uitgangspunt. Maar in enkele andere combinaties van richtingen worden de mogelijkheden om met doorgaande treinen te rijden in dit ontwerp sterk beperkt. Het betreft:

- *De verbinding tussen de Haarlemlijn en de Utrechtlijn*. De rijmogelijkheden worden sterk verminderd, met zowel ten westen als ten oosten van het station gedeelten met enkelspoor. Dit maakt het onmogelijk om in de toekomst op deze as een doorgaande treindienst te realiseren. Als uitgangspunt voor het ontwerp heeft blijkbaar gegolden dat deze verbinding alleen nog geboden hoeft te worden voor de goederentreinen van en naar Tata Steel in Beverwijk, die enkele malen per dag rijden.

¹ Het aantal reizigers dat profiteert van doorgaande treinen is groter dan kan worden afgeleid uit de in-/uitcheckgegevens van NS alleen. Veel forenzen hebben hun bestemming niet vlakbij het Centraal station maar reizen verder met het stadsvervoer. Zij worden door NS dus niet als 'overstapper' maar als 'uitstapper' geteld. Met doorgaande treinen zal een deel van hen een overstapstation kiezen dat dichterbij hun bestemming ligt en kortere loopafstanden biedt.

- *De verbinding tussen de Westtak en de servicelocatie Watergraafsmeer.* Nu staan hiervoor tussen Amsterdam Centraal en Watergraafsmeer twee sporen ter beschikking, in de ontwerpsituatie is dat er nog maar één. Bovendien is het gebruik niet conflictvrij, omdat treinen van de Gooilijn hun eindpunt hebben op het oostelijke deel van dezelfde perronsporen. Om deze treinen heen rijden kan niet meer, omdat de middensporen en de wisselverbindingen halverwege de perrons worden verwijderd.

Strikt binnen de scope van het PHS-project en de daarbij tot 2030 voorziene ontwikkelingen is het afsnijden van deze mogelijkheden niet direct problematisch. Strategisch vindt Rover het echter een misgreep. Wij hebben er al op gewezen dat het OV voor een schaa sprong staat die uitgaat boven de eerdere prognoses voor 2030. En dat het dus belangrijk is om ruimte te houden voor verdere groei en nieuwe lijnvoerings- en dienstregelingmodellen die aansluiten bij de vervoervraag op de verschillende schaalniveaus (lokaal, regionaal, nationaal, internationaal). Een belangrijk onderdeel daarvan is naar de opvatting van Rover het bieden van meer rechtstreekse stop- én sneltreinverbindingen tussen de OV-knooppunten in de regio en de vijf belangrijke Amsterdamse 'poorten' (Centraal, Amstel, Bijlmer/Zuidoost, Zuid en Sloterdijk). Zo ontstaan meer overstapvrije verbindingen en wordt de druk van overstappers verspreid over de knooppunten. Dit vraagt om zo weinig mogelijk treinen te laten eindigen op station Amsterdam Centraal. Het belang van doorgaande treinen vanuit Haarlem naar de Utrechtlijn ligt vooral in de bediening van twee van deze 'poorten' voorbij Amsterdam Centraal. Geen van de poorten (buiten Amsterdam Centraal) ligt aan de Gooilijn, zodat een doorverbinding tussen de Haarlemlijn en de Gooilijn (die wel mogelijk wordt gemaakt) aanzienlijk minder vervoerkundige waarde heeft.

c. Internationale treinen blijven faciliteren

Verplaatsing naar Zuid mist marktgerichte motivatie

In de voorkeursbeslissing PHS van 2010 was nog geen sprake van verplaatsing van de internationale treinen van Amsterdam Centraal naar Zuid. Deze herbestemming lijkt vooral een technisch-financiële drijfveer te hebben. Een bouwtechnische complicatie bij de noordelijkste sporen van Amsterdam Centraal dreigde de projectkosten op te drijven. Dit kon worden voorkomen door spoor 15 op te geven en de internationale treinen naar Zuid te leiden.

De vraag die bij een verplaatsing van internationale treinen allereerst gesteld zou moeten worden is of Amsterdam Zuid een goed of zelfs beter alternatief is voor de internationale reizigers en of dit geldt voor alle categorieën internationale reizigers. Rover heeft daarom eerder samen met andere consumentenorganisaties geadviseerd eerst een marktanalyse uit te voeren². Uit het ontwerptracébesluit blijkt niet of een dergelijke marktanalyse is uitgevoerd en welk inzicht deze heeft opgeleverd. Ook wordt uit het ontwerptracébesluit niet duidelijk hoe buitenlandse partners aankijken tegen verplaatsing van de internationale treinen. 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.

² Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer, Advies infra-aanpassingen Amsterdam, d.d. 9 februari 2018, kenmerk 2018-34530

Spreiding 'internationaal' over Centraal en Zuid: een open te houden optie

In de PHS-uitwerking Amsterdam Centraal 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. Thalys en/of Eurostar zouden bijvoorbeeld bestemming Amsterdam Centraal kunnen hebben en IC Brussel Amsterdam Zuid.

De optie van spreiding wint aan relevantie bij een stijging van het aantal internationale treinen als alternatief voor vliegverkeer op kortere afstanden. Ook vanuit logistiek perspectief – bijvoorbeeld een goede verdeling van de reizigersdrukte over de hoofdstations – zou het wenselijk kunnen worden om de internationale treinen niet allemaal op station Zuid te concentreren. Voorts is niet duidelijk gemaakt of Amsterdam-Zuid fysiek geschikt is om bij hogere frequenties zoveel internationaal treinverkeer af te wikkelen (inclusief de benodigde ruimtes en aanpassingen voor de vereiste security- en grenscontrolefaciliteiten).

Is het ontwerp robuust genoeg voor het Vierde spoorwegpakket?

Voldoende capaciteit voor internationale treinen is met de komst van het vierde spoorwegpakket extra van belang geworden. Door het vierde spoorwegpakket kunnen alle spoorvervoerders spoorpaden aanvragen, niet alleen internationaal, maar straks ook binnen Nederland. Aanvragen voor dergelijke treindiensten kunnen niet zomaar geweigerd worden. Rover juicht de komst van nieuwe open access verbindingen toe. Dergelijke aangevraagde paden kunnen gezien capaciteitsbeperkingen echter ten koste gaan van voorgestelde verbeteringen in het binnenlandse netwerk. Daarom moet in het ontwerp van de spooraanpassingen rond Amsterdam al rekening wordt gehouden met open access verbindingen.

Afhankelijkheid van project Zuidasdok blijft nog buiten beeld

De voorgenomen verhuizing van de internationale treinen naar Zuid is mogelijk geworden door in het project Zuidasdok de ruimtereservering voor een uitbreiding van station Zuid al meteen te benutten. Daarmee is wel een kritische afhankelijkheid geschapen: de afronding van het PHS-project Amsterdam Centraal, die nodig is om ook op de Zaanlijn met hogere treinfrequenties te kunnen rijden, kan pas beginnen als de uitbreiding van station Zuid klaar is. Door de vertraging van Zuidasdok zal dat volgens de laatste inzichten pas in 2034 zijn.

Gevolg is dat de internationale treinen rond Amsterdam nog tot circa 2034 Amsterdam Centraal als eindpunt hebben. Onduidelijk is nog hoe dit in de verschillende bouwfases gefaciliteerd gaat worden. Zo is het voor Thalys en Eurostar van belang dat emplacement Watergraafsmeer in twee richtingen bereikbaar blijft zonder dat dit impact heeft op de binnenlandse dienstregeling. Zodra de vrije kruising Dijkgracht is gerealiseerd voorzien wij knelpunten met deze bereikbaarheid.

Voor Eurostar zijn daarnaast de wachtruimtes, de security check en de paspoortcontrole van belang en moet het perron waar deze trein vertrekt afgesloten kunnen worden. Faciliteiten hiervoor zijn momenteel alleen beschikbaar op spoor 15 terwijl dit spoor een langere periode niet inzetbaar zal zijn.

De vertraging in de uitbreiding van station Zuid betekent ook een forse vertraging van de verbouwing van Amsterdam Centraal. De internationale treinen, met name Eurostar en Thalys, moeten immers veel langer van dit station gebruik blijven maken. Het beschreven projectresultaat van 2030 kan hierdoor in ieder geval niet eerder dan 2036 worden bereikt. De met PHS beoogde frequentieverhogingen kunnen waarschijnlijk niet zo lang blijven wachten. Er zal dus naar mogelijkheden moeten worden gekeken voor een andere uitwerking van de fasering of naar een aanpassing van het voor 2030 gespecificeerde eindresultaat, of naar maatregelen elders om snellere frequentieverhoging alsnog mogelijk te maken. Hoe dan ook kan nu geen Tracébesluit worden vastgesteld dat in de laatste fase van verbouwing grote problemen gaat veroorzaken waarvan geen oplossing is beschreven.

