

Vergaderjaar 2023–2024

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 1178**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VOLKSGEZONDHEID, WELZIJN EN SPORT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 november 2023

De afgelopen jaren is door mijn ministerie, NS, ProRail, Eurostar en nog vele anderen hard gewerkt aan het vinden van een oplossing om het direct beveiligd vertrek van de Eurostar vanaf Amsterdam Centraal blijvend mogelijk te maken. De directe treinverbinding tussen Amsterdam en Londen is een waardevolle verbinding die een volwaardig alternatief is voor het vliegtuig. Tijdens de grootschalige en complexe verbouwingen van station Amsterdam Centraal is eerder geconstateerd dat de Eurostar niet direct beveiligd kan vertrekken naar Londen, omdat er geen ruimte was voor de benodigde paspoort- en bagagecontroles. Dit zou gelden in de periode van december dit jaar totdat de uiteindelijke terminal op Amsterdam Zuid na 2036 klaar is. Doordat ProRail mogelijkheden heeft gevonden om de huidige terminal langer open te houden en door de keuze voor de bouw van een nieuwe vertrekterminal in de Amstelpassage, is deze periode aanzienlijk verkleind naar 7 tot 11 maanden. In de afgelopen maanden is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om deze periode nog verder te verkorten.

Op 16 juni heb ik u een terugkoppeling gegeven van het locatiebezoek aan Amsterdam Centraal met alle betrokkenen waaronder de grensautoriteiten, gemeente Amsterdam en Rover.<sup>1</sup> Tijdens dat locatiebezoek hebben Eurostar, NS, ProRail en IenW met elkaar besloten een gezamenlijke opdracht te verlenen aan een onafhankelijk onderzoeksbureau om nogmaals naar de mogelijkheden te kijken om de huidige terminal langer open te houden en de nieuwe locatie in de Amstelpassage te versnellen, zodat het mogelijk blijft om beveiligd te vertrekken vanaf dit station. Dit onderzoek is in de afgelopen maanden uitgevoerd door RHDHV en SMA/Railtime. Bij dezen bied ik het onderzoeksrapport aan en ga ik in op de conclusies die de betrokken partijen gezamenlijk hebben getrokken.

<sup>1</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2022/23, 29 984, nr. 1108.

Alle partijen willen het beveiligd vertrek van de Eurostar vanaf Amsterdam Centraal zo goed mogelijk faciliteren tijdens de grootschalige werkzaamheden die uitgevoerd worden op dit station. In deze periode worden de stalen bruggen vervangen, de reizigerstunnel en de perrons verbreed, de spoorbak vernieuwd, de fietsenstalling aangelegd en het IJ-viaduct gerenoveerd. Noodzakelijke verbouwingen om de verwachte groei van nationale en internationale reizigers en goederen het hoofd te kunnen bieden. Daarbij zijn de werkzaamheden noodzakelijk, omdat uitstel van onder andere de capaciteitsvergroting en renovatiewerkzaamheden vanwege veiligheid niet verantwoord is. Er is de betrokkenen alles aan gelegen om tijdens deze verbouwingen het internationaal en nationaal treinverkeer zoveel als mogelijk te laten blijven rijden en duidelijkheid te verschaffen aan de reiziger. De afgelopen periode is er intensief contact geweest om een oplossing te vinden waar de reizigers het meeste bij gebaat zijn.

Gezamenlijk is geconstateerd dat er drie oplossingsrichtingen zijn om de periode verder te verkleinen: de versnelde realisatie van een volwaardige vertrekterminal in de Amstelpassage, een tijdelijke terminal binnenin een volwaardige vertrekterminal in de Amstelpassage te bouwen, of de huidige terminal langer te gebruiken. Deze drie richtingen zijn de afgelopen maanden verder uitgewerkt. Ook in dit onderzoek zijn helaas geen nieuwe oplossingsrichtingen gevonden.

