



Second Opinion UK - terminal

Eindrappage

10 mei 2023

Aanleiding: KT UK terminal onduidelijk

- De huidige UK-terminal is in aanbestedingsstukken gepland om te worden verwijderd in verband met ombouw van Amsterdam Centraal (combinatie PHS, fietsenstalling en renovatie IJ-viaduct).
- In de huidige fasering wordt de exploitatie van de UK-terminal tijdelijk gesloten; Deze sluiting is vanuit opgebouwd marktaandeel Eurostar en beleid substitutie luchtvaart-spoor niet wenselijk.
- Situatie op Amsterdam Centraal is de komende jaren door gelijktijdige realisatieprojecten zeer complex en daarnaast ook doordat de huidige dienstregeling en exploitatie moet doorlopen. Uit noodzaak zal ook de renovatie IJ-viaduct uitgevoerd moeten worden.
- Oorspronkelijk sluiting van ca. 15 jaar (tot opening UK terminal op A'dam Zuid) secure vertrek op Amsterdam; Oplossing is gevonden voor grootste deel (Tijdelijke terminal Amstelpassage – 14 jaar en het verlengen van bestaande terminal - 6 maanden); blijft een gat van ca. 9 - 11 maanden zonder oplossing
- Aanbesteding van het project PHS op op station A'dam Centraal loopt al; Aanbesteding IJ viaduct is reeds gestart en aanbesteding UKT op zeer korte termijn; duidelijkheid is gewenst op korte termijn; ook vanuit bedrijfsvoering en reizigersperspectief is duidelijkheid op korte termijn noodzakelijk.

Review: proces en resultaat

Doel: beslisinformatie duidelijk en transparant op tafel

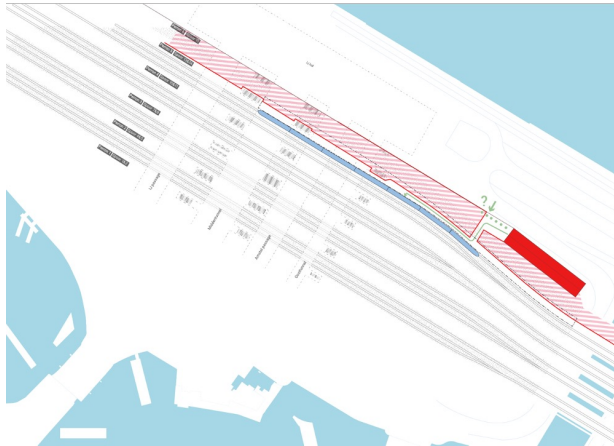
- Een voorkeursvariant zal in deze review niet gekozen worden; elke variant heeft voor- en zeker ook nadelen; doel is het zoveel mogelijk scheiden van feit en mening / belangen om de beslisinformatie op tafel kunnen leggen;
- Review is uitgevoerd op beschikbare stukken en informatie verstrekt door de verschillende partijen;
- Gesprekken hebben plaatsgevonden met vertegenwoordigers van de belangrijke stakeholders (Eurostar, NS Internationaal, Prorail (meerdere disciplines) en NS stations). Positie ProRail in één slide gevat, waarbij deze ook verschillende invalshoeken en belangen kent;
- Er is in dit stadium nog niet gesproken met KMAR en UKBF; voorkeur is om hiermee te spreken als er een keuze voor de periode van 9 - 11 maanden is gemaakt; in alle mogelijke opties ontstaat er een tijdelijke situatie, waarover in de voorbereiding gesproken moet worden;
- Daarnaast is ook niet gesproken met de (toekomstige) aannemers van de werkzaamheden.

Oplossing voor het gat van 9 – 11 maanden

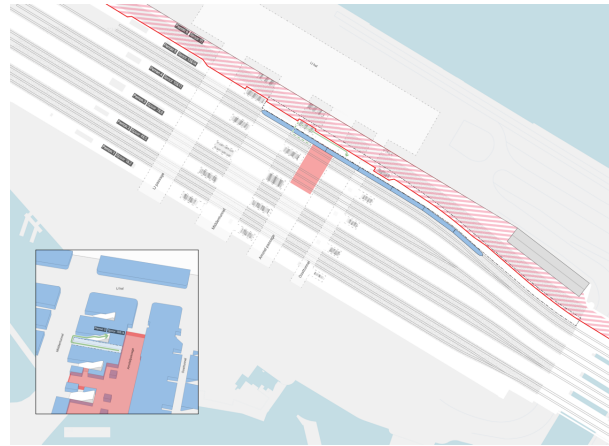
- er is geen optimale (makkelijke) oplossing mogelijk -

Er zijn 3 mogelijke oplossingsrichtingen:

- A. Bouwen rondom de bestaande terminal: gebruik blijven maken van de huidige terminal
- B. Tijdelijke terminal in de Amstel-passage
- C. Tijdelijk alleen secure vertrek op Rotterdam Centraal: aankomst wel op A'dam Centraal

