

AMENDEMENT Ambitie rechtstreeks met trein naar Utrecht, Almere, Hilversum en Amersfoort

De gemeenteraad van Haarlem in vergadering bijeen op 23 december 2021,

In beraadslaging over de Omgevingsvisie,

Constateerend dat:

- In Speerpunt 12 Knooppuntontwikkelingen in combinatie met verbeteren HOV bereikbaarheid (blz. 74) wel wordt gesproken over de regionale HOV-verbindingen, maar niet over de aansluiting van Haarlem op het nationale spoorwegnet;
- In de verdiepende uitspraak dat Haarlem werkt aan gemengde hoogstedelijke milieus rondom OV-knooppunten (blz. 92) als aandachtspunt goede OV-verbindingen met relevante gebieden in de Randstad worden genoemd, specifiek Amsterdam, Schiphol, Leiden en Den Haag maar hierbij niet worden genoemd Utrecht, Almere, Hilversum en Amersfoort;
- Alle treinen vanuit Haarlem richting het oosten momenteel eindigen op station Amsterdam Centraal en hierdoor reizigers vanuit Zuid-Kennemerland richting het oostelijk deel van de Metropoolregio (waaronder het grootste deel van de stations binnen Amsterdam) en verder richting de noordelijke en oostelijke provincies altijd moeten overstappen;
- Reizigers uit de Zaanstreek wel rechtstreekse verbindingen hebben met Amsterdam Zuidoost en Utrecht maar voor Almere en Amersfoort ook moeten overstappen;

Overwegende dat:

- Het niet meer van deze tijd is dat vrijwel alle treinen op Amsterdam Centraal omkeren;
- Er in het Toekomstbeeld OV2040 van het Rijk zelfs sprake is van het mogelijk verdwijnen (!) van Intercity's op de verbindingen Haarlem-Amsterdam Centraal en Amsterdam Centraal-Amersfoort/Almere Centrum zodat op deze verbindingen alleen nog maar Sprinters zullen rijden;
- Reizigers in dat geval tussen Haarlem en Almere of Amersfoort niet alleen de overstap houden, maar ook te maken kunnen krijgen met tot 15 minuten extra reistijd;
- Het in het belang van Haarlem, Almere, Hilversum en Amersfoort is dat Amsterdam een doorstroomstation wordt met rechtstreekse treinen in alle windrichtingen en dat dit zowel Intercity's als Sprinters zijn;
- De gemeente Amsterdam in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 daarentegen kiest voor meer Sprinters richting Haarlem/Almere/Hilversum (blz. 70 en 98) en geen enkele ambitie uitspreekt voor behoud of groei van het aantal Intercity's op deze corridor en ook geen ambitie uitspreekt voor het schrappen van de overstap op Amsterdam Centraal;
- Amsterdam hiermee lijkt te accepteren dat in de toekomst de Intercity's tussen Haarlem en Amsterdam Centraal en tussen Amsterdam Centraal en Almere Centrum/Amersfoort mogelijk zullen verdwijnen;
- In 1993 door ProRail al ontwerpen zijn gemaakt om het spoor binnen Amsterdam aan te passen om wel doorgaande verbindingen op Amsterdam Centraal in alle windrichtingen mogelijk te maken (o.a. door hiervoor noodzakelijke realisatie extra perrons bij Sloterdijk en Muiderpoort en de bouw van een fly-over ten westen van station Sloterdijk ten behoeve van treinen van Amsterdam Centraal richting Haarlem) en hiervoor de ruimte nog steeds beschikbaar is¹;
- In de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 voor een deel van deze maatregelen reserveringen zijn opgenomen, maar voor een ander deel niet;
- Het ter ondersteuning van de lobby van belang is dat Haarlem in haar Omgevingsvisie een duidelijke uitspraak doet over de gewenste aansluiting op het nationale spoorwegnetwerk waaronder doorgaande Intercity's en Sprinters naar stations ten oosten van Amsterdam Centraal;

¹ Zie toelichting in bijlage bij dit amendement.

BESLUIT

De omgevingsvisie als volgt te wijzigen:

1. Op blz. 15 bij de Strategische keuze 6 Mobiliteitstransitie in de opsomming toe te voegen:
“Haarlem beter aansluiten op het nationale spoorwegnetwerk ten zuiden en (noord) oosten van Amsterdam”
2. Op blz. 63 bij de Haarlemse opgave Duurzaam bereikbare stad de zin “We denken dit te kunnen doen door regionale HOV-verbindingen te verbeteren, voorzieningen dichterbij te maken en arbeidsplaatsen in de nabije omgeving te creëren.”

te wijzigen in:

“We denken dit te kunnen doen door regionale HOV-verbindingen te verbeteren, Haarlem via het nationale spoorwegnetwerk rechtstreekse spoorverbindingen te geven naar bestemmingen voorbij Amsterdam Centraal, voorzieningen dichterbij te maken en arbeidsplaatsen in de nabije omgeving te creëren.”

