

Vergaderjaar 2023–2024

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1179

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 9 februari 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 24 november 2023 over de resultaten van het onderzoek naar de UK terminal (Kamerstuk 29 984, nr. 1178).

De vragen en opmerkingen zijn op 18 januari 2024 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 9 februari 2024 zijn de vragen beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Postma

Adjunct-griffier van de commissie,
Wiendels

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	blz.
Inleiding	2
VVD-fractie	2
D66-fractie	3
BBB-fractie	4

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de brief met de resultaten van het onderzoek naar de UK terminal. Deze leden betreuren ten eerste de keuze voor een oplossingsrichting waarbij gedurende zes maanden geen directe treinverbindingen van Amsterdam naar Londen zullen plaatsvinden. Deze leden zijn van mening dat het ministerie zich maximaal moet inzetten om passagiers zo snel mogelijk weer gebruik te laten maken van deze directe verbinding en dat het project minimale vertraging moet ondervinden. In dit kader hebben deze leden enkele aanvullende vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de uitkomsten van het onderzoek om de periode van geen vertrek vanuit Amsterdam door de Eurostar verder te verkorten. De periode zonder vertrek vanuit Amsterdam is naar aanleiding van dit onderzoek teruggebracht van zeven tot elf maanden naar zes maanden. Hierover en over de uitkomsten van het onderzoek hebben deze leden nog een aantal vragen.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de regering aangaande de uitkomsten van het onderzoek omtrent de UK terminal bij Amsterdam Centraal en hebben nog enkele vragen.

VVD-fractie

Overstap Brussel

De leden van de VVD-fractie constateren dat reizigers gedurende de tussenliggende periode nog steeds met de trein naar Londen kunnen reizen, maar waarschijnlijk in Brussel moeten uitstappen voor paspoort- en veiligheidscontroles. Wat is de waarschijnlijkheid van deze mogelijkheid? Hoeveel reizigers zullen per dag gebruik kunnen maken van deze mogelijkheid? Zijn er financiële consequenties aan verbonden voor de reizigers wanneer er gebruik moet worden gemaakt van de Belgische grenscontroles? Wat bedraagt de extra reistijd voor reizigers wanneer zij moeten uitstappen in Brussel? Is er ook gekeken naar alternatieve overstapplaatsen? Zo ja, welke? Zijn er ook alternatieven verkend die ervoor kunnen zorgen dat de reizigers niet hoeven uit te stappen?

Oplossingsrichting 3

De leden van de VVD-fractie lezen dat er is gekozen voor oplossingsrichting 1 in plaats van oplossingsrichting 3. Oplossingsrichting 3 zou kunnen resulteren in een hogere capaciteit voor reizigers in de komende jaren. Deelt de Staatssecretaris de opvatting dat, zelfs als er tijdelijk geen directe verbinding mogelijk is, reizigers zo snel mogelijk weer gebruik moeten kunnen maken van deze directe verbinding? Hoe rechtvaardigt zij dan de keuze om niet voor oplossingsrichting 3 te opteren? Kan de Staatssecretaris de planrisico's, gevolgrisico's en onbekendheden van oplossingsrichting 3 nader toelichten? Tevens, kan zij de planrisico's,

gevolgrisiko's en onbekendheden van zowel oplossingsrichting 1 als 3 met elkaar vergelijken?

Verdere versnellingsmogelijkheden

De leden van de VVD-fractie constateren dat er momenteel wordt gekeken naar extra versnellingsmogelijkheden in samenwerking met de aannemer. Welke alternatieve versnellingsmaatregelen zouden overwogen kunnen worden? Wat maakt dat deze nog niet zijn opgenomen in de huidige voorgestelde oplossingsrichtingen? Zouden deze aanvullende versnellingsopties ervoor kunnen zorgen dat er eerder dan oktober 2024, wanneer in oplossingsrichting 3 al reizigers zouden kunnen reizen, reizigers direct naar Londen kunnen reizen vanaf Amsterdam?