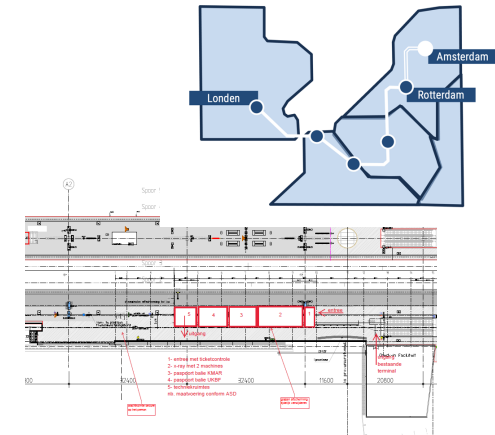


Verlengen huidige terminal



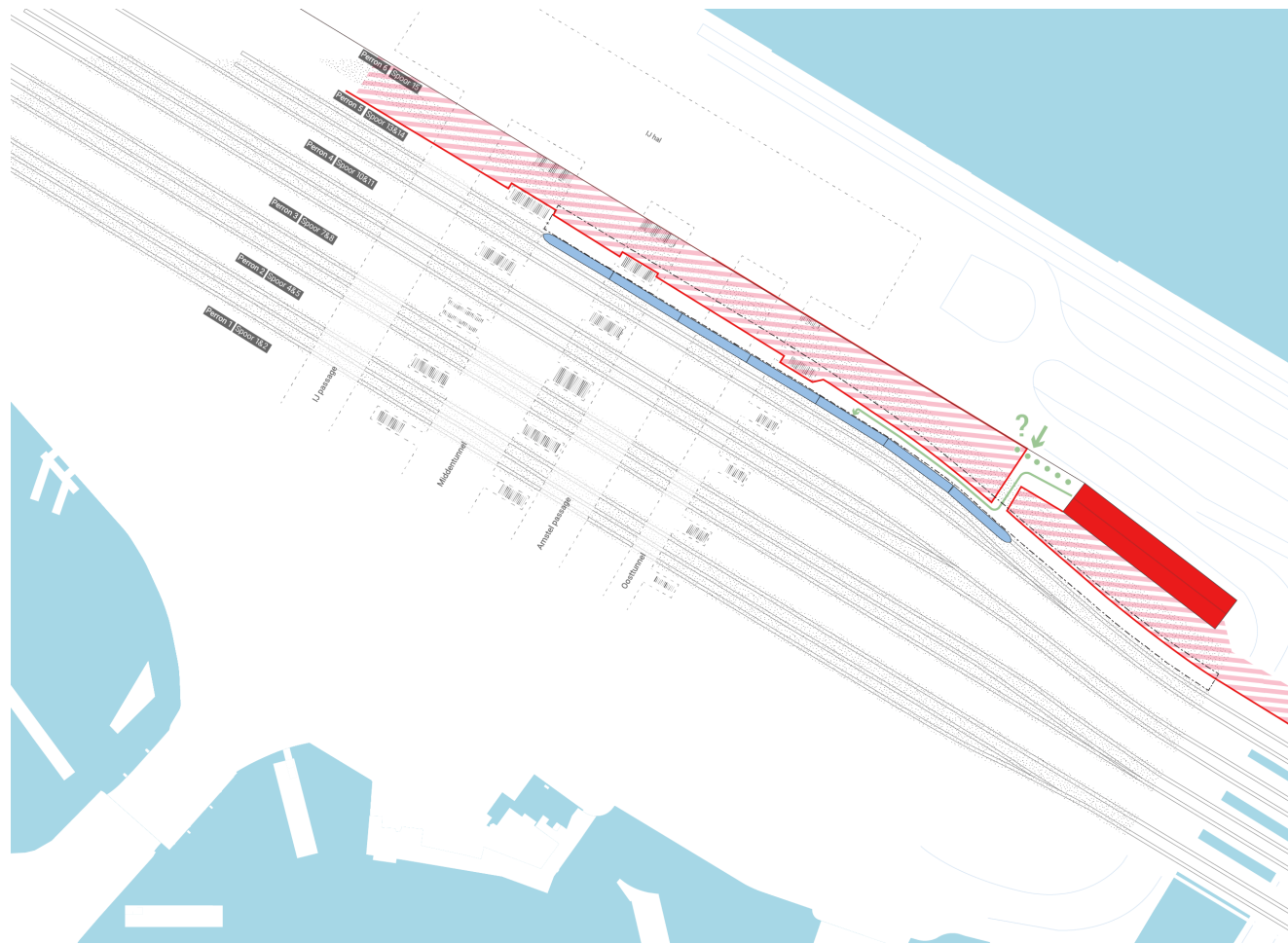
Tijdelijke terminal Amstelpassage*

*verschillende varianten



Secure vertrek vanuit Rotterdam Centraal

Verlengen huidige terminal



Kernelementen:

- Langer gebruik maken van bestaande terminal
- Voornaamste complexiteit: Veiligheidsissue, vertraginggevoelig en alsnog treinuitval (periode en fase nog onzeker, maar waarschijnlijk minimaal 3 maanden)
- Oplossing is strijdig met de huidige aanbestedingsdocumenten;
- Onzekerheid: onzeker hoe, en hoe lang veilige combinatie Eurostar + werkzaamheden mogelijk is;
- Onzekerheid: brug van 6e naar 5e perron; uitvoering van deze brug en mogelijkheid tot plaatsen afhankelijk van fasering en werkzaamheden IJ-viaduct; Plankier zal altijd in invloedssfeer van de werkzaamheden verschillende projecten liggen en daarmee is veiligheid reizigers niet geborgd.
- Onzekerheid: haalbaarheid van een veilige passage via busstation; negatief advies van de gemeente Amsterdam;

Huidig contract			Oprekken huidig contract				Buitendienst		Tijdelijke oplossing huidige terminal				Buitendienst		Amstelpassage gereed				
'23			'24																
10	11	12	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	'25	01	02	03	04