3. Op blz. 74 bij speerpunt 12 na de zin “Het OV-netwerk wordt uitgebreid met een lightrailverbinding richting Schiphol en Amsterdam Zuid.”

toe te voegen:

“Ook zet Haarlem in op doorgaande Intercity én Sprinterverbindingen vanuit Haarlem naar Almere, Hilversum, Amersfoort en Utrecht zodat reizigers niet meer hoeven over te stappen op Amsterdam Centraal.”

4. Op blz. 83 het volgende icoonproject toe te voegen en de titel van dit icoonproject ook op te nemen in de opsommingen op blz. 22 (icoonproject W en bij speerpunt 12), 74, 79 (inclusief kaart), 92 en 132:

“Rechtstreekse spoorverbinding met Utrecht, Almere, Hilversum en Amersfoort

Treinreizigers tussen de westkant en de oostkant van de Metropoolregio Amsterdam moeten zonder overstap kunnen reizen. Nu nog is Amsterdam Centraal voor alle treinen vanuit Haarlem, Almere, Hilversum/Amersfoort en Schiphol het eindpunt. Door Amsterdam Centraal om te vormen van een eindstation naar een doorstroomstation (zoals eerder gedaan op Utrecht Centraal) ontstaan nieuwe rechtstreekse Intercity- en Sprinterverbindingen in alle windrichtingen, worden reistijden korter en kunnen frequenties worden verhoogd. Dit is mogelijk door enkele spoorinvesteringen binnen de gemeente Amsterdam (onder meer ongelijkvloerse kruising ten westen van Amsterdam Sloterdijk voor treinen richting Haarlem en extra perrons op enkele Amsterdamse stations). Maar ook een uitbreiding van het spoor rond station Haarlem Spaarnwoude naar vier sporen is voor dit icoonproject wenselijk. Mede daarom is in deze omgevingsvisie ook een ruimtelijke reservering voor spooruitbreiding binnen Haarlem opgenomen. De trein kan door realisatie van rechtstreekse verbindingen tussen stations ten westen en ten oosten van Amsterdam Centraal voor veel meer reizigers een aantrekkelijk alternatief worden. De extra capaciteit op het spoor is ook van belang gezien de sterke groei van het aantal treinreizigers in de hele Metropoolregio en de gewenste verduurzaming van de mobiliteit. Met dit icoonproject, waarvoor samenwerking wordt gezocht met andere gemeenten in de Metropoolregio Amsterdam, onderstreept Haarlem ook in te zetten op frequentieverhoging van zowel Sprinters als Intercity's en dat er geen sprake kan zijn van het verdwijnen van verbindingen

met Intercity kwaliteit richting Amsterdam Centraal.”

5. Op blz. 92 bij de verdiepende uitspraak dat Haarlem werkt aan gemengde hoogstedelijke milieus rondom OV-knooppunten het aandachtspunt “Goede OV-verbindingen met relevante gebieden in de Randstad, specifiek gaat het om Amsterdam, Schiphol, Leiden en Den Haag”

te wijzigen in:

“Goede OV-verbindingen met relevante gebieden in de Randstad, specifiek gaat het om Amsterdam, Schiphol, Leiden, Den Haag, Utrecht, Almere, Hilversum, Amersfoort en Alkmaar.”

Verzoekt het college

In lijn met dit amendement, zo mogelijk samen met andere belanghebbenden zoals de gemeenten Hilversum, Hoorn, Purmerend, Zaanstad, Alkmaar, Almere en Amersfoort, te lobbyen:

- bij de gemeente Amsterdam om het project “Doorstroomstation Amsterdam Centraal” op te nemen in de eerstvolgende wijziging van de Omgevingsvisie inclusief de daarvoor benodigde ruimtelijke reserveringen en de uitspraak dat op alle corridors zowel hoogfrequentie IC's als Sprinters zijn gewenst;
- binnen de Metropoolregio Amsterdam om dit project een gezamenlijke ambitie te maken; en
- bij het Rijk voor het opnemen van dit project in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport inclusief de spooruitbreiding rond Haarlem Spaarnwoude;

en gaat over tot de orde van de dag.