Motie Minhas c.s.¹

De leden van de VVD-fractie lezen in het definitieve rapport van de *UK Terminal Pre-Feasibility Study* dat er onderzoek is gedaan naar mogelijke oplossingsrichtingen, inclusief kansrijke varianten. Hierbij is geanalyseerd hoe toegang tot de huidige terminal kan worden verleend bij een eventuele verlenging, met specifieke aandacht voor diverse toegangspunten. De uiteindelijke beslissing is genomen om toegang te verschaffen via het vijfde perron tijdens de versnelling van de realisatie van de nieuwe terminal in de Amstelpassage. Welke overwegingen hebben een rol gespeeld bij het niet kiezen voor toegang via het busplatform in deze benadering? Wat zijn de redenen om dit niet te overwegen bij het verlengde gebruik van de bestaande terminal? Zijn er gesprekken gevoerd met de gemeente Amsterdam en andere relevante stakeholders en, zo ja, wat was het resultaat hiervan?

Daarnaast vragen deze leden wat de voor- en nadelen zijn van de keuze voor het vijfde perron, en eveneens de voor- en nadelen van andere kansrijke varianten bij het verlengen van het gebruik van de huidige terminal.

Inzichten gesprekken aannemers

De leden van de VVD-fractie lezen dat uit de gesprekken met de gecontracteerde aannemers blijkt dat er potentiële risico's spelen in het project, met name met betrekking tot de renovatie van het IJ-viaduct. Na de aanvang van de renovatie zal pas duidelijk worden in welke staat het viaduct zich werkelijk bevindt. Welke vertragingen kunnen worden verwacht als het viaduct in slechte staat verkeert? Wat zijn de mogelijke scenario's in dit geval? Daarnaast wordt in de informatie vermeld dat het zesde perron vóór de terminal moet worden gerenoveerd. Indien dit niet van onderaf mogelijk is, moet het werk op perronniveau plaatsvinden. Welke beperkingen brengt dit met zich mee en wat zijn de te verwachten effecten hiervan?

D66-fractie

De leden van de D66-fractie vragen wanneer er definitief zal worden bepaald tussen welke data reizigers geen gebruik meer kunnen maken van de directe Eurostar van Amsterdam naar Londen. Wanneer zullen reizigers hierover geïnformeerd worden? Welke gevolgen hebben de zes maanden onderbreking van de directe dienstregeling voor de Eurostar? En klopt het

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 1118

dat de Eurostar in de richting van Londen naar Amsterdam wel blijft rijden? Zo ja, betekent dit dat de treinen leeg weer richting Londen zullen rijden?

Voor de leden van de D66-fractie is een betrouwbaar netwerk van hogesnelheidstreinen cruciaal als alternatief voor kortereafstandsvluchten. Daarom moet alles op alles worden gezet om ook in de zes maanden onderbreking de hinder voor reizigers zoveel mogelijk te beperken. Welke mogelijkheden ziet de Staatssecretaris om de reis van Amsterdam naar Londen in deze zes maanden zo aangenaam mogelijk te laten verlopen voor de reizigers? Ziet zij mogelijkheden om de overstaptijd verder terug te brengen? En kan zij garanderen dat reizigers in de aangekondigde zes maanden niet duurder uit zullen zijn wanneer zij de trein nemen van Amsterdam naar Londen? Op welke manier zal worden gegarandeerd dat er voldoende capaciteit is op de trajecten tussen Amsterdam en Brussel en tussen Brussel en Londen?

BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie vragen vooral hoe er de komende tijd gecommuniceerd gaat worden aan de reizigers en of de dagelijkse reizigers die via of langs Amsterdam Centraal reizen, ook hinder gaan ondervinden. Is hier al meer over bekend en heeft de NS voldoende geborgd dat dagelijkse reizigers zo min mogelijk geremd gaan worden, en is er anders zicht op alternatieve verbindingen?

II Reactie van de bewindspersoon

De leden van de VVD-fractie constateren dat reizigers gedurende de tussenliggende periode nog steeds met de trein naar Londen kunnen reizen, maar waarschijnlijk in Brussel moeten uitstappen voor paspoort- en veiligheidscontroles.

1.

Wat is de waarschijnlijkheid van deze mogelijkheid?

Op 24 januari jl. heeft Eurostar bekend gemaakt dat reizigers naar Londen kunnen blijven reizen gedurende de periode waarin er niet beveiligd kan worden vertrokken van Amsterdam Centraal. Hierbij wordt voor de heenreis vanuit Amsterdam en Rotterdam gebruik gemaakt van een overstap in Brussel; de terugreis blijft direct mogelijk vanuit Londen naar Amsterdam en Rotterdam.

2.

