



**TER BESLISSING**

**Datum**

30 mei 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/149808

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Rijksinfrastructuur

**Beslistermijn**

31-05-2023

**Bijlage(n)**

1

Aan

Staatssecretaris  
Cc Minister

nota

Beslisnota bij kamerbrief UK terminal

**Aanleiding**

Op 4 november 2022 heeft u de Kamer voor het laatst geïnformeerd over de uitdagingen die spelen rondom het beveiligd vertrek van de trein op Amsterdam Centraal naar Londen. Afgelopen week bent u gevraagd een besluit te nemen over de uitkomst van nadere onderzoeken voor deze korte termijn. In die beslisnota is aangegeven dat een brief volgt om de kamer te informeren over deze uitkomsten. Deze nota is de begeleiding bij deze brief.

**Geadviseerd besluit**

U wordt gevraagd om akkoord te gaan met het verzenden van bijgevoegde kamerbrief over de uitkomsten van nader onderzoek, waarbij de periode dat niet beveiligd vertrokken kan worden vanaf Amsterdam Centraal naar het Verenigd Koninkrijk slechts gedeeltelijk kan worden opgelost (bijlage 1).

**Kernpunten**

In de brief geeft u aan dat de periode waarin niet beveiligd vertrokken kan worden slechts gedeeltelijk kan worden opgelost. Deze periode is teruggebracht naar 7 tot 11 maanden (juni 2024 tot januari 2025 – mei 2025). Helaas is het niet gelukt om deze periode verder te verkleinen of weg te nemen. Ook een externe review heeft geen nieuwe inzichten opgeleverd. U geeft in de brief aan teleurgesteld te zijn over deze uitkomst.

U besteedt in de brief nadrukkelijk aandacht aan de impact van deze uitkomst op reizigers en op het gebied van toegankelijkheid in het bijzonder. U bekijkt of uw ministerie een rol kan spelen om de negatieve gevolgen zo klein mogelijk te houden.

**Beslistermijn**

Op 8 juni zal het onderwerp aan de orde komen in het CD Spoor. Het is daarom gewenst deze brief voor 1 juni te versturen.

**Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

**Bijlagen**

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
02.	Kamerbrief over beveiligd vertrek vanaf Amsterdam naar Verenigd Koninkrijk	Kamerbrief waar via deze nota een besluit over wordt gevraagd.

**Datum**

30 mei 2023

**Onze referentie**

IENW/BSK-2023/149808

**Opgesteld door**Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Rijksinfrastructuur**Aan**

Staatssecretaris

**Bijlage(n)**

1

*Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's*

<b>Datum</b>	<b>Naam beslisnota</b>	<b>Toelichting</b>
22 mei 2023	Beslisnota UK terminal Ultra Korte Termijn	In de nota wordt de uitkomst voorgelegd van de onderzoeken naar oplossingen om te voorkomen dat er een periode niet beveiligd vertrokken kan worden vanuit Amsterdam Centraal naar Londen. Het is niet mogelijk gebleken dit te voorkomen en voor een periode van 7 tot 11 maanden is er geen beveiligd vertrek mogelijk van Amsterdam Centraal naar het Verenigd Koninkrijk.



Aan Minister en Staatssecretaris

nota

UK terminal Ultra Korte Termijn

**TER BESLISSING**

**Datum**

22 mei 2023

**Onze referentie**

IenW/BSK-2023/144729

**Opgesteld door**

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en

Spoor

Rijksinfrastructuur

**Beslistermijn**

26 mei 2023

**Bijlage(n)**

Bijlage 1. Input NS over B

(met input ProRail); Bijlage 2

Input NS over impact

**Aanleiding**

In de afgelopen periode is het gelukt een oplossing te vinden voor het overbruggen van het gat van 10 jaar tot het derde perron op Amsterdam Zuid gereed zal zijn. In deze 10 jaar wordt een beveiligd vertrek naar de UK mogelijk vanuit een nog te bouwen tijdelijke terminal in de Amstelpassage op Amsterdam Centraal. Ook heeft ProRail het gebruik van de huidige terminal met 6 maanden kunnen verlengen.