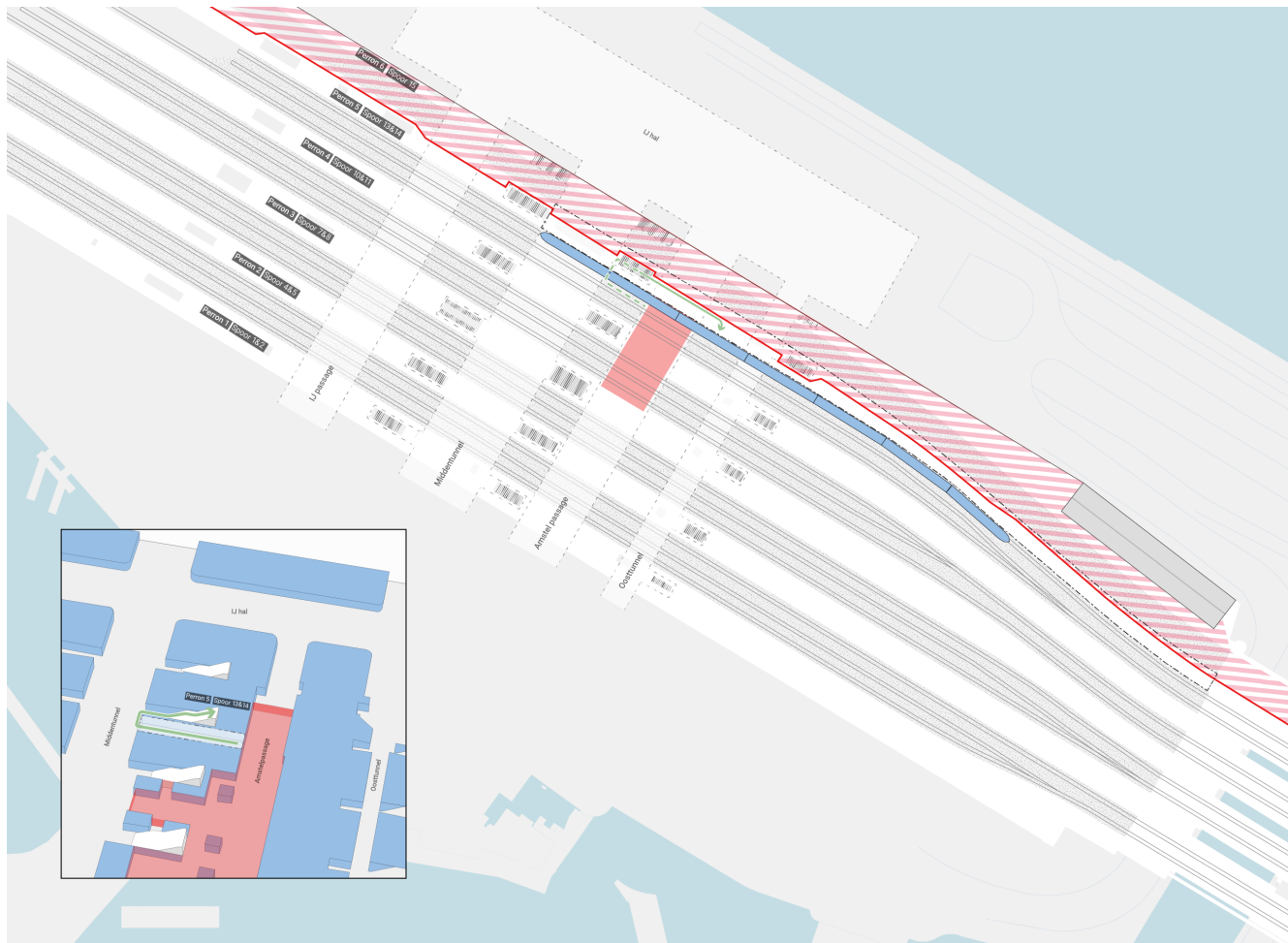
Overzicht argumenten

Voordeel: Secure vertrek uit Amsterdam, minder complexiteit KMAR/UKBF

Voor/nadeel	Argument	Onzekerheid/vraag
Hoofdlijn argumenten		
Tegen	Beperking in de continuïteit van de dienstverlening. Alsnog beperkingen rond buitendienststelling, maar met name tijdens werkzaamheden. Onduidelijk wat specifieke tijdspanne is, pas na onderzoeken IJ-viaduct in zomer 2024 kan met meer zekerheid aangegeven worden wat exact gedaan moet worden en wat de duur hiervan wordt. Tot dan blijft onduidelijk hoe lang trein secure kan vertrekken.	Daadwerkelijke periode treinuitval <ul style="list-style-type: none"> • Ca. december '23/januari '24 heeft aannemer naar verwachting plan gereed, dan eerste inzicht • Juli '24 inzicht in kwaliteit IJ-viaduct, dus dan pas helder wat er daadwerkelijk moet gebeuren
Tegen	Zowel de veiligheid voor de reiziger van de terminal naar de trein (kruising werkterrein) en over perron 6 naar de terminal (door het werkterrein), als de veiligheid van de bouwvakkers met een kleiner werkterrein kan niet worden gegarandeerd. ProRail is verantwoordelijk, en bij deze oplossing is onvoldoende duidelijk of veiligheid gewaarborgd kan worden.	Specifieke veiligheidsissues nog niet helder in kaart. Daardoor onvoldoende duidelijk of er mitigerende maatregelen mogelijk zijn, en zo ja welke. Bereikbaarheid terminal voor hulpdiensten onzeker;
Tegen	Gevoelig voor vertraging. Relatief grote afhankelijkheid met projecten zoals IJ-viaduct., fietsenstalling en PHS Amsterdam Tegenvallers werken overall negatief in door.	Nog beperkt inzicht op Impact en kans op vertraging, nog geen uitgewerkte risico-beoordeling.
Tegen	Door onzekerheid in fasering en omvang werkzaamheden IJ-viaduct pas begin 2024 definitief duidelijkheid over inpassing van UK-terminal op perron 6 i.c.m. de werkzaamheden; Tot dan blijft onduidelijk hoe lang trein secure kan vertrekken.	
Tegen	Ook in deze optie problemen rond de breedtes van perron 5, deze wordt erg smal.	Oplossing met toegang terminal via een andere route (busplatform bijv.) nog onvoldoende uitgewerkt; negatief advies van de gemeente Amsterdam; ook mogelijke andere oplossing is nog onvoldoende uitgewerkt;
Neven-argumenten		
Tegen	Minder werkterrein beschikbaar voor aannemer. Terminal terugbouwen niet mogelijk, daarom uitgaan van oplossing waarbij terminal blijft staan.	Effect van minder werkterrein op werkzaamheden.
Tegen	Tijdelijke oplossing nodig voor bovenleiding (niet wenselijk).	