### **Uitkomsten onderzoek**

Onder andere op basis van de moties Minhas<sup>2</sup> en De Hoop c.s.<sup>3</sup> was de opdracht aan RHDHV en SMA/Railtime om te komen met oplossingsrichtingen om de periode waarin Eurostar niet beveiligd kan vertrekken vanaf Amsterdam Centraal verder te verkleinen. De fractie van de ChristenUnie heeft in het Schriftelijke Overleg Internationaal spoor verzocht om de dilemma's te delen die bij de verschillende oplossingsrichtingen naar voren zijn gekomen. Deze brief gaat op deze elementen in. Daarnaast heeft Lid De Hoop schriftelijk vragen gesteld.

#### *Versnellen nieuwe vertrekterminal in de Amstelpassage*

De moties roepen op tot het zo kort mogelijk maken van de periode waarin niet beveiligd vertrokken kan worden. Met dank aan de inzet van de betrokken partijen kan een versnelling van de realisatie van een nieuwe vertrekterminal in de Amstelpassage bereikt worden. Met deze keuze kan de periode dat er niet beveiligd vertrokken kan worden vanaf Amsterdam Centraal worden verkleind van circa 7–11 maanden naar circa zes maanden (de exacte data dat er niet beveiligd vertrokken kan worden vanaf Amsterdam Centraal zijn nog niet bekend, maar zullen naar verwachting liggen tussen juni 2024 en december 2024).

Het versneld afbouwen van de nieuwe terminal in de Amstelpassage heeft een laag risicoprofiel, staat los van de grootschalige projecten en de versnelling kan binnen de reeds geplande realisatie van de Amstelpassage bereikt worden. Door hier nu voor te kiezen creëren we duidelijkheid voor de nationale en internationale reiziger. In december 2024 kan gebruik worden gemaakt van de nieuwe, en veel grotere, terminal in de

---

<sup>2</sup> 29 984-1118 verzoekt de regering om maximaal in te zetten op het behouden van de Eurostar-verbinding Amsterdam-Londen en met de gemeente Amsterdam en andere stakeholders in overleg te treden over hoe een deel van het busstation gebruikt kan worden voor de passagiersafhandeling van de Eurostar.

<sup>3</sup> 29 984-1166 verzoekt het kabinet alles in het werk te stellen om actief bij te dragen aan het vinden van een passende oplossing, en de Kamer hierover zo spoedig mogelijk te informeren.

Amstelpassage. In deze nieuwe terminal kunnen uiteindelijk tot 650 reizigers per trein beveiligd naar Londen vertrekken ten opzichte van zo'n 250 nu. Dat levert dus een grote verbetering op. Helaas kan met deze oplossing het gat niet volledig gedicht worden. Alle partijen zetten zich daarom in om de werkzaamheden nog verder te versnellen. Met de aannemer worden bijvoorbeeld nog verdere versnellingsmogelijkheden bekeken.

Gedurende een periode van circa zes maanden kunnen reizigers vanaf Amsterdam naar Londen reizen met een overstap in Brussel. Ik beseft me dat een rechtstreekse reis voor de reiziger aangenamer is dan met een overstap, maar zo blijft er voor de reiziger in ieder geval een reismogelijkheid in stand. De komende periode zullen NS, ProRail, Eurostar en IenW zich gezamenlijk inspannen om de overstap in Brussel te optimaliseren waarmee reizen van Nederland naar Londen op een prettige manier mogelijk blijft.

#### *Andere oplossingsrichtingen*

Daarnaast zijn er twee andere oplossingsrichtingen om het gat verder te dichten: een tijdelijke terminal binnenin de nieuwe volwaardige terminal in de Amstelpassage bouwen of de huidige terminal langer openhouden. De partijen kiezen nu echter niet voor deze oplossingsrichtingen, omdat hier grote onzekerheden en risico's aan kleven.

Ten eerste een tijdelijke terminal binnenin de nieuwe volwaardige terminal bouwen. Met deze oplossing is het gat het kleinst te maken, maar het totaal aantal passagiers dat in 2025 vervoerd kan worden is het laagst. Een kleinere terminal wordt dan eerder in gebruik genomen, voordat de uiteindelijke volwaardige terminal wordt gerealiseerd. De volwaardige terminal, waarvoor de hele Amstelpassage gebruikt wordt, is met deze oplossing later klaar waardoor de capaciteit voor Eurostar eind 2025 omhoog kan. Ook zijn er nog geen ontwerp, vergunning of aannemer. De planning voor realisatie is dus krap en we creëren risico's voor de oplevering van de uiteindelijke Amstelpassage.