Ondanks deze oplossingen is een gat van 7-11 maanden aanwezig gebleven waarin de trein niet beveiligd kan vertrekken. Op 27 maart bent u geïnformeerd over drie mogelijke varianten als oplossing voor dit gat. De afgelopen periode is verder onderzoek gedaan (door NS, ProRail en een externe partij (rapportage van de externe partij ter informatie bijgevoegd) naar de mogelijkheden van de varianten. NS en ProRail komen hierbij tot een gedeeld advies. U wordt gevraagd zo snel mogelijk een besluit te nemen zodat gestart kan worden met de aanbesteding en realisatie van de voorgestelde variant.

**Geadviseerd besluit**

Het lukt niet om met een haalbare variant te komen waarbij de trein naar de UK continu kan blijven rijden.

- U wordt geadviseerd om akkoord te gaan met de variant (B2) waarbij de terminal in de Amstelpassage zo snel mogelijk volledig wordt afgebouwd. Daarmee accepteert u een gat van circa 7 maanden waarin er niet beveiligd vertrokken kan worden naar de UK vanaf Amsterdam Centraal. IenW zal onderzoeken of Eurostar gecompenseerd kan worden voor deze periode.

Uiterlijk 26 mei wordt een concept Kamerbrief aan u voorgelegd zodat de Kamer voor het CD van 8 juni geïnformeerd kan worden.

**Kernpunten**

De oplossingsrichtingen om het gat te voorkomen zijn technisch en operationeel van aard. Daarom moet IenW leunen op de expertise van NS en ProRail. Het voorliggende besluit is het gedeelde advies van NS en ProRail en lijkt de enige maakbare uitkomst. Aangezien deze oplossing niet leidt tot het continu kunnen blijven rijden van de trein naar de UK, wordt het besluit aan u voorgelegd. Het is belangrijk te varen op de expertise van NS en ProRail, omdat zij het beste kunnen

beoordelen of het te nemen besluit ook maakbaar is. Consumentenorganisaties zijn op dit moment nog niet betrokken.

Ook heeft een externe partij gekeken naar de varianten met als doel om feiten en meningen te scheiden, naar boven te halen of er geen zaken gemist zijn en zo mogelijk tot een compromisoplossing te komen. Hierbij is de externe partij tot de conclusie gekomen dat er geen optimale (makkelijke) oplossing mogelijk is. Het uitvoeren van de review maakt dat de uitkomst van de onderzoeken meer robuust zijn en dat voldoende breed gekeken is naar mogelijke oplossingen. De resultaten van de review zijn betrokken in afwegingen en het advies. Een eventuele extra review wordt ontraden, omdat de kans op nieuwe uitkomsten zeer gering is en tegelijkertijd het proces daarmee vertraging oploopt. Deze vertraging werkt rechtstreeks door in het gat dat geen beveiligd vertrek mogelijk is.

#### *Varianten*

In de afgelopen periode is hard gewerkt door alle betrokken partijen aan verder onderzoek naar de drie meest kansrijke varianten om het gat van 9-11 maanden (juni 2024 tot voorjaar 2025) waarbij beveiligd vertrek niet mogelijk is. Het gaat hierbij om de volgende varianten:

- Variant A: De huidige terminal langer verlengen
- Variant B: De Amstelpassage versneld in gebruik nemen door gefaseerd te bouwen met tijdelijke voorzieningen
- Variant C: Vertrek met extra capaciteit vanaf station Rotterdam Centraal

Over deze varianten is de afgelopen weken twee maal overleg gevoerd tussen de dgMO, CEO ProRail en Directeur commercie en innovatie NS. Uit de gesprekken en aanvullend onderzoek is gebleken dat variant A en C niet maakbaar zijn volgens ten minste NS of ProRail. Binnen variant B zijn twee sub-varianten bepaald. Variant B1 behelst het gefaseerd bouwen van de Amstelpassage met tijdelijke voorzieningen. Variant B2 het versneld afbouwen van de reguliere terminal voor de Amstelpassage. Van variant B1 wordt de onzekerheid op maakbaarheid te groot geacht, waardoor NS en ProRail tot de conclusie komen dat variant B2 de beste oplossing is. In deze variant blijft een gat waarin geen beveiligd vertrek naar UK mogelijk is van circa 7 maanden.