Tijdelijk Amstelpassage

B.3 via logistieke gang



Kernelementen:

- Vooruitlopend op structurele oplossing UK terminal in Amstelpassage
- Voornaamste complexiteit: Toegankelijkheid (geen lift), voldoen aan eisen uit Joint Security Protocol, vierlandenverdrag én gebruikseisen van KMAR/UK BF;
- Onzekerheid: op/afbouwtijd en -mogelijkheden KMAR van de tijdelijke situatie; impact werkzaamheden
- Route naar 5e perron via logistieke gang onder IJ-viaduct of via doorgang Amstelpassage – middentunnel met passeren 4e perron, dan geen raakvlak met ij-viaduct

Huidig contract			Oprekken huidig contract			Tijdelijk in Amstelpassage						Amstelpassage gereed								
'23			'24											'25						
10	11	12	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	01	02	03	04	05	06

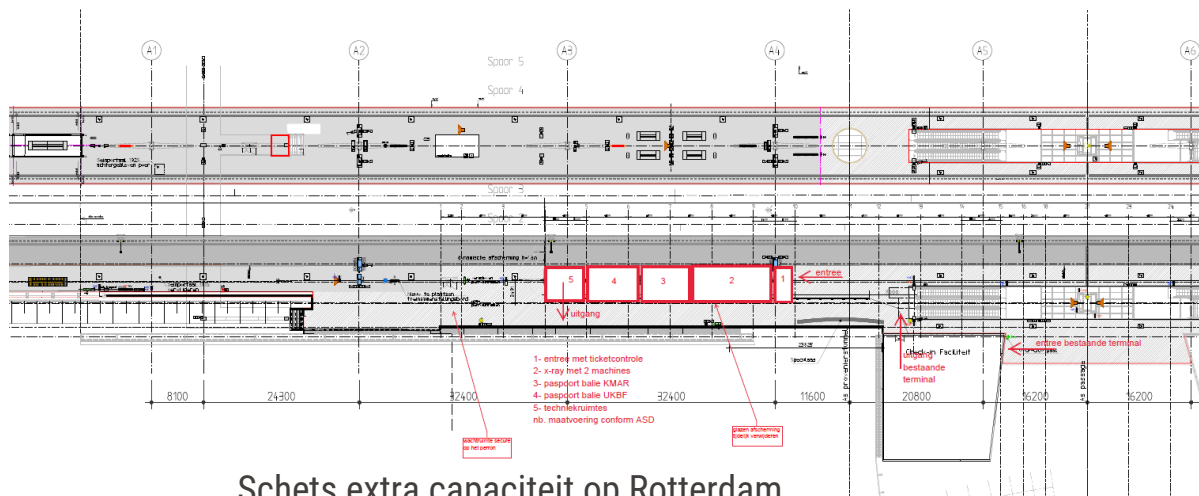
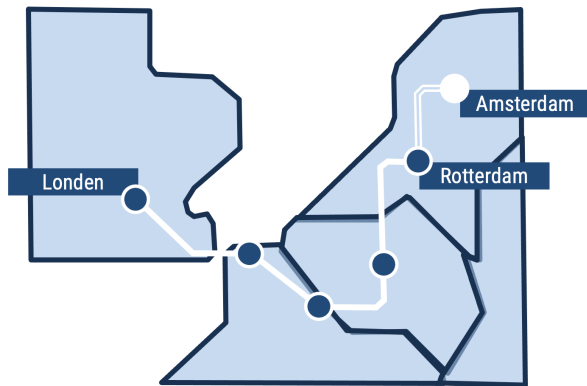
Overzicht argumenten

Voordeel: Secure vertrek uit Amsterdam, minder raakvlak en afhankelijkheid t.a.v. andere werkzaamheden

Voor/nadeel	Argument	Onzekerheid/vraag
Hoofdlijn argumenten		
Tegen	Toegankelijkheid vanuit terminal naar perron. Gehele periode geen lift en roltrap beschikbaar.	<ul style="list-style-type: none"> • Oplossing nog niet voldoende uitgewerkt, mitigerende maatregelen nog niet voldoende in kaart; mogelijkheid zou zijn gebruik van tijdelijke liften, kruiers en/of taxiservice naar Rotterdam
Tegen	Afhankelijkheid KMAR en UKBF. Moeten goedkeuringen krijgen om af- en opbouw te doen (inclusief voldoen aan richtlijnen).	<ul style="list-style-type: none"> • Oplossing nog niet voldoende uitgewerkt, onzekerheid over positie en (on)mogelijkheden KMAR/UKBF en mogelijkheid tot voldoen aan eisen uit Joint Security Protocol / vierlandenverdrag
Tegen	Mogelijke trein uitval door afhankelijkheid werkzaamheden (o.a. IJ-viaduct). Ook in deze variant complicaties werkzaamheden (perron 5 alsnog slechts half beschikbaar, werk aan onderzijde IJviaduct, werk verbreding Oosttunnel.	<ul style="list-style-type: none"> • Nog beperkt inzicht op impact en effect op terminal, nog geen uitgewerkte risico-beoordeling en/of raakvlakanalyse (daarnaast ook andersom relatie, impact zal ook afhangen van fasering gebruik Amstelpassage).
Neven-argumenten		
Tegen	Gefaseerd bouwen van de definitie lay-out van de Amstelpassage (tijdens deze periode) geeft veel overlast voor de exploitatie.	Ook bij optie A is er bouw hinder ter plaatse van de terminal op perron 6; blijft onduidelijk op welke wijze gefaseerd gebouwd kan worden aan de terminal i.c.m. de exploitatie

Rotterdam Centraal als instaphalte

Reizigers stappen uit in Amsterdam, maar stappen secure in op Rotterdam



Kernelementen:

- R'dam Centraal als enige beginhalte, geen vertrek op A'dam Centraal
- Tijdelijk extra capaciteit op het perron plaatsen (zie schets), waardoor totale capaciteit gelijk is aan de situatie van vertrek in Amsterdam en Rotterdam;
- Voornaamste complexiteit: Commercieel erg lastig
- Onzekerheid: Ook in R'dam aanpassingen nodig om de capaciteit te vergroten, haalbaarheid/wenselijkheid tussenvarianten (overstap, secure in Brussel)

Huidig contract				Oprekken huidig contract						Vertrek vanuit Rotterdam CS						Amstelpassage gereed									
'23																									
10	11	12	'24	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	'25				01	02	03	04	05	06

