

Verworpen



Stemmen voor: (5) GrL, LB, PvdA  
Stemmen tegen: 11 (VVD, HvB, ZB, D66)  
Afwezig: 3 (VVD z, CDA)

5

## Motie Amsterdam Centraal van eindpunt naar centrale draaischijf van MRA spoornetwerk

Van: PvdA

Raadsvergadering: 21 december 2023

De raad van de gemeente Bloemendaal,

Constateerend dat:

- Voor het openbaar vervoer wordt ingezet op het door ontwikkelen van het HOV (metrobus concept) richting Amsterdam Zuid en Schiphol;
- In beide documenten geen inzet is opgenomen ten aanzien van het spoor;
- Rechtstreekse treinen van Haarlem naar Utrecht en van Hoorn naar Almere al jaren zijn verdwenen;
- Amsterdam Centraal momenteel eindpunt is voor bijna alle treinen uit Haarlem, Almere, Amersfoort en Schiphol, er alleen tussen Zaandam en Utrecht treinen rechtstreeks doorrijden vanaf Amsterdam Centraal en dit ook na de verbouwing van het station zo blijft;
- Hierdoor op het centrale punt van het vervoersysteem van de Metropoolregio een onlogische en voor reizigers onhandige knip zit;
- Rechtstreekse treinen van Haarlem naar Weesp in de toekomst mogelijk blijven (maar niet naar Utrecht!), maar invoering daarvan in de meeste scenario's van Toekomstbeeld OV2040 ten koste gaat van de Intercity's van Amsterdam Centraal naar Almere Centrum, Amersfoort en Haarlem en er dan op deze trajecten alleen Sprinters overblijven;
- Los daarvan aan het eind van dit decennium de Intercity's Amsterdam Centraal-Almere/Amersfoort dreigen te verdwijnen vanwege capaciteitsknelpunten op het spoor (verplaatsing Intercity's naar Amsterdam Zuid);
- Hierdoor een reëel risico is dat Zuid-Kennemerland in de toekomst nog meer afgesneden zal worden van het landelijke spoornetwerk (langere reistijden naar Hilversum/Almere/Amersfoort);

Overwegende dat:

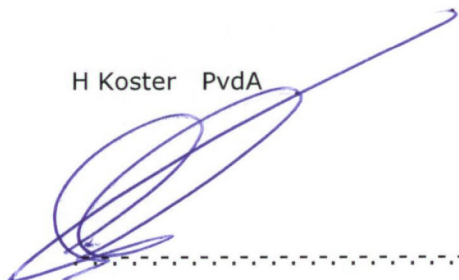
- Het wenselijk is dat Amsterdam Centraal een "doorstroomstation" wordt waar rechtstreekse treinen kunnen rijden vanuit Haarlem, Alkmaar en Hoorn richting Utrecht, Almere en Hilversum;
- Hier een belang ligt voor de hele MRA omdat het knelpunt letterlijk in het hart van de MRA ligt;
- Dit mogelijk is door het invoeren van een zogenaamd "richtingenbedrijf" bestaande uit twee bundels sporen waarbij alle treinen van oost naar west de ene bundel gebruiken en alle treinen van west naar oost de andere bundel zonder dat treinen die in tegengestelde richting rijden elkaar fysiek tegenkomen;
- Invoering van dit richtingenbedrijf met enkele aanvullende infrastructurele ingrepen mogelijk is en hiervoor al ruimtelijke reserveringen zijn gedaan (zie bijlage);
- Deze infrastructurele maatregelen nog niet zijn opgenomen in de regionale en landelijke infrastructuurplannen tot 2040;

2023001987

Verzoekt het college:

- In aanvulling op de propositie Zuid-Kennemerland zich in te zetten dat in de MRA-agenda 2024-2028 behoud van Intercity-verbindingen en realisatie van rechtstreekse doorgaande treinen in alle richtingen via Amsterdam Centraal wordt opgenomen met als doel dit "doorstroomstation Amsterdam Centraal" te realiseren voor 2036;
- Het project "doorstroomstation Amsterdam Centraal" tevens op te nemen in de volgende Zuid-Kennemer agenda en zich de komende jaren in te zetten voor een gezamenlijke lobby in MRA- en Zuid-Kennemerland verband bij het Rijk voor dit project;