Frank Visser, ChristenUnie

Bijlage: Spoorplan uit 1993 biedt voor Haarlem rechtstreekse treinen naar Utrecht, Almere, Hilversum en Amersfoort

Momenteel keren op station Amsterdam Centraal bijna alle treinen om. Hierdoor zit er op het centrale punt van het vervoersysteem van de Metropoolregio een onlogische en voor reizigers onhandige knip. Amsterdam Centraal is eindpunt voor alle treinen uit Haarlem, Almere, Amersfoort en Schiphol. Alleen tussen Zaandam en Utrecht zijn rechtstreekse treinen. Ook na de verbouwing van station Amsterdam Centraal blijft dit zo. Een doorkoppeling van Haarlem naar Weesp blijft in de toekomst mogelijk maar invoering daarvan gaat in de meeste scenario's van Toekomstbeeld OV2040 ten koste van de Intercity's van Amsterdam Centraal naar Almere Centrum, Amersfoort en Haarlem.

Op de volgende pagina staat een schema van een toekomstschets van het spoornetwerk rond Amsterdam van ProRail uit 1993. De twee schema's zijn identiek met uitzondering van de gekleurde markeringen die aangeven op welke relevante plekken in het bovenste schema een wijziging is doorgevoerd ten opzichte van de huidige situatie.

Je ziet in deze schema's o.a. 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). Relevant voor dit amendement is echter vooral dat in deze schema's de treinen NAAR Haarlem (oranje getekend op de tweede kaart) in station Amsterdam Centraal verschuiven van de meest zuidelijke sporen (huidige sporen 1, 2, 4 en 5) naar de meest noordelijke sporen terwijl de treinen UIT Haarlem (groen getekend op de tweede kaart) juist op de zuidelijke sporen blijven van het station. Kortom: alle treinen van/naar Haarlem worden in dit schema doorgaande treinen.

Dit is mogelijk door vier maatregelen die rood omcirkelt zijn op het tweede kaartje. 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), (3) behoud van het 10^e doorgaande spoor op Amsterdam Centraal en (4) extra perron bij Muiderpoort. Ruimtelijke reserveringen voor deze 4 maatregelen zijn tot op de dag van vandaag aanwezig.

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. Ook de corridor Alkmaar/Enkhuizen-Amsterdam profiteert dus. Want treinen vanaf deze corridor kunnen na deze ingreep niet alleen doorrijden naar Utrecht Centraal maar ook naar Almere, Hilversum en Amersfoort.

Toelichting bij maatregel 3:

Momenteel heeft Amsterdam Centraal 14 doorgaande sporen en 1 kopspoor. 5 doorgaande sporen verdwijnen echter 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.

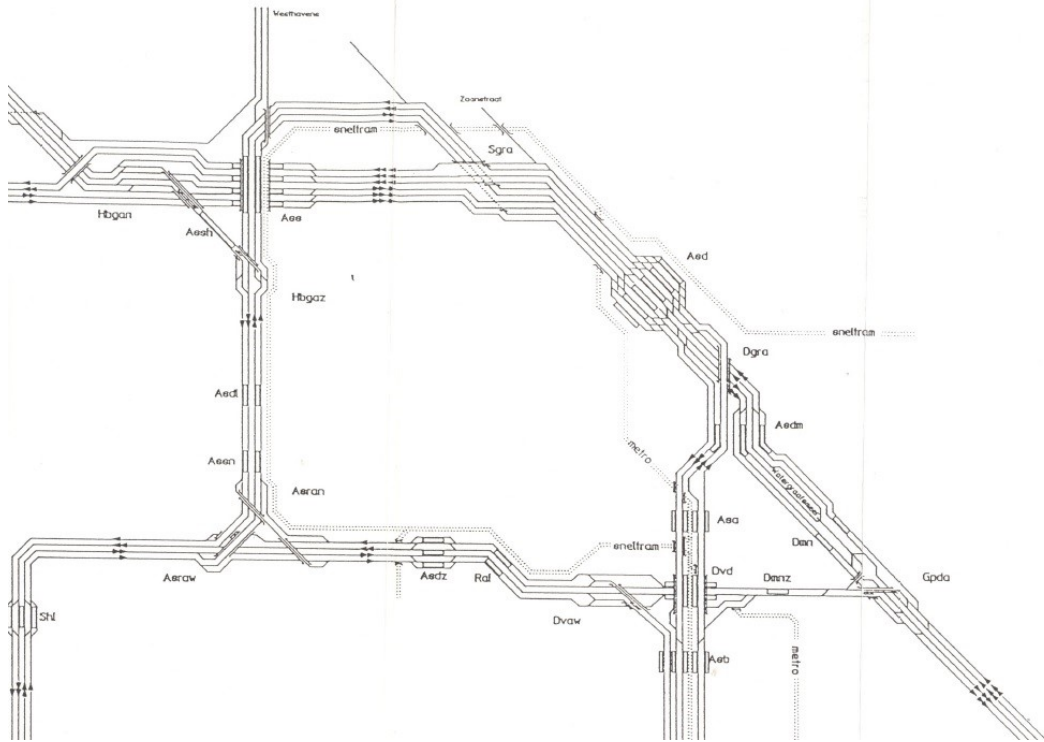
Er is ruimte om alsnog een 10^e spoor terug te bouwen. Aanvankelijk zat het 10^e spoor ook in de plannen voor de verbouwing van het station. Dit spoor is echter een paar jaar geleden wegbezuinigd. Het alsnog realiseren van het 10^e spoor wordt technisch echter niet onmogelijk gemaakt.