Overzicht argumenten

Voordeel: Geen afhankelijkheid t.a.v. verloop werkzaamheden PHS

Voor/nadeel	Argument	Onzekerheid/vraag
Hoofdargumenten		
Tegen	Commercieel niet haalbaar. Trein onvoldoende gevuld, exploitatiekosten te hoog.	<ul style="list-style-type: none"> (On)mogelijkheden om 'exploitatie-gat' te dichten.
Tegen	Ook in Rotterdam zijn aanpassingen nodig om capaciteit te verhogen.	<ul style="list-style-type: none"> Haalbaarheid en wenselijkheid capaciteitsaanpassingen Rotterdam, inclusief afstemming KMAR/UKBF.
Tegen	Politiek gezien een onwenselijke oplossing	
Neven-argumenten		
Tegen	Impact op de dienstregeling - Als je perron 2 geheel of gedeeltelijk inricht voor het Eurostar-proces van ca 1,5 uur per vertrekkende trein heeft dit impact op dienstregeling andere treinen.	<ul style="list-style-type: none"> De oplossing m.b.t. deel/volledig gebruik van perron 2 is op dit moment onvoldoende uitgewerkt, maar kent potentieel impact op de dienstregeling. Onbekend is hoeveel impact dit is en welke risico's nog meer kunnen optreden;
Tegen	Negatief voor beeldvorming en perceptie. Ondanks dat impact op heenreis Amsterdam-Londen zit (uitstappen op A'dam CS is geen probleem) is er in beeld naar buiten toe tijdelijk geen volwaardige Londen-Amsterdam trein.	

Positie Eurostar

Serviceprovider voor de lijn Amsterdam - Londen

- De enige realistische optie voor een aantrekkelijke (voor de reiziger) en bedrijfsmatige dienstverlening is het verlengen van de huidige terminal (optie A);
- Optie B heeft als nadelen dat de reizigers (leisure met bagage en ook relatief ouder) gebruik moeten maken van de trap en daarnaast zorgen over eisen KMAR & UKBF; Daarbij komt het risico van een claim, omdat de toegankelijkheid voor mindervaliden niet is geregeld op Amsterdam
- Optie C niet aantrekkelijk voor de reiziger en te weinig capaciteit op Rotterdam met sterke twijfel over haalbaarheid tijdelijke capaciteit (trillingen en veiligheidseisen);
- Marktaandeel op verbinding Londen – Amsterdam is aanzienlijk; treinen zijn dagelijks uitverkocht (250 reizigers – 4 treinen per dag); ambitie is 5^e trein in 2024;
- Boekingsperiode is 1 jaar vooruit; duidelijkheid is op korte termijn nodig; terugvaloptie bij sluiting terminal juni 2024 is overstap op Brussel (inclusief grenscontrole);
- Extra momenten van sluiting terminal binnen de 9 - 11 maanden zijn bespreekbaar; voorwaarde is planbaar en inpasbaar in de bedrijfsvoering en tijdige duidelijkheid

Positie NS Internationaal

Verantwoordelijk voor uitbouw van de internationale dienstverlening

- Belangrijkste ambitie is het behouden van secure vertrek vanuit Amsterdam; Optie C is daarmee onwenselijk, zowel vanuit huidig marktaandeel en oriëntatie reizigers, maar ook strategisch en vanuit maatschappelijk perspectief voor de lange termijn (bieden van maatschappelijk/duurzaam alternatief voor (met name) luchtvaart en (in mindere mate) wegverkeer);
- Optie A heeft de voorkeur omdat dit de grootse kans op voortzetten dienstverlening met zich meebrengt. Binnen deze optie zoekt NS INT graag mee naar mitigerende maatregelen voor de risico's die gezien worden (transfer, veiligheid en bouwruimte aannemer). Ook extra buitendienststellingen (afgebakend) zijn bespreekbaar wanneer veiligheid echt niet gegarandeerd kan worden;
- Optie B is een alternatief als het mogelijk is om reizigers op een goede, adequate, compliant manier in te checken en van terminal naar de trein te krijgen; beide zijn nog onduidelijk: voorlopig alleen een trap naar perron 5, onzeker of KMAR / UKBF de tijdelijke situatie accepteren en of bepalingen in het Joint Security Protocol / Vierlandenverdrag deze optie überhaupt mogelijk maken;

Positie Prorail

Aanbestedende dienst en opdrachtgever voor de projecten

- ProRail is voor air-rails substitutie en wil graag meewerken aan de verbinding Amsterdam Londen. Het verlengen van de huidige terminal tot juni 2024 was complex en heeft alle lucht uit de planning gehaald; Risico is dat de volledige fasering van PHS te veel onder druk komt te staan;
- Renovatieproject IJ-viaduct is onvoorspelbaar; duidelijkheid over omvang en planning werkzaamheden pas mogelijk na aanbesteding en 1^e verkennende werkzaamheden (feb 2024);
- Optie A vanuit veiligheid (passagiers (kruisende stromen op perron 5) en bouwvakkers) niet realiseerbaar; niet mogelijk om een verkeersveiligheidsplan op te stellen; externe adviseurs geven negatief advies; Ook vluchtroutes en bereikbaarheid hulpdiensten zijn lastig; Veel onzekerheden waardoor zomer 2024 pas duidelijkheid komt over secure vertrek vanuit Amsterdam;
- Optie B: Prorail verwacht dat hier een kans ligt; Veel onduidelijkheid nog, maar in potentie een kansrijke oplossing;
- Optie C is kansrijk, zorgt voor de minst complexe situatie; zo min mogelijk raakvlakken tussen projecten op A'dam CS en de dienstverlening van Eurostar;

Positie NS stations

Verantwoordelijk voor de exploitatie van de stations

- Optie A is de enige reële optie; Indien geen enkel gat in de exploitatie bespreekbaar is, dan PHS vertragen en/of IJ-viaduct;
- Voor de discussie over veiligheid een heldere splitsing maken tussen veiligheid voor de bouwvakkers, de reizigers de terminal in en de reizigers de terminal uit (naar de trein);
- Werkzaamheden aan de bruggen grotendeels onafhankelijk van locatie bestaande terminal;
- Optie B twee belangrijke bezwaren: ontbreken stijgpunten en gefaseerd afbouwen van de terminal in combinatie met een operationele terminal (inclusief de veiligheidseisen van UKBF en KMAR – IT-infrastructuur, backoffice, interviewkamers, etc.);
- Optie C kan vanuit eisen aan opstapplek (functioneert nu reeds al); vergroten van capaciteit is noodzakelijk als je de capaciteit van Amsterdam wil overnemen; In theorie mogelijk, maar niet duidelijk of aan alle eisen van KMAR en UKBF kan worden tegemoetkomen;