Ten tweede het langer openhouden van de huidige terminal, met deze keuze resteert er vanaf juli minimaal een gat van circa drie maanden omdat reizigers in die periode niet veilig van het perron naar de terminal kunnen komen. De tijdelijke terminal blijft in gebruik totdat de nieuwe terminal in de Amstelpassage gereed is. De periode waarin langer direct beveiligd vertrokken kan worden is beperkt, maar de risico's op de lopende projecten worden wel verder verhoogd. Bovendien kan bij deze oplossingsrichting pas in augustus zekerheid gegeven worden aan de reizigers of de trein daadwerkelijk kan rijden omdat dan de staat van het IJ-viaduct bekend is.

Vertraging van de werkzaamheden op Amsterdam Centraal kan leiden tot grootschalige treinuitval op de corridors tussen Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp en Amsterdam-Weesp-Almere/Amersfoort. Ook de internationale treinen, zowel naar Berlijn als naar Brussel en verder, kunnen dan niet rijden, waar vele reizigers de dupe van zullen zijn. Ongeveer 80.000 reizigers per dag worden dan direct gehinderd. Daarnaast bestaat er een aanzienlijk risico op hogere kosten voor de grootschalige projecten. Deze projecten hebben een gezamenlijke waarde van ruim één miljard euro en vertraging loopt dan al snel in de honderden miljoenen. Gezien de druk op het Mobiliteitsfonds is het beheersbaar houden van projecten ook erg belangrijk voor mij. De bouwwerkzaamheden zijn complex en het blijven gebruiken van de terminal op deze locatie maakt de werkzaamheden complexer. Bovendien is uit de gesprekken met aannemers

gebleken dat zij de huidige werkzaamheden al uitdagend vinden. Ik wil daar geen extra complexiteit aan toevoegen.

### **Uitkomsten overleggen**

Het afgelopen jaar is alles op alles gezet door de betrokken organisaties om direct beveiligd vertrek van de Eurostar vanaf station Amsterdam mogelijk te houden. Ik ben blij te melden dat, dat heeft geresulteerd in een versnelde oplevering van een nieuwe volwaardige vertrekterminal in de Amstelpassage. Helaas hebben we ook moeten constateren dat een gat blijft bestaan waarin Eurostar niet direct, beveiligd kan vertrekken vanaf Amsterdam Centraal. Dit is voor iedereen zeer teleurstellend. De andere oplossingsrichtingen brachten dusdanig veel onzekerheden en risico's met zich mee dat partijen hier niet voor hebben gekozen. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, NS en ProRail hebben er daarom voor gekozen om de nieuwe terminal in de Amstelpassage versneld af te bouwen om daarmee de periode van onbeveiligd vertrek zoveel mogelijk te verkleinen, hetgeen Eurostar begrijpt en erkent. De betrokken partijen kiezen met deze oplossing voor maximale zekerheid en duidelijkheid aan 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.

Alle betrokken partijen zullen er vanuit hun eigen verantwoordelijkheid alles aan doen om deze oplossingsrichting (het versneld opleveren van een nieuwe terminal in Amstelpassage) te bestendigen en tot een succes te maken zodat het aantal passagiers op deze verbinding zo snel mogelijk kan groeien. In de tussenliggende periode zullen alle betrokken partijen de dienstregeling voor de periode dat Eurostar niet direct kan vertrekken vanaf Amsterdam Centraal én de gevolgen daarvan voor de bedrijfsvoering van NS en Eurostar in kaart brengen. Zo wordt bijvoorbeeld gesproken over het optimaliseren van de overstap in Brussel, als dat nodig blijkt te zijn. Het doel van alle betrokkenen is dat reizen van Nederland naar Londen zo prettig mogelijk blijft.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.L.W.A. Heijnen