Onderstaand volgt per variant een toelichting:

#### Variant A: Verlengen huidige terminal

ProRail stelt dat verlengen huidige terminal **niet kan** gezien het gebrek aan ruimte en het niet kunnen borgen van de veiligheid voor zowel de reizigers, bouwvakkers als het treinpersoneel. Bovendien zal uitstel van het IJ-viaduct vanwege de constructieve staat tot een onveilige situatie leiden en zijn de raakvlakken met PHS en ZAD te groot. In eerste instantie zag NS wel mogelijkheden in deze oplossing. Na een externe toets en vervolgesprekken tussen veiligheidsexperts van NS en ProRail, is gezamenlijk besloten deze variant af te laten vallen.

#### Variant C: Vertrek vanuit Rotterdam

Het is niet mogelijk om meer capaciteit te creëren op Rotterdam Centraal. De belangrijkste reden hiervoor is, dat het niet mogelijk is om de capaciteit van de processen om beveiligd te vertrekken die de KMAR hanteert, te vergroten.

#### **Datum**

22 mei 2023

#### **Onze referentie**

IenW/BSK-2023/144729

#### **Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Rijksinfrastructuur

#### **Aan**

Minister en Staatsecretaris

#### **Bijlage(n)**

Bijlage 1 en 2

Voor variant B (Amstelpassage vervroegd in gebruik nemen) zijn 2 varianten uitgewerkt:

Variant B1: De Amstelpassage in stappen bouwen en tegelijkertijd in gebruik nemen met tijdelijke voorzieningen.

De maakbaarheid en daarmee kans op succes is te onzeker volgens NS. De belangrijkste reden is dat de KMAR, UKBF en JSC heeft aangegeven geen tijdelijke oplossing te accepteren (en dus variant B1 ook niet) omdat:

- Het voldoet niet aan de security-eisen van hun organisaties en die van het vierlandenverdrag.
- De bouwwerkzaamheden brengen te grote risico's met zich mee voor het personeel en de apparatuur van KMAR en UKBF.
- Er is geen geschikte ruimte beschikbaar voor de backoffice security-processen.
- Door de bouwwerkzaamheden kan niet voldaan worden aan veiligheidseisen met betrekking tot duidelijke zichtlijnen in de secure ruimte.

ProRail beaamt dat wanneer de eisen van KMAR en UKBF een feit zijn, variant B1 niet haalbaar is.

Daarnaast is variant B1 ook onwenselijk omdat de reizigerscapaciteit lager ligt tijdens deze periode, beperkte beschikbaarheid toiletten en negatieve impact van de tijdelijke voorzieningen en bouwwerkzaamheden op reizigers. Dit zal in B1 langer duren dan het oorspronkelijke gat omdat de gefaseerde bouw leidt tot een latere definitieve inrichting van de terminal in de Amstelpassage.

In bijlage 1 is de onderbouwing van NS inclusief aanvulling ProRail volledig weergegeven.

Variant B2 (voorkeursvariant NS en ProRail): Versneld afbouwen definitieve terminal in Amstelpassage.

De onzekerheid op de maakbaarheid van deze variant is kleiner dan bij B1. Er blijft een gat aanwezig van circa 7 maanden. Ook hier is er onzekerheid met betrekking tot de KMAR en UK BF. Deze ligt vooral in de uitdaging om versnelling van de bouwprocessen mogelijk te maken. Indien dat niet lukt is het gat groter dan circa 7 maanden. Een ander voordeel t.o.v. B1 is dat de definitieve terminal in de Amstelpassage eerder gereed is.

Varianten B1 en B2 kunnen niet als back-up voor elkaar dienen. Om B2 zo veel mogelijk van het gat te laten dichten, moet deze per direct in gang worden gezet.

Impact op reizigers

Het niet beveiligd kunnen vertrekken van de trein naar UK vanaf Amsterdam Centraal heeft impact op de reizigers. Momenteel rijden er per dag vier treinen van Amsterdam Centraal naar Londen en vier treinen van Londen naar Amsterdam Centraal. In 2024 wordt dit uitgebreid naar 5 treinen in beide richtingen. Per trein die vertrekt uit Nederland stappen er op Amsterdam Centraal maximaal 250 reizigers op en in Rotterdam maximaal 150 reizigers. Per trein die vertrekt vanuit Londen zitten maximaal 900 reizigers naar België en Nederland. Het is niet bekend welke conclusies Eurostar trekt als gevolg van deze uitkomst. Het behoort tot de mogelijkheden dat zij materieel via een alternatieve dienstregeling inzetten. Dit kan bijvoorbeeld leiden dat vanuit Rotterdam CS niet

**Datum**

22 mei 2023

**Onze referentie**

IenW/BSK-2023/144729

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Rijksinfrastructuur

**Aan**

Minister en Staatsecretaris

**Bijlage(n)**

Bijlage 1 en 2

meer wordt vertrokken of dat de gehele lijn vervalt, waardoor vanuit de UK naar NL ook geen treinen meer rijden.