Observaties Studio Bereikbaar

Wat valt ons op in de na deskresearch en de gesprekken met stakeholders

- Vraagstuk is erg complex; een oplossing zonder bezwaren voor minimaal 1 van de partijen is niet te vinden; Oplossing is vanuit marktaandeel en huidig beleid korte vliegafstanden zeer wenselijk; Toepassing meerdere beperkte periode zonder secure vertrek op Amsterdam lijkt daarin minder schade te hebben;
- Partijen zijn ongelijksoortig en hebben allen verschillende belangen;
- Partijen geven aan dat zij bij onvoorziene omstandigheden die optreden na keuze van één van de oplossingsrichtingen in overleg treden hoe deze omstandigheden gemitigeerd kunnen worden en welke consequenties dit heeft;
- Optie B en C zijn beide maar beperkt uitgewerkt; met name optie B biedt kansen, maar ook grote onzekerheid op de kwaliteit en het tijdig beschikbaar krijgen van tijdelijke stijpunten (op dit moment) en de acceptatie van de tijdelijke oplossing in de Amstelpassage voor UKBF en KMAR (Joint Security verdrag en Vierlandenverdrag);
- Optie A is makkelijk voor reiziger en dienstverlener vanwege verlengen huidige situatie; onduidelijk is de mate van (bouw)hinder voor de reiziger en de veiligheid op de routes van en naar de terminal; onduidelijk is de impact van het verkleinen van het werkterrein voor de uitvoering van de projecten op Amsterdam Centraal;
- Optie C met name in de communicatie een oplossing; te weinig capaciteit op Rotterdam en sluit niet aan bij wensen reizigers ten aanzien van vertreklocatie; Deze optie is politiek gezien ook onwenselijk;

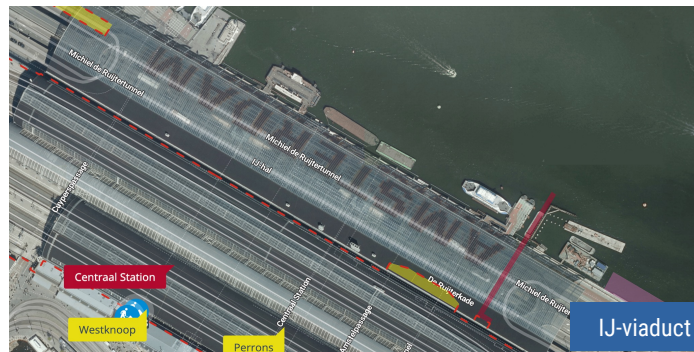
Aanbevelingen voor de keuze

- Optie A is technisch zeer complex, maar lijkt niet onoplosbaar binnen het eigen invloedsgebied van I&W en Prorail. Hoewel definitieve duidelijkheid over haalbaarheid looproutes en terminal pas na gunning (begin 2024) gegeven kan worden. Tijdens grootschalige werkzaamheden is een extra buitendienststelling (mogelijke op meerdere momenten) wel noodzakelijk en bespreekbaar; Daarnaast scheiding van reizigersstromen, waarbij het kruisen van het werkgebied zowel in bewegingen als tijdsduur maximaal wordt beperkt; Veiligheidsproblematiek met aannemers is complex, maar lijkt niet onoplosbaar. Prorail beschouwd de integrale veiligheid van deze oplossing als onvoldoende en kan deze dus niet borgen;
- Optie C vanuit perspectief verbouwing A'dam Centraal de optimale variant; Meerwaarde voor reiziger zou gezocht moeten worden in het aanbod van een rondtoer door NL; aankomst in Amsterdam en vertrek in Rotterdam (met gratis binnenlands vervoer); Deze optie is politiek onwenselijk en het is ook onduidelijk of capaciteitsvergroting op Rotterdam mogelijk is;
- Optie B vormt een compromis, maar haalbaarheid zeer lastig in te schatten: geen zekerheid ten aanzien van meewerken van KMAR en UK BF, voldoen aan eisen vanuit het Joint Security Protocol / Vierlandenverdrag en de oplossing voor het stijgpunt naar perron 5. Uitwerken van deze optie kan echter wel direct starten, inclusief de gesprekken met KMAR en UK BF

ACHTERGROND

Context

Bredere context – Waarom speelt dit?



Geplande werkzaamheden

Komende tijd volop werkzaamheden in en rond CS, o.a.

- Programma Hoogfrequent Spoor – PHS Amsterdam (investering ca. 800 mln)
- Bruggen Oostertoeegang (investering ca. 130 mln)
- IJ-viaduct (investering ca. 40 mln)
- Fietsenstalling (investering ca 75 mln)

Daarom zijn we gestart met een omvangrijke modernisering.

Omvangrijke modernisering station Amsterdam Centraal en omgeving

ProRail 19K abonnees

211 likes

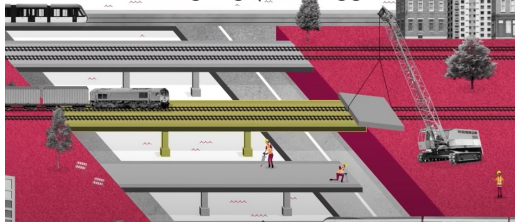
Delen Opslaan

[Animatiefilmpje A'dam CS](#)

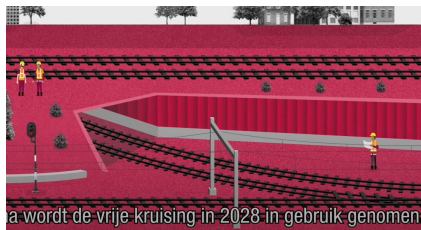
Bredere context – Wanneer speelt dit?