Hoeveel reizigers zullen per dag gebruik kunnen maken van deze mogelijkheid?

Het aantal beschikbare stoelen varieert per dag. Tussen Nederland en Brussel rijdt Eurostar straks tot 15 treinen per dag. In de treinen komen meer stoelen beschikbaar omdat de terminalcapaciteit op Amsterdam Centraal niet meer beperkend is. De treinen vanuit Amsterdam bieden aansluiting op de treinen naar Londen. Tussen Brussel en Londen rijden in totaal tot 8 treinen per dag. Onder de streep kunnen meer reizigers gebruikmaken van de treinverbinding tussen Amsterdam en Londen.

3.

Zijn er financiële consequenties aan verbonden voor de reizigers wanneer er gebruik moet worden gemaakt van de Belgische grenscontroles?

De wettelijke tariefbevoegdheid ligt bij de vervoerder; Eurostar heeft mij laten weten dat de prijs fluctueert, maar dat de gemiddelde prijs ongeveer gelijk zal zijn aan de huidige prijs.

4.

Wat bedraagt de extra reistijd voor reizigers wanneer zij moeten uitstappen in Brussel?

De extra reistijd van vertrek tot aankomst bedraagt ongeveer 40 minuten. Dit wordt echter gecompenseerd doordat reizigers in Amsterdam en Rotterdam niet meer eerder op het station aanwezig hoeven te zijn voor de grens- en veiligheidscontroles. De totale reistijd van het Verenigd Koninkrijk naar Nederland blijft daarmee ongeveer hetzelfde.

5.

Is er ook gekeken naar alternatieve overstapplaatsen? Zo ja, welke?

In Nederland is Rotterdam het enige andere station dat faciliteiten biedt voor de grens- en veiligheidscontroles voor de verbinding naar Londen. Eurostar geeft aan dat de marktvraag in Rotterdam niet toereikend is en dat intensivering op dit station niet in het beoogde treinnetwerk past. Bovendien zou er in Rotterdam verbouwd moeten worden om de capaciteit uit te breiden om alle reizigers te kunnen controleren. Daarom is gekozen voor Brussel als het dichtstbijzijnde station met faciliteiten voor de grens- en veiligheidscontroles.

6.

Zijn er ook alternatieven verkend die ervoor kunnen zorgen dat de reizigers niet hoeven uit te stappen?

Ja er zijn vele alternatieven verkend om reizen zonder overstap mogelijk te maken. Helaas zijn deze niet haalbaar bevonden door de betrokken partijen. Er gelden strenge eisen voor grens- en veiligheidscontroles en dit proces kan niet op een alternatieve manier worden ingericht. Door de keuze voor deze dienstregeling kan er volgens Eurostar het beste worden voldaan aan de vervoersvraag.

De leden van de VVD-fractie lezen dat er is gekozen voor oplossingsrichting 1 in plaats van oplossingsrichting 3. Oplossingsrichting 3 zou kunnen resulteren in een hogere capaciteit voor reizigers in de komende jaren.

7.

Deelt de Staatssecretaris de opvatting dat, zelfs als er tijdelijk geen directe verbinding mogelijk is, reizigers zo snel mogelijk weer gebruik moeten kunnen maken van deze directe verbinding? Hoe rechtvaardigt zij dan de keuze om niet voor oplossingsrichting 3 te opteren?

Met oplossingsrichting 3 zouden de risico's op de lopende, complexe projecten rondom de huidige terminal verder worden verhoogd. Bovendien kan bij deze oplossingsrichting pas in augustus 2024 zekerheid gegeven worden aan de reizigers of de trein daadwerkelijk kan rijden omdat dan de staat van het IJ-viaduct bekend is. Al met al staat het ongemak van een overstap in Brussel, in tijd gelijk aan de wachttijd in de huidige terminal, niet in verhouding tot bovengenoemde risico's op de lopende grootschalige en complexe verbouwingen op Amsterdam Centraal.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, NS en ProRail hebben er daarom voor gekozen om de nieuwe terminal in de Amstelpassage versneld te bouwen om daarmee de periode van onbeveiligd vertrek zoveel mogelijk te verkleinen. Deze keuze begrijpt en erkent Eurostar ook. De betrokken partijen kiezen met deze oplossing voor maximale zekerheid en duidelijkheid voor de reizigers en voor het zo snel mogelijk vergroten van de capaciteit en kwaliteit van de terminal, zodat dankzij het versneld opleveren van de nieuwe terminal al in de loop van 2025 met een substantieel groter aantal reizigers naar Londen gereisd kan worden.