Het versneld realiseren van het 10^e spoor heeft nog een voordeel: In de toekomst kan de frequentie van de treinen tussen Haarlem 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^e spoor op Amsterdam Centraal geeft versneld extra capaciteit waardoor eerder dan 2036 de frequenties richting Haarlem kunnen worden verhoogd.

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

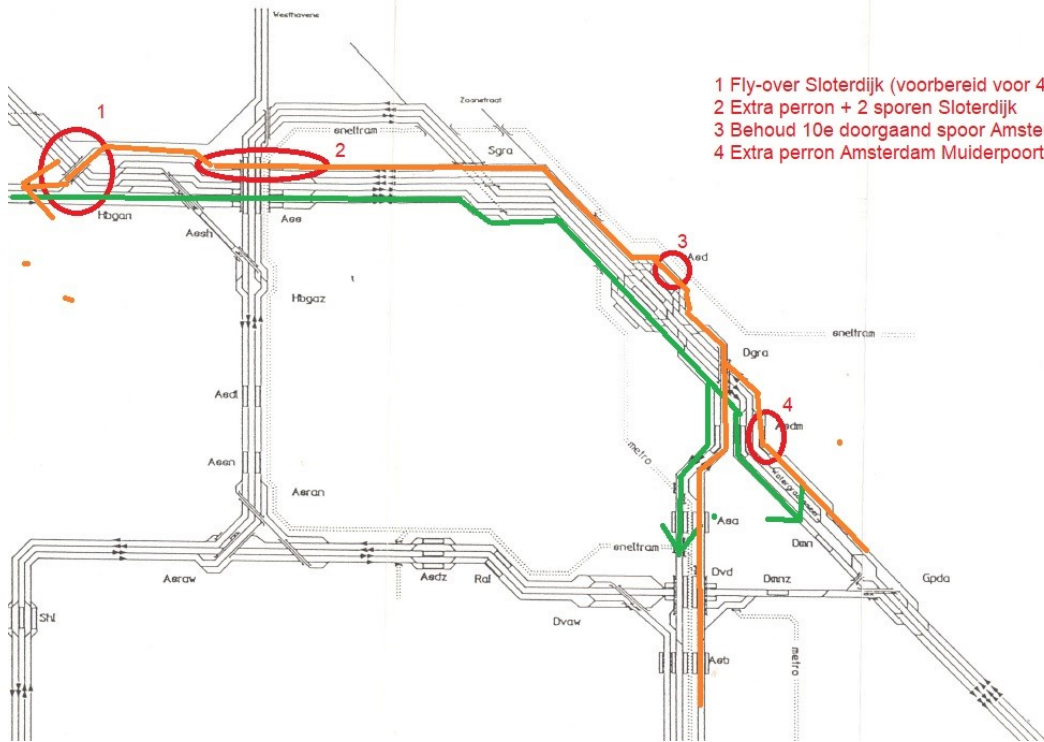
Bijlage III

Sporenschema OEL Asd
Scenario Ib



Bijlage III

Sporenschema OEL Asd
Scenario Ib



- 1 Fly-over Sloterdijk (voorbereid voor 4 sporen Haarlem-Amsterdam!)
- 2 Extra perron + 2 sporen Sloterdijk
- 3 Behoud 10e doorgaand spoor Amsterdam Centraal
- 4 Extra perron Amsterdam Muiderpoort