Nacht- en seizoenstreinen

Inzake de internationale treinen heeft Rover tenslotte de vraag hoe op het verbouwde Amsterdam Centraal internationale nachttreinen en seizoenstreinen (zoals de Alpen Express) gefaciliteerd zullen worden. Voor nachttreinen zijn er immers nieuwe kansen in de markt en door nieuwe verbindingen (zoals naar Kopenhagen/Stockholm na realisering van de spoortunnel/brug van Duitsland naar Denemarken). Nachttreinen hebben een langere haltering nodig bij hun vertrek- en aankomststation. En in tegenstelling tot wat de naam suggereert, komen en vertrekken internationale nachttreinen in Nederland juist niet gedurende de nacht, maar in de vroege ochtend respectievelijk avond, als het station volop in gebruik is. Is hiermee rekening gehouden?

d. Gewenste ontwerpaanpassingen voor doorstroomstation Amsterdam Centraal

Doorstroomstation

Om van Amsterdam Centraal een doorstroomstation te maken (zoals Utrecht Centraal en Amsterdam Zuid) zijn verschillende aanpassingen van het ontwerp nodig. Binnen het station betreft dit vooral de handhaving van het 10^e perronspoor met verbeteringen aan het zesde perron, plus het handhaven van een stukje spoor en enkele wissels bij het westelijk uiteinde van perronspoor 2a om de mogelijkheid van gelijktijdige treinbewegingen over de sporen 2 en 4 te behouden.

Volgens het ontwerp-tracébesluit blijft een latere aanleg van een 10^e spoor mogelijk (blz. 37). Wat hiervoor nodig is wordt echter niet toegelicht. De kosten en overlast zijn echter aanzienlijk hoger als dit pas later wordt gerealiseerd. Dit blijkt uit het voorstel om het perron langs het huidige spoor 14 aan de noordzijde te verbreden. Hiermee verdwijnt spoor 14 en blijft alleen spoor 15 over (in het OTB wordt dit spoor 14 genoemd). De verbreding van het perron aan de noordzijde is vooral bedoeld om voldoende loopruimte te maken langs de huidige stijgpunten. Deze verbreding zal weer moeten worden gesloopt wanneer pas op een later moment een 10^e doorgaand spoor wordt gerealiseerd (terugbrengen huidige spoor 14). Dit is een onlogische en kostenverhogende aanpak, die bovendien gepaard zou gaan met nieuwe overlast voor de reizigers. Een beter en voor de hand liggend alternatief is om in plaats van de verbreding van het perron aan de noordzijde de te verbreden stijgpunten in het betreffende perron wat naar het zuiden te verplaatsen. Op deze manier kan zonder het saneren van het huidige spoor 14 toch voldoende ruimte worden gemaakt naast de stijgpunten. Het perron krijgt ook de gewenste breedte want in dit alternatief vindt de verbreding van het perron aan de zuidzijde wel doorgang. Dit alternatief is op maaiveld (winkelpassages) iets ingrijpender, maar is in tegenstelling tot het huidige ontwerp wel toekomstvast.

Door het 10^e spoor direct te realiseren kan ook het emplacement hierop aangepast worden. Door de A2-corridor één spoor verder naar het noorden te verhuizen kunnen alle sporen van het station optimaal worden benut. Dit voorkomt dat op een later moment het emplacement aan beide zijden van het station opnieuw aangepast moet worden. Als het 10^e spoor wel wordt behouden maar het ontwerp van het emplacement niet wordt aangepast dan kan dit spoor in de eindsituatie niet voor een andere richting gebruikt worden dan de A2-corridor. Voor treinen van/naar bijvoorbeeld Schiphol is dit spoor dan niet goed bruikbaar omdat dan de A2 corridor overgestoken moet worden.

Wij beseffen dat het volwaardig in gebruik houden van het 10^e spoor ook verbreding van het 6^e perron vraagt langs het huidige spoor 15 richting het busstation. Hierdoor zullen op maaiveld enkele recent in gebruik genomen winkelunits in de IJhal aangepast moeten worden. Het belang van het reizigersvervoer dient hier echter voorop te staan. Bij de bouw van deze winkelunits was al bekend dat op enig moment verbreding van het perron aan de orde kon zijn. Het is vrijwel zeker mogelijk verbreding van dit perron pas aan het eind van de bouwfaserings plaats te laten vinden zodat de kosten van vervroegd opzeggen van contracten aanzienlijk kunnen worden beperkt en het extra investeringsbudget niet op korte termijn nodig is.