8.

Kan de Staatssecretaris de planrisico's, gevolgrisco's en onbekendheden van oplossingsrichting 3 nader toelichten?

De planrisico's, gevolgrisco's en onbekendheden van oplossingsrichting 3 zijn in de basis de planrisico's, gevolgrisco's en onbekendheden van oplossingsrichting 1, aangevuld met de planrisico's, gevolgrisco's en onbekendheden van het langer in gebruik houden van de huidige terminal op perron 6.

In onderstaande tabel zijn de belangrijkste planrisico's, gevolgrisco's en onbekendheden opgenomen, zoals geïdentificeerd tijdens het onderzoek.

	Oplossingsrichting 1	Oplossingsrichting 3
Planrisico's	<ul style="list-style-type: none"> - Korte doorlooptijden bouwactiviteiten - Levertijden bouwmaterialen - Tijdige realisatie opvolgende werkzaamheden door KMar en UKBF, incl. eigen internetaansluitingen - Verkrijgen van tijdelijke ontheffing TSI-PRM 	<p>Zie oplossingsrichting 1 +</p> <ul style="list-style-type: none"> - Realiseren van een alternatieve locatie voor aannemer C11. - Moment van plaatsing oversteek p5-p6, afhankelijk van detailplanning realisatie vrijdragend perron.
Gevolgrisco's	<ul style="list-style-type: none"> - Geen, de vervroegde realisatie en ingebruikname Amstelpassage veroorzaakt geen additionele risico's voor andere projecten of het operationele proces in het station. 	<p>Zie oplossingsrichting 1 +</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verstoring bouwproces PHS en IJ-viaduct kan langdurig effect hebben op PHS bouwfasering en dienstregeling treinverkeer. Zie meer info op pagina 16 van de rapportage.
Onbekendheden	<ul style="list-style-type: none"> - Uitkomst lopende aanbesteding aannemers. - Kansen op versnelling door incentives in aanbesteding. 	<p>Zie oplossingsrichting 1 +</p> <ul style="list-style-type: none"> - Continuïteit oversteek afhankelijk van benodigde bijsturing van bouwactiviteiten IJ-viaduct. - Moment van invoering Entry/Exit System en gevolgen voor het kunnen gebruiken van de huidige terminal.

9.

Tevens, kan zij de planrisico's, gevolgrisco's en onbekendheden van zowel oplossingsrichting 1 als 3 met elkaar vergelijken?

Het verschil tussen oplossingsrichting 1 en 3 zijn de aanvullende planrisico's, gevolgrisco's en onbekendheden van het langer in gebruik houden van de huidige terminal op perron 6, zie ook kolom twee in de tabel in het antwoord op vraag 2.

De leden van de VVD-fractie constateren dat er momenteel wordt gekeken naar extra versnellingsmogelijkheden in samenwerking met de aannemer.

10.

Welke alternatieve versnellingsmaatregelen zouden overwogen kunnen worden?

Na de EU-aanbesteding doorlopen te hebben, is door NS Stations onlangs een bouwteamovereenkomst gesloten met een aannemer. Met deze aannemer worden de plannen en planning op dit moment verder

uitgewerkt. Er zijn met deze aannemer vooralsnog geen nieuwe versnellingsmaatregelen gevonden.

11.

Wat maakt dat deze nog niet zijn opgenomen in de huidige voorgestelde oplossingsrichtingen?

De procedure om de verbouwing van de Amstelpassage te gunnen zat op het moment dat de rapportage werd afgerond nog in de aanbestedingsfase. Er was destijds dus nog geen zicht op versnellingsmaatregelen.

12.

Zouden deze aanvullende versnellingsopties ervoor kunnen zorgen dat er eerder dan oktober 2024, wanneer in oplossingsrichting 3 al reizigers zouden kunnen reizen, reizigers direct naar Londen kunnen reizen vanaf Amsterdam?

Nee, zoals ook aangegeven in het antwoord op vraag 10 zijn er geen aanvullende versnellingsopties gevonden. Eerder dan oktober 2024 een rechtstreekse verbinding naar Londen bieden, lijkt dan ook niet mogelijk.

13.