H Koster PvdA

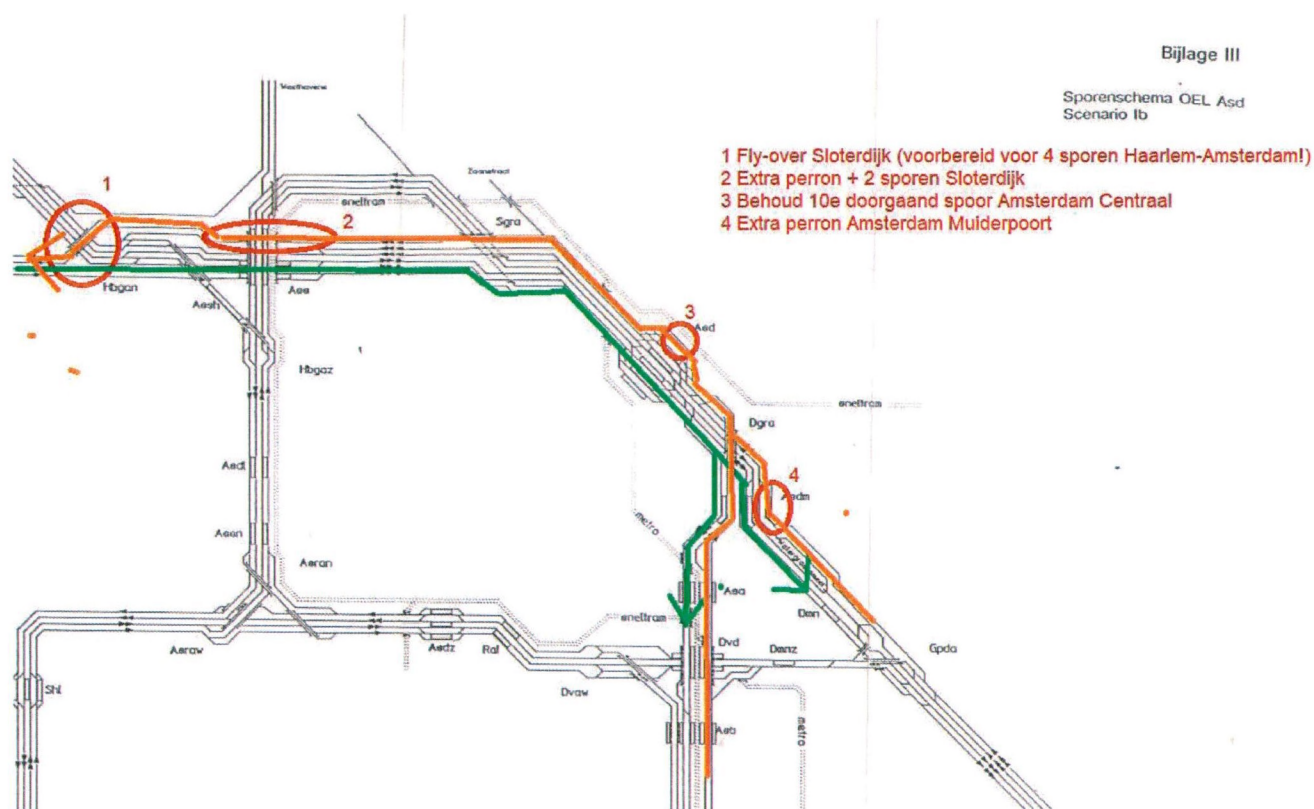


Stemmen voor:

Stemmen tegen:



## Bijlage: Spoorplan uit 1993 biedt rechtstreekse treinen in alle richtingen



Hierboven staat een toekomstschets van het spoornetwerk rond Amsterdam van ProRail uit 1993. De **gekleurde markeringen** zijn toegevoegd en geven aan op welke relevante plekken in deze toekomstschets een infrastructurele wijziging is doorgevoerd ten opzichte van de huidige situatie die van belang is voor het mogelijk maken van doorgaande treinen. In deze schema's staan daarnaast ook enkele trajecten met 4 sporen waar nu nog 2 sporen liggen en ideeën die er toen al waren voor uitbreiding van het metronetwerk (toen nog: sneltram).

In de toekomstschets verschuiven de treinen NAAR Haarlem (oranje getekend) in station Amsterdam Centraal van de meest zuidelijke sporen (huidige sporen 1, 2, 4 en 5) naar de meest noordelijke sporen (huidige sporen 10 t/m 15) terwijl de treinen UIT Haarlem (groen getekend) juist op de zuidelijke sporen blijven van het station. Andersom verschuiven de treinen NAAR Amersfoort en Almere van de noordelijke naar de zuidelijke sporen. Door deze omwisseling kunnen alle treinen doorgaande treinen worden. Dit vraagt wel dat de treinen ook bij de stations Sloterdijk en Muiderpoort vertrekken van andere perrons.

Dit is mogelijk door vier maatregelen die rood omcirkelt zijn. Dit betreft:

- (1) fly over voor de treinen NAAR Haarlem bij Sloterdijk
- (2) extra perron bij Sloterdijk voor de treinen NAAR Haarlem inclusief 2 nieuwe sporen die doorlopen tot aan Amsterdam Westerpark, dus op dit traject van 4 naar 6 sporen
- (3) behoud van het 10<sup>e</sup> doorgaand spoor op Amsterdam Centraal (huidige spoor 15)
- (4) extra perron bij Muiderpoort en Sciencepark.

Door deze vier ingrepen kunnen alle treincorridors op station Amsterdam Centraal volledig ontvlochten worden en kunnen treinen uit alle westelijke herkomsten (Schiphol, Haarlem, Zaandam) doorrijden naar alle oostelijke bestemmingen (Utrecht, Weesp) en vice versa zonder elkaar te hinderen. Dit wordt mogelijk doordat treinen naar Haarlem door maatregel 1 ten



westen van Sloterdijk de sporen van/naar Zaandam ongelijkvloers kunnen passeren. Ruimtelijke reserveringen voor deze vier maatregelen zijn tot op de dag van vandaag aanwezig.