Ten oosten van het station

Op het oostelijk tracédeelt gaat het vooral om de ontworpen sporenconfiguratie rond de bruggen over de Oosterdoksdoorgang en rond de nieuw te bouwen ongelijkvloerse kruising Dijkgracht. De gewenste doorverbindingen wordt hierdoor bemoeilijkt of zelfs onmogelijk gemaakt. De verbinding tussen de richtingen Haarlem en Utrecht is in het ontwerp ter hoogte van de brug over de Oosterdoksdoorgang slechts enkelsporig en daardoor niet hoogfrequent te gebruiken. Ook de verbinding tussen de Westtakcorridor en Watergraafsmeer is slechts enkelsporig.

Uit eerdere varianten voor PHS Amsterdam Centraal blijkt dat het wel mogelijk is de verbinding met Watergraafsmeer bij de nieuwe vrije kruising Dijkgracht dubbelsporig uit te voeren. Door in de toekomst de hele verbinding tussen Amsterdam Centraal en Watergraafsmeer dubbelsporig uit te voeren wordt het mogelijk de corridor Amsterdam-Weesp viersporig te benutten. Een andere optie die dan mogelijk wordt is om 2 van de 4 sporen te gebruiken voor treindiensten van Amsterdam Centraal naar Diemen Zuid. Deze lijnvoering is voorzien in sommige varianten van het OV Toekomstbeeld 2040. Dit wordt echter door het huidige ontwerp rond de vrije kruising Dijkgracht onmogelijk gemaakt³.

De beste oplossing is om het hele traject tussen Amsterdam Centraal en Dijkgracht 8-sporig in plaats van 6-sporig uit te voeren. Daarmee wordt het ontwerp toekomstvast. Hiervoor is wel een vervanging nodig van de bruggen over de Oosterdoksdoorgang, omdat hierop nu 6 sporen liggen. Ook op de aansluitende delen van het tracé, van het Oosterdokseiland tot de Dijkgracht, zijn dan twee extra sporen nodig. Wij vragen u de mogelijkheden hiervoor te onderzoeken, de ruimte hiervoor in ieder geval als reservering op te nemen en in het sporenontwerp rekening te houden met een uitbreiding tot 8 sporen op het hele tracé ten oosten van Amsterdam Centraal voor zover dat binnen het bereik van het Tracébesluit valt. Concreet betekent dit dat in het ontwerp van de sporen over de dive-under een extra 5^e spoor moet worden toegevoegd.

³ In variant 9 waren blijkens de MER-rapportage (blz. 135) twee sporen voor de Watergraafsmeer-corridor opgenomen. Hierbij waren bij de vrije kruising Dijkgracht 5 sporen boven de A2-corridor ingetekend in plaats van de nu voorziene 4 sporen.

Aan de westzijde van het station

Aan de westzijde zijn voor deze 'doorstroomstation'-uitwerking kleinere aanpassingen nodig ten opzichte van de configuratie het ontwerptractébesluit. Deze betreffen o.a. de geplande wijzigingen bij spoor 2a en 4a. Door het schrappen van een deel van spoor 2a (bij het meest westelijke deel van het perron) en van enkele wissels is het in de eindsituatie van het ontwerptractébesluit niet meer mogelijk om gelijktijdig vanuit Haarlem of vanuit de ICE-opstelsporen een trein te laten aankomen op spoor 2 en vanuit Amsterdam Centraal een trein te laten vertrekken vanaf spoor 4 richting Haarlem of de opstelsporen. Dit betekent een verslechtering van de gebruiksmogelijkheden en van de capaciteit van Amsterdam Centraal. Tevens wordt hiermee een knelpunt geschapen voor een doorgaande verbinding tussen de richtingen Haarlem en Utrecht. Rover pleit daarom voor het intact laten van de mogelijkheid om gelijktijdig het station in of uit te kunnen rijden over spoor 2a en 4a.