Welke overwegingen hebben een rol gespeeld bij het niet kiezen voor toegang via het busplatform in deze benadering? Wat zijn de redenen om dit niet te overwegen bij het verlengde gebruik van de bestaande terminal?

Toegang via het busplatform naar internationale terminal was mogelijk haalbaar, maar had grote technische uitdagingen aangezien een tijdelijke loopbrug diende te worden gerealiseerd over de busbanen heen. De reizigersstromen van de Eurostartreinen zouden zich door het verkeer en de passagiers op het busplatform moeten verplaatsen. Bovendien zou tot augustus 2024 onzeker zijn of een dergelijke loopbrug op perron 6 wel kon aansluiten in het gebied voor de terminal, omdat dit gebied mogelijk opgebroken zou moeten worden voor de renovatie van het IJ-viaduct.

14.

Zijn er gesprekken gevoerd met de gemeente Amsterdam en andere relevante stakeholders en, zo ja, wat was het resultaat hiervan?

De gemeente Amsterdam, de vervoersregio Amsterdam en de grensautoriteiten zijn nauw betrokken geweest bij het onderzoek omdat zij vanuit hun werkterrein zouden kunnen bijdragen aan één van de oplossingsrichtingen. Alle betrokkenen hebben constructief meegedacht. De input van de betrokkenen is meegenomen in het rapport van RHDHV. Ook is er contact geweest met Rover.

15.

Daarnaast vragen deze leden wat de voor- en nadelen zijn van de keuze voor het vijfde perron, en eveneens de voor- en nadelen van andere kansrijke varianten bij het verlengen van het gebruik van de huidige terminal.

Toegang via het vijfde perron tot de internationale terminal zou *crowd control* vergen, maar is technisch gezien eenvoudiger te realiseren dan de andere oplossingen. Gezien het feit dat de verbinding tussen het vijfde en zesde perron toch in alle varianten noodzakelijk was, zou het onlogisch zijn om niet via het vijfde perron naar de terminal te gaan. Het grootste nadeel van toegang via het vijfde perron is het oversteken van het werkterrein in de spoorbak tussen het vijfde en zesde perron. Dit is

uiteengezet op pagina 11 van de rapportage naar aanleiding van het externe onderzoek.

16.

Welke vertragingen kunnen worden verwacht als het IJ-viaduct in slechte staat verkeert? Wat zijn de mogelijke scenario's in dit geval?

Als er geen maatregelen worden getroffen, ontstaat het risico dat de werkzaamheden langer duren dan nu voorzien en dat er langer hinder voor reizigers is (minder sporen en minder perronruimte beschikbaar). Daarom worden verschillende maatregelen getroffen om dit te voorkomen. ProRail voert voor de start van de werkzaamheden (juni 2024) aanvullende onderzoeken uit om een beter beeld te krijgen van de staat van het viaduct en zij past de werkwijzen daar, zo nodig, op aan. Waar dat kan, wordt bijvoorbeeld een deel van de werkzaamheden vóór juni 2024 uitgevoerd en worden (vervoers)scenario's uitgewerkt om eventuele uitloop van werkzaamheden op te vangen met zo min mogelijk hinder voor de reizigers.

Door de keuze voor optie 1 is het werk aan het IJ-viaduct meer losgehaald van de dienstregeling van Eurostar. Bij optie 3 is dit met elkaar verweven een te groot risico oplevert. Zie ook het antwoord op vraag 7.

17.

Daarnaast wordt in de informatie vermeld dat het zesde perron vóór de terminal moet worden gerenoveerd. Indien dit niet van onderaf mogelijk is, moet het werk op perronniveau plaatsvinden. Welke beperkingen brengt dit met zich mee en wat zijn de te verwachten effecten hiervan?

Vooralsnog lijkt het er niet op dat de renovatie van het IJ-viaduct extra beperkingen met zich meebrengt voor de treindienst naar Londen. Door de keuze voor optie 1 behoort dit gebied tot het werkkerrein.

De leden van de D66-fractie vragen wanneer er definitief zal worden bepaald tussen welke data reizigers geen gebruik meer kunnen maken van de directe Eurostar van Amsterdam naar Londen.

18.

Wanneer zullen reizigers hierover geïnformeerd worden?

Eurostar heeft op 24 januari haar dienstregeling opengesteld in het boekingssysteem op haar website en dit ook in de media aangekondigd.