#### **Toelichting bij maatregel 2:**

Momenteel is er op station Sloterdijk 1 spoor voor treinen naar Haarlem (spoor 7) en 1 spoor voor treinen uit Haarlem (spoor 8). De treinen van/naar Zaandam vertrekken van spoor 3 t/m 6. Spoor 1 en 2 bestaan nog niet. De treinen naar Haarlem kunnen door het andere vertrekperron op Amsterdam Centraal niet meer van het huidige spoor 7 vertrekken. Door het toevoegen van een extra perron komen er twee nieuwe sporen voor de treinen naar Haarlem (spoor 1 en 2) en worden de huidige sporen 7 en 8 beiden bestemd voor treinen uit Haarlem. Hierdoor zouden treinen elkaar op station Amsterdam Sloterdijk dus kunnen inhalen.

In verband met een noodzakelijke ingreep in de waterkering is de ruimtelijke reservering voor het extra perron in Sloterdijk voor spoor 1 en 2 recent vervallen. Alsnog realiseren van het extra perron is daarom waarschijnlijk kostbaar. Ook zonder dit perron is het doorstroomstation nog steeds mogelijk. Dit kan door het huidige spoor 3 te gebruiken voor treinen naar Haarlem en de sporen 4 t/m 7 voor treinen van/naar Zaandam. De sporen van/naar Zaandam schuiven dan dus 1 spoor op. Voorwaarde hiervoor is wel dat de extra sporen tussen Sloterdijk en Westerpark wel worden gerealiseerd. Voor extra capaciteit blijft het in de toekomst mogelijk het spoor tussen Haarlem en Amsterdam te verdubbelen naar vier sporen. Deze verdubbeling eindigt dan echter vlak voor station Sloterdijk.

#### **Toelichting bij maatregel 3:**

Momenteel heeft Amsterdam Centraal 14 doorgaande sporen (spoor 2 t/m 15) en 1 kopspoor (spoor 1). Vijf van de doorgaande sporen verdwijnen tijdens de verbouwing die de komende 10 jaar wordt gerealiseerd. Deze sporen verdwijnen in verband met verbreding van de perrons die nodig is om de trappen en roltrappen te kunnen verbreden. Daarom blijven er slechts 9 doorgaande sporen over.

Er is ruimte om alsnog een 10<sup>e</sup> spoor terug te bouwen (op de plek van het huidige spoor 15). Aanvankelijk zat het 10<sup>e</sup> spoor ook in de plannen voor de verbouwing van het station. Dit spoor is echter een paar jaar geleden wegbezuinigd vanwege de kosten om het perron langs dit spoor te verbreden. Het alsnog realiseren van het 10<sup>e</sup> spoor wordt technisch echter niet onmogelijk gemaakt.

Wanneer het 10<sup>e</sup> spoor versneld wordt gerealiseerd ontstaat nog een voordeel: In de toekomst kan de frequentie van de treinen tussen Haarlem/Alkmaar en Amsterdam worden verhoogd. Dit kan echter pas als het project Zuidasdok klaar is. Dit project zou klaar zijn in 2032 maar is inmiddels vertraagd tot 2036 en verdere vertraging dreigt. Het 10<sup>e</sup> spoor op Amsterdam Centraal geeft versneld extra capaciteit waardoor eerder dan 2036 de frequenties kunnen worden verhoogd.

In het kaartje uit 1993 staat overigens nog een 11<sup>e</sup> spoor ingetekend aan de noordoost zijde. Dit spoor is echter niet meer realiseerbaar omdat op deze locatie inmiddels een busterminal is gebouwd.

#### **Toelichting bij maatregel 4:**

Door het extra perron bij station Muiderpoort wordt het treinverkeer van/naar emplacement Watergraafsmeer ontvlecht van het doorgaande treinverkeer. Treinen vanuit zowel Haarlem, Zaandam als Schiphol kunnen hier dan opstellen en keren zonder dat andere treinen worden gehinderd. Dit is nodig omdat met doorgaand treinverkeer op Amsterdam Centraal keren op dat station niet meer wenselijk en grotendeels zelfs onmogelijk is gezien de hoge frequenties.

De treinen UIT Weesp kunnen om het emplacement heenrijden. Dit heeft wel als nadeel dat bij de stations Amsterdam Sciencepark en Diemen de perrons voor deze treinen 150 respectievelijk 300 meter verwijderd zullen zijn van de perrons voor de treinen NAAR Weesp.

Dit is met name lastig voor reizigers die met de fiets komen naar deze twee stations. Dit is op te lossen door de huidige sporen te blijven gebruiken maar dan tussen Amsterdam Sciencepark en Muiderpoort een fly over te bouwen zodat alsnog de doorgaande sporen los komen te liggen van de sporen van/naar het emplacement.