BOUWPERIODE PHS AMSTERDAM

Oostertoegang (oa bruggen, Oosttunnel, fietsenstalling)



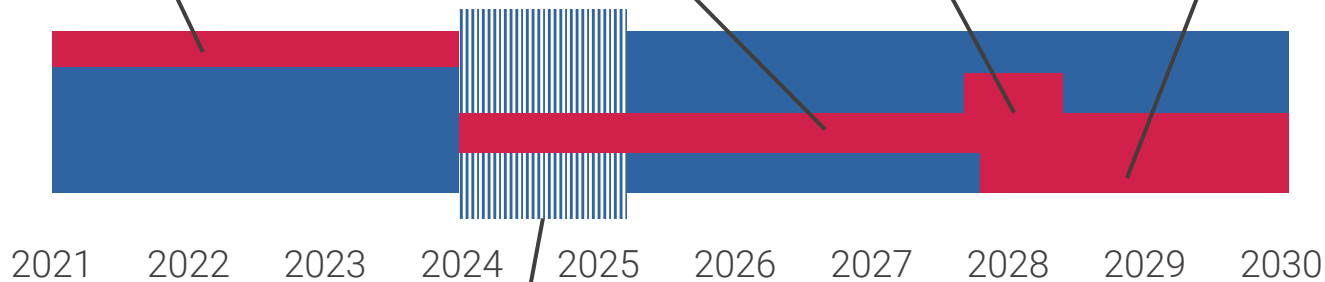
Ingebruikname vrije kruising Dijksgracht



Oostelijk eiland (oa wissels)

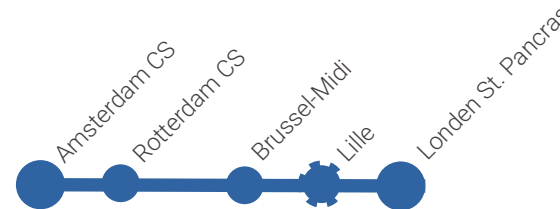


Opstel terrein Dijksgracht



Terminal wringt met werkzaamheden

Bredere context – Eurostar, waar praten we over?



Reistijden en dienstregeling

De Eurostar is een hogesnelheidstrein die rechtstreeks rijdt tussen Amsterdam en Londen, en stopt in Rotterdam, Brussel en in sommige gevallen Lille.

- De reistijd tussen Amsterdam en Londen bedraagt ongeveer 4 uur.
- De trein heeft een maximale capaciteit van 900 passagiers (maar rijdt momenteel met lagere aantallen door beperkte capaciteit terminal).
- Momenteel rijdt de trein 4x per dag.

07:47 Amsterdam Centraal Eurostar

Amsterdam CS

Eurostar
EUR - 9119

Gereserveerde plaats inbegrepen

- Reserveren verplicht
- Speciale tarieven
- Niet-rokentrein
- Barrijtuig
- Heeft een coupé voor minder validen



3h 56m

08:25 Rotterdam Centraal Eurostar

09:38 Brux.Midi/Bruss.Zuid Eurostar

[X Verberg tussenstops & details](#)

10:43 London St. Pancras International

Londen Centraal

Amsterdam Londen
07:47 → **10:43**
3uur 56min. Rechtstreeks

Amsterdam Londen
13:47 → **16:57**
4uur 10min. Rechtstreeks

Amsterdam Londen
16:47 → **20:00**
4uur 13min. Rechtstreeks

Amsterdam Londen
18:47 → **21:57**
4uur 10min. Rechtstreeks

Afbeelding: Eurostar.com

Bredere context – Waarin verschilt Eurostar?



Hoe laat moet ik in het station zijn?

Als je met Eurostar naar Londen reist, moet je eerst door de ticket- en paspoortcontrole op spoor 15b in Amsterdam en spoor 2 in Rotterdam.

Terminal en douane

De Eurostar verschilt van nationaal treinverkeer door de grensovergang naar het VK. Hieruit volgt een aantal eisen en reguleringen die effect hebben op de manier van boarden van de trein, zoals:

- Ticket- en paspoortcontrole voor instappen
- Noodzaak tot afgesloten ('secure') zone na de douane, inclusief mogelijkheid tot wachten
- Noodzaak tot 'schoon' perron, na vertrek pas weer open voor andere treinen
- Eisen vanuit KMAR/ UK Border force (zoals X-ray, beveiligde techniekruimte, paspoortbalies)
- Douane-voorzieningen zijn niet eenvoudig verplaatsbaar, niet zomaar gefaseerd en/of tijdelijk af te bouwen