Beter benutten spoor 2

Het intact laten van het hele spoor 2a heeft ook als voordeel dat dit perron beter geschikt blijft voor treinen van of naar de richting Haarlem. In het ontwerptractébesluit wordt spoor 2, gelegen langs het breedste perron dat Amsterdam Centraal heeft, alleen nog door enkele reizigerstreinen richting Utrecht gebruikt. Bovendien kan langs het perron slechts één trein tegelijk afgehandeld worden terwijl op de andere sporen het mogelijk blijft om twee treinen tegelijk af te handelen. Wel blijft het excentrisch gelegen spoor 1 in gebruik, gelegen aan een veel smallere uitloper van dit perron, waar reizigers worden gehinderd door de pilaren van het Ibis-hotel en door het knelpunt dat dit station slechts één toegang heeft.

Een gelijktijdig gebruik van dit minder gelukkige perron door treinen op spoor 1 en 2a is nu al problematisch en moet inderdaad worden vermeden. De beste oplossing voor de reizigers, de transfer en een betere verdeling van de reizigers over de trein is om spoor 1 alleen in bijsturingssituaties te gebruiken en treinen uit Haarlem op spoor 2 te behandelen, en bij voorkeur volgens het doorstroomprincipe dus doorrijdend naar bestemmingen ten oosten van Amsterdam Centraal.

Schets van de door Rover beschreven eindsituatie

De afbeelding op de volgende bladzijde toont schematisch de bestaande situatie (boven), de eindsituatie volgens het ontwerptractébesluit (midden) en de eindsituatie die Rover voorstelt (onder). Hieronder een kort resumé van de hiervoor benodigde aanpassingen van het ontwerptractébesluit, waarbij de nummers verwijzen naar de figuur.

1.	Behoud van het tiende doorgaande spoor in het station en een functioneel 6 ^e perron. De overkluizing van het huidige spoor 14 vervalt, waarmee het 5 ^e perron dezelfde breedte krijgt als de andere verbrede perrons.	Nodig voor toekomstvast ontwerp
2.	(Ruimtelijke reservering voor) vijf in plaats van vier sporen over dive-under Dijksgracht.	Nodig voor toekomstvast ontwerp
3.	Vervanging en verbreding 5e brug Oostertoegang voor betere aansluiting 10e spoor en bredere perrons.	Nodig voor toekomstvast ontwerp. Latere vervanging is complex en zorgt voor veel overlast.
4.	Behoud nuttige perronlengte spoor 2a en gelijktijdig aankomen/vertrekken spoor 2 en 4.	No-regret voor meer capaciteit. Nodig voor doorstroomstation
5.	(Reservering voor) ontsluiting Watergraafsmeer in twee richtingen t.b.v. internationale treinen en toekomstige groei door extra spoor tussen Amsterdam Centraal en de Czaar Peterstraat	Nodig voor faciliteren internationale treinen, opvangen vervoersgroei en doorstroomstation
6.	(Reservering voor) aansluiting Haarlemlijn en Utrechtlijn in twee richtingen door extra spoor tussen Amsterdam Centraal en Dijksgracht.	Nodig voor doorstroomstation en opvangen vervoersgroei
7.	(Ruimtelijke reservering voor) verbreding en verlenging 6 ^e perron. Verlenging kan meegenomen worden bij maatregel 3.	Verlenging nodig voor doorstroomstation. Verbreding kan later gerealiseerd, maar is wel noodzakelijk bij inzet voor A2-corridor.
8.	Sporen Gooilijn ontwerpen voor 80 in plaats van 60 km/uur.	Kwaliteitsverbetering van het ontwerp.
9.	Extra stijgpunten oost- en westzijde.	No-regret aan oostzijde want relatief eenvoudig mee te nemen en achteraf veel lastiger te realiseren.
10.	(Ruimtelijke reservering voor) Keervoorzieningen in de vorm van tailtracks buiten station Amsterdam Centraal ten behoeve van het realiseren van zoveel mogelijk doorgaande treinen op het station zelf. De tail tracks zijn bestemd voor treinen die Amsterdam Centraal als eindpunt hebben en voor het behouden van voldoende bijstuurruimte. Zo mogelijk zou elke corridor (Haarlem, Schiphol, Weesp, Alkmaar, Utrecht) over zo'n tailtrack moeten beschikken. Voor de Haarlem- en/of de Schiphol-corridor kan dit bijvoorbeeld bij de Dijksgracht ⁴ .	Vergroot capaciteit en bijsturingsmogelijkheden. Nodig voor doorstroomstation.

⁴ In variant 8B was blijkens de MER-rapportage (blz. 135) bij Dijksgracht reeds een tailtrack voor de Schiphol-corridor opgenomen.