- In het geval dat niet vertrokken wordt vanaf Amsterdam CS kunnen maximaal 1250 reizigers per dag niet vanuit NL met de trein naar de UK.
- In het geval dat niet vertrokken wordt vanaf Amsterdam CS en niet vanaf Rotterdam CS kunnen maximaal 2000 reizigers per dag niet vanuit NL met de trein naar de UK.
- In het geval Eurostar de gehele lijn laat vervallen kunnen maximaal 2000 reizigers per dag niet vanuit NL met de trein naar de UK. Daarbij reizen maximaal 4500 reizigers op de lijn vanuit de UK naar België of Nederland. De reizigers met bestemming NL kunnen in dat geval ook niet meer met de Eurostar Amsterdam of Rotterdam bereiken.

Indien de gehele lijn vervalt is het de verwachting dat de treindienst zal terugkeren als beveiligd vertrek weer mogelijk is. Deze inschatting is gebaseerd op de marktverkenning die op 20 december 2021 naar de kamer is gestuurd. Hierin staat dat het aannemelijk is dat de verbinding Amsterdam – Londen vanaf 2025 in open toegang tot stand komt. Open toegang betekent dat vervoerders treindiensten aanbieden zonder concessie van de overheid en voor eigen rekening en risico. Daaruit kan worden afgeleid dat het commercieel aantrekkelijk genoeg is om het traject te bedienen.

Naast de effecten op reizigersaantallen zijn er door NS drie zorgen geuit:

- Terugvallen van reizigers op andere modaliteiten, waardoor het daarna lastig is hen weer van de andere modaliteiten naar de trein te bewegen
- Tijdens de maanden die gewonnen worden op de 9-11 maanden is alleen een vaste trap beschikbaar waardoor de service voor mindervalide reizigers daardoor aanzienlijk lager is. Overigens zou dit probleem ook in variant B1 aanwezig zijn.
- De reputatieschade zal disproportioneel groter zijn dan het aantal reizigers dat wordt benadeeld. De verwachting is dat vanuit de media, lokale overheden en reizigersorganisaties weinig begrip zal zijn over de uitkomst.

Voor de volledige toelichting van NS op impact reizigers en reputatieschade verwijs ik u naar bijlage 2.

Gezien de politieke ambities voor het gebruik van de trein voor internationale korte reizen is het van belang om de impact op de reizigers te minimaliseren. Mogelijke compensatie van Eurostar kan helpen de treindienst vanuit of naar NL zoveel als mogelijk binnen de gegeven situatie te behouden en daarmee de impact op reizigers zoveel mogelijk te minimaliseren. Uit een eerste verkenning is gebleken dat compensatie niet gemakkelijk is gezien de regels voor Staatsteun. Momenteel wordt een uitgebreider onderzoek gestart om te bekijken wat de mogelijkheden zijn om Eurostar te compenseren. Naast compensatie wordt de komende periode ook gekeken welke andere maatregelen er genomen kunnen worden om de hinder voor reizigers, binnen de gegeven de situatie, zoveel mogelijk te beperken. Om draagvlak voor deze maatregelen te behouden worden ook consumentenorganisaties hierbij betrokken.