19.

Welke gevolgen hebben de zes maanden onderbreking van de directe dienstregeling voor de Eurostar? En klopt het dat de Eurostar in de richting van Londen naar Amsterdam wel blijft rijden? Zo ja, betekent dit dat de treinen leeg weer richting Londen zullen rijden?

Het aantal beschikbare stoelen varieert per dag. Tussen Nederland en Brussel rijdt Eurostar straks tot 15 treinen per dag, in deze treinen komen meer stoelen beschikbaar omdat de terminalcapaciteit op Amsterdam centraal niet meer beperkend is. De treinen vanuit Amsterdam Centraal bieden aansluiting op de treinen naar Londen. Tussen Brussel en Londen rijden totaal tot 8 treinen per dag. Onder de streep kunnen dus meer reizigers gebruikmaken van de treinverbinding tussen Amsterdam en Londen. De trein van Londen naar Amsterdam blijft beschikbaar voor reizigers zonder dat een overstap in Brussel nodig is.

Voor de leden van de D66-fractie is een betrouwbaar netwerk van hogesnelheidstreinen cruciaal als alternatief voor kortereafstandsvluchten. Daarom moet alles op alles worden gezet om ook in de zes maanden onderbreking de hinder voor reizigers zoveel mogelijk te beperken.

20.

Welke mogelijkheden ziet de Staatssecretaris om de reis van Amsterdam naar Londen in deze zes maanden zo aangenaam mogelijk te laten verlopen voor de reizigers? Ziet zij mogelijkheden om de overstaptijd verder terug te brengen?

Alle partijen hebben zich gezamenlijk ingespannen om de overstap in Brussel te optimaliseren waarmee reizen van Nederland naar Londen op een prettige manier mogelijk blijft. De overstap in Brussel is zo kort mogelijk gemaakt en staat ongeveer gelijk aan de wachttijd die reizigers nu spenderen in de lounge op Amsterdam Centraal voor vertrek van de trein. Tijdens de overstap in Brussel worden de grens- en veiligheidscontroles uitgevoerd. Er gelden strenge eisen voor deze controles en dit proces kan niet op een alternatieve of snellere manier worden ingericht.

21.

En kan zij garanderen dat reizigers in de aangekondigde zes maanden niet duurder uit zullen zijn wanneer zij de trein nemen van Amsterdam naar Londen?

De wettelijke tariefbevoegdheid ligt bij de vervoerder; Eurostar heeft mij laten weten dat de prijs fluctueert, maar dat de gemiddelde prijs ongeveer gelijk zal zijn aan de huidige prijs.

22.

Op welke manier zal worden gegarandeerd dat er voldoende capaciteit is op de trajecten tussen Amsterdam en Brussel en tussen Brussel en Londen?

Doordat de terminalcapaciteit niet meer beperkend is en de trein verder gevuld kan worden, stijgt de capaciteit vanuit Amsterdam. Dit betekent dat Eurostar meer reizigers kan vervoeren naar Brussel en Parijs en naar Londen. Bovendien kunnen reizigers natuurlijk ook gebruikmaken van de reguliere IC-verbinding naar Brussel.

De leden van de BBB-fractie vragen vooral hoe er de komende tijd gecommuniceerd gaat worden aan de reizigers en of de dagelijkse reizigers die via of langs Amsterdam Centraal reizen, ook hinder gaan ondervinden.

23.

Is hier al meer over bekend en heeft de NS voldoende geborgd dat dagelijkse reizigers zo min mogelijk geremd gaan worden, en is er anders zicht op alternatieve verbindingen?

Tijdens de grootschalige verbouwing die de komende jaren op Amsterdam Centraal uitgevoerd wordt, zijn gedurende diverse periodes minder sporen en perrons op Amsterdam Centraal beschikbaar. Zo zijn nu spoor 1 en 2a buiten gebruik. Dat heeft gevolgen voor de dienstregeling. Alle aandacht van de spoorsector is erop gericht om zorgvuldig te communiceren over eventuele aanpassingen in de treindienst en tijdig alternatieven te bieden voor de reizigers, zodat zij Amsterdam Centraal kunnen bereiken (bijvoorbeeld via omreisroutes of door over te stappen op een metro). Hierbij is het uitgangspunt altijd dat zoveel mogelijk treinen volgens dienstregeling blijven rijden.