**Datum**

22 mei 2023

**Onze referentie**

IenW/BSK-2023/144729

**Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Rijksinfrastructuur

**Aan**

Minister en Staatsecretaris

**Bijlage(n)**

Bijlage 1 en 2

## Krachtenveld

- NS wil, net als IenW, alles op alles zetten, in combinatie met Eurostar, om de verbinding naar de UK te continueren. Tegelijk bewaakt zij ook de veiligheid en het comfort van de reizigers. Ze heeft aangegeven dat inzetten op B2 de beste mogelijkheid is gezien de onzekerheid op maakbaarheid van B1.
- ProRail heeft de veiligheid voor reizigers, personeel en bouwvakkers voorop staan. ProRail acht het verlengen van het gebruik van de huidige faciliteiten (variant A) niet maakbaar gezien het gebrek aan ruimte en het niet kunnen borgen van de veiligheid. Dit komt vanwege de combinatie van projecten die daar uitgevoerd worden voor de noodzakelijk renovatie van het ij-viaduct, spoorbruggen en het Programma Hoogfrequent Spoor.
- KMAR en de UK border force hebben strikte voorwaarden ten aanzien van de paspoortcontroles. Zij zijn bij het opleveren van de huidige terminal, die niet geheel aan de eisen voldoet, niet direct akkoord gegaan. Ze hebben aangegeven dat Variant C voor hen niet mogelijk is. Variant B1 is volgens de huidige uitwerking voor hen ook niet toelaatbaar. De meeste mogelijkheden zien ze in het versneld afbouwen van de Amstelpassage (variant B2).
- De board van Eurostar heeft aangegeven dat zij de variant met vertrek vanaf Rotterdam ongeschikt vinden; de markt concentreert zich op Amsterdam. Zij stellen zich voor nu op het punt dat in dat geval Eurostar tijdelijk geen directe verbinding vanuit Nederland zal aanbieden. Wel blijft de Thalys rijden. De varianten B1 en B2 hebben beperkt draagvlak bij Eurostar in verband met het tijdelijk ontbreken van een lift (toegankelijkheid) en de veiligheid behouden tijdens verbouwperiodes.

## Datum

22 mei 2023

## Onze referentie

IenW/BSK-2023/144729

## Opgesteld door

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Rijksinfrastructuur

## Aan

Minister en Staatsecretaris

## Bijlage(n)

Bijlage 1 en 2

## Toelichting

### *Politieke context*

Dit kabinet zet prioriteit op de transitie van korte-afstandsvluchten naar trein. Daarom zijn uitvoerig alle mogelijkheden onderzocht om de dienstregeling van de Eurostar zoveel als mogelijk te continueren. Kamerleden Van Ginneken (D66) en Bouchallikh (GL) hebben hier verschillende malen (mondelinge) vragen over gesteld.

### *Communicatie*

Een gezamenlijk communicatieaanpak zal worden voorbereidt. Het voorstel is de Kamer in ieder geval per brief voor het eerstvolgend CD Spoor te informeren. Vlak voor het versturen van de Kamerbrief wordt Eurostar van het definitieve besluit op de hoogte gesteld. NS heeft het voortouw in de communicatie met Eurostar. Indien gewenst zal IenW aansluiten bij het gesprek. Afstemming hierover vindt in de Stuurgroep plaats, waar NS, ProRail en IenW aan deelnemen.

## Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing

## Bijlagen

Hieronder bijgevoegd is:

- Bijlage 1: Afweging B2 versus B1 aangeleverd door NS inclusief input van ProRail
- Bijlage 2: Impact op reizigers en reputatieschade aangeleverd door NS

## Bijlage 1: Afweging B2 versus B1 aangeleverd door NS inclusief input ProRail

### Onderbouwing waarom variant B1 'Tijdelijke Amstelpassage' niet mogelijk is

KMAR, UKBF en JSC geven aan variant B1 'Tijdelijke Amstelpassage inrichten' **niet te accepteren**, omdat:

- Het voldoet niet aan de security-eisen van hun organisaties en die van het vierlandenverdrag.
- De bouwwerkzaamheden brengen te grote risico's met zich mee voor het personeel en de apparatuur van KMAR en UKBF.
- Er is geen geschikte ruimte beschikbaar voor de backoffice security-processen.
- Door de bouwwerkzaamheden kan niet voldaan worden aan veiligheidseisen met betrekking tot duidelijke zichtlijnen in de secure ruimte.

KMAR heeft schriftelijk bevestigd dat zij vanuit goed werkgeverschap, veiligheid en noodzakelijke beveiliging van personeel en materieel niet kunnen instemmen met een tijdelijke situatie.

UK BF heeft schriftelijk bevestigd "*that they will not deploy officers or official equipment into a construction environment*".

KMAR en UKBF hebben geen bezwaar tegen het versneld afbouwen van de definitieve Amstelpassage (variant B2), omdat er geen bouwwerkzaamheden plaatsvinden tijdens het in exploitatie zijn van de terminal in de Amstelpassage. Wel is hun medewerking vereist om de duur van het 'gat' zo kort mogelijk te maken, door hun werkzaamheden (verhuizen, inrichten en testen) zoveel mogelijk te versnellen en zoveel mogelijk parallel te laten verlopen aan de bouwwerkzaamheden van NS Stations.

Dit maakt dat NS van mening is dat de haalbaarheid van variant B1 'Tijdelijke Amstelpassage' een veel grotere mate van onzekerheid kent dan variant B2 'Versneld definitieve Amstelpassage'. ProRail beaamt dat wanneer de eisen van KMAR en UKBF een feit zijn, variant B1 niet haalbaar is.

Belangrijk bijkomstig nadeel van de B1-variant is het **minimale voorzieningenniveau** in de tijdelijke Amstelpassage, te weten:

- minder reizigerscapaciteit dan in huidige terminal.
- geen beschikbaarheid van toiletten in de terminal (uitgezonderd enkele bestaande toiletten).
- overlast van bouwwerkzaamheden voor wachtende reizigers.
- vanwege het tijdelijke karakter van de inrichting is het kwaliteitsniveau significant lager dan past bij een high-end service als Eurostar, bijvoorbeeld minder zitgelegenheid, geen koffie, beperkte verlichting.

Er zal in de B1-variant relatief lang sprake zijn van een minimaal voorzieningenniveau (dus langer dan de periode van het oorspronkelijke 'gat'). Reden is dat de bouwwerkzaamheden (voor de definitieve terminal) gefaseerd moeten plaatsvinden en daardoor een langere tijd in beslag nemen. Als gevolg daarvan zit de reiziger dus relatief lang in de Amstelpassage met het minimale voorzieningenniveau. Aanvullend daarop is er ook tijdens B1 nog minimaal 2x sprake van een periode van 1 maand waarbij er als gevolg van de (bouw)fasering

#### Datum

22 mei 2023

#### Onze referentie

IenW/BSK-2023/144729

#### Opgesteld door

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Rijksinfrastructuur

#### Aan

Minister en Staatsecretaris

#### Bijlage(n)

Bijlage 1 en 2



geen terminal geëxploiteerd kan worden. Dus ook bij B1 is er geen sprake van een continuïteit in de rechtstreekse verbinding met Londen.

Tot slot, in variant B1 en B2 zal tot begin Q2 2025 het vertrekperron alleen via een vaste trap bereikt kunnen worden (geen lift en roltrap beschikbaar). Deze beperking geldt bij beide varianten.

Concluderend kan gesteld worden dat geadviseerd wordt te kiezen voor variant B2 waarbij er (helaas) geaccepteerd moet worden dat er geen continuïteit geboden kan worden in de rechtstreekse verbinding tussen Amsterdam en Londen.

**Datum**

22 mei 2023

**Onze referentie**

IenW/BSK-2023/144729

**Opgesteld door**

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en

Spoor

Rijksinfrastructuur

**Aan**

Minister en Staatsecretaris

**Bijlage(n)**

Bijlage 1 en 2

## **Bijlage 2: Impact op reizigers en reputatieschade aangeleverd door NS**

### **Impact op reizigers en reizigersaantallen**

Momenteel rijden 4 treinen per dag tussen Amsterdam en Londen, in beide richtingen, dus 8 treinen in totaal. De intentie van Eurostar is om verder uit te breiden; om te beginnen in 2024 met een 5<sup>e</sup> trein (dus 10 treinen in totaal).

#### Vanuit Nederland:

De vertrekcapaciteit per trein vanuit Nederland is:

- Amsterdam Centraal: 250 reizigers
- Rotterdam Centraal: 150 reizigers

Totaal: 400 vertrekkende reizigers per trein, dus 2.000 reizigers per dag vanuit Nederland. Dit is equivalent aan 10 vluchten per dag (uitgaande van 200 passagiers per vliegtuig).

#### Vanuit Londen:

De vertrekcapaciteit per trein vanaf Londen is 900 reizigers per trein, waarvan het merendeel naar Nederland reist. Dus op het moment dat Eurostar niet naar Nederland rijdt, worden dus (maximaal) 4.500 reizigers gedupeerd. Dat komt overeen met ca 22 vliegtuigen.

#### Effect op reizigers

Reizigers zijn inmiddels gewend geraakt aan reizen met de trein naar Londen. Dus indien er tijdelijk geen rechtstreekse treinverbinding naar Londen is, is de kans zeer groot dat ze weer terugvallen op andere modaliteiten, voornamelijk het vliegtuig. Dat betekent dat weer geïnvesteerd moet worden in het terugwinnen van deze reizigers als de Eurostar eenmaal weer kan rijden. Uiteraard geldt dat hoe langer het 'gat' duurt, hoe meer de gewinning doorbroken wordt en hoe meer effort het kost om de reizigers weer terug in de Eurostar te krijgen.

Voor zakelijke reizigers is dit effect nog groter, omdat deze groep altijd erg gericht is geweest op vliegen. Een dergelijke 'gat' in secure vertrek is 'koren op de molen' voor de kritische reizigers, om te blijven (of weer te gaan) vliegen, immers, vertrouwen komt te voet en gaat te paard.

#### Effect op mindervalide reizigers

In geval van variant B2 worden de bouwwerkzaamheden versneld uitgevoerd, met het doel dat binnen het 'gat' toch gedurende een aantal maanden gereden kan worden. In die maanden is alleen een vaste trap beschikbaar naar het vertrekperron (dus geen roltrap of lift). Mindervalide reizigers en reizigers met veel bagage krijgen daardoor aanzienlijke lagere service en in het slechtste geval kunnen ze niet kunnen reizen vanaf Amsterdam Centraal. Vervoerder Eurostar heeft aangegeven dit lagere serviceniveau niet acceptabel te vinden.

#### Reputatieschade

De consequentie van een 'gat' van meerdere maanden in secure vertrek vanaf Amsterdam Centraal, is dat een zorgvuldig opgebouwd marktaandeel verloren gaat. De vier Eurostar-treinen die momenteel dagelijks vanaf Amsterdam vertrekken, zijn meestal uitverkocht. Gezien de grote vraag uit de markt heeft

#### **Datum**

22 mei 2023

#### **Onze referentie**

IenW/BSK-2023/144729

#### **Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Rijksinfrastructuur

#### **Aan**

Minister en Staatsecretaris

#### **Bijlage(n)**

Bijlage 1 en 2

Eurostar de intentie om in 2024 een 5<sup>e</sup> trein te gaan rijden. De Eurostar-verbinding Amsterdam-Londen is een geliefd onderwerp bij de publieke opinie en wordt vaak als voorbeeld genoemd als succesvol, duurzaam alternatief voor vliegverkeer.

Een 'gat' van enkele maanden geen secure vertrek vanaf Amsterdam past niet in de beleidsdoelstellingen van zowel Nederland, als Europa, waarin juist een modal-shift van luchtvaart naar spoor wordt nagestreefd. De Europese Commissie wil grensoverschrijdend treinverbindingen stimuleren en heeft daartoe diverse pilots opgestart. Eén daarvan is de Eurostar-verbinding Londen-Amsterdam. Het maatschappelijke belang is dat er voor de lange termijn een duurzaam alternatief voor (met name) luchtvaart en (in mindere mate) wegverkeer geboden wordt.

Los van het feit dat *aantal* reizigers dat benadeeld wordt omdat zij (minimaal) een uur extra reistijd hebben vanwege overstap in Brussel, is de reputatieschade disproportioneel groter. De media, reizigersorganisaties en lokale overheden zullen het onbegrijpelijk vinden dat gedurende enkele maanden geen secure vertrek vanaf Amsterdam mogelijk is. Indien Eurostar zich genoodzaakt voelt om te besluiten om in die periode ook niet vanaf Rotterdam te vertrekken, is de schade nog vele malen groter.

Organisaties die de belangen behartigen van reizigers, zowel in Nederland als in UK, hebben grote invloed en zullen zeker niet zonder meer akkoord gaan met het feit dat reizigers niet (of niet gemakkelijk) met de Eurostar vanaf Amsterdam kunnen reizen. Dit kan rechtszaken tot gevolg hebben, leert de ervaring.

**Datum**

22 mei 2023

**Onze referentie**

IenW/BSK-2023/144729

**Opgesteld door**

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en

Spoor

Rijksinfrastructuur

**Aan**

Minister en Staatsecretaris

**Bijlage(n)**

Bijlage 1 en 2