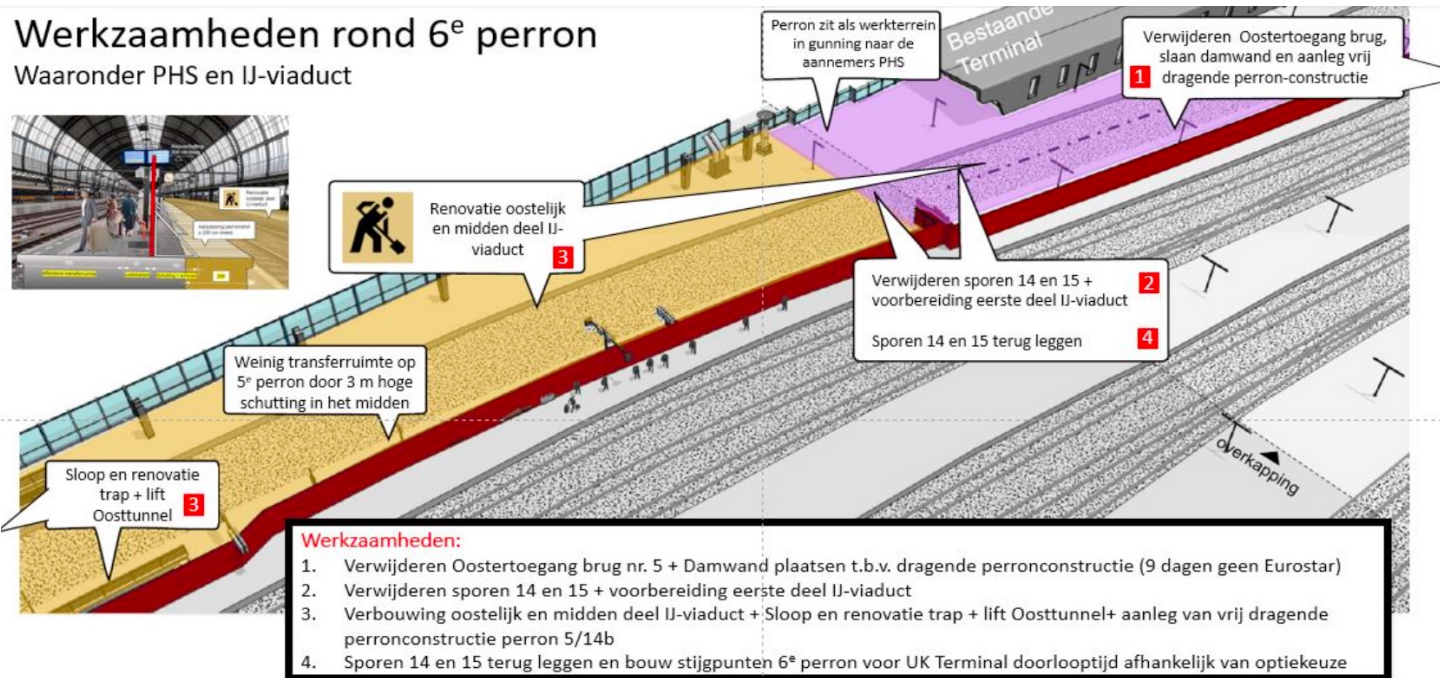
Foto: Amsterdamtips; Ministerie van Defensie; NS;

Probleemanalyse

Wat betekent verbouwing voor UK Terminal?

Werkzaamheden rond 6^e perron

Waaronder PHS en IJ-viaduct



Volop werkzaamheden rond Oostertoegang, IJ-viaduct, Oosttunnel. Daarom:

- Locatie van huidige terminal is ter beschikking gesteld aan de aannemers middels de aanbesteding.
- Voor 28 juni 2024 moet huidige terminal (op het 6e perron) verwijderd ivm start eerste buitendienststelling.
- Rond locatie huidige terminal zijn vanaf 28 juni tot eind februari 2025 opvolgende werkzaamheden waardoor deze locatie sowieso niet veilig te bereiken is voor reizigers middels het 6e perron en ook de trein op 5e perron niet veilig te bereiken is.

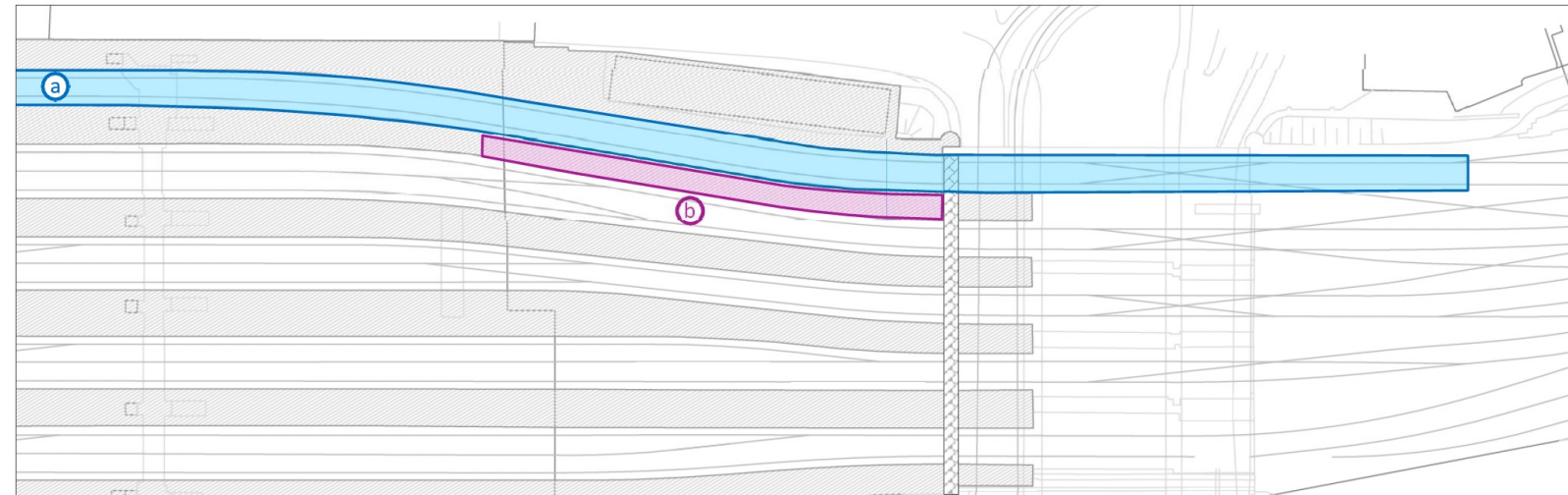
Effect op UK Terminal

- De locatie waar huidige terminal staat is ter beschikking gesteld aan de aannemers middels de aanbesteding.
- Voor 28 juni 2024 moet huidige terminal (op het 6e perron) verwijderd zijn in verband met de start van de eerste buitendienststelling.
- Rond de locatie waar de huidige terminal staat zijn vanaf 28 juni tot in ieder geval eind februari 2025 opvolgende werkzaamheden gepland met impact op de terminal en de reizigersstromen
- Werkzaamheden zijn opeenvolgend en zoveel als mogelijk gepland in de periode dat spoor 14 en 15 (en de aanliggende perrons) buiten dienst zijn. Dit om de hinder als gevolg van de uitvoering van deze projecten te comprimeren tot één aaneengesloten periode.

Slides tbv afspraak met NS ProRail Eurostar lenW

Fasering (1): voorbereiding werkzaamheden

STAP 1i / 050 - DAGEN 1 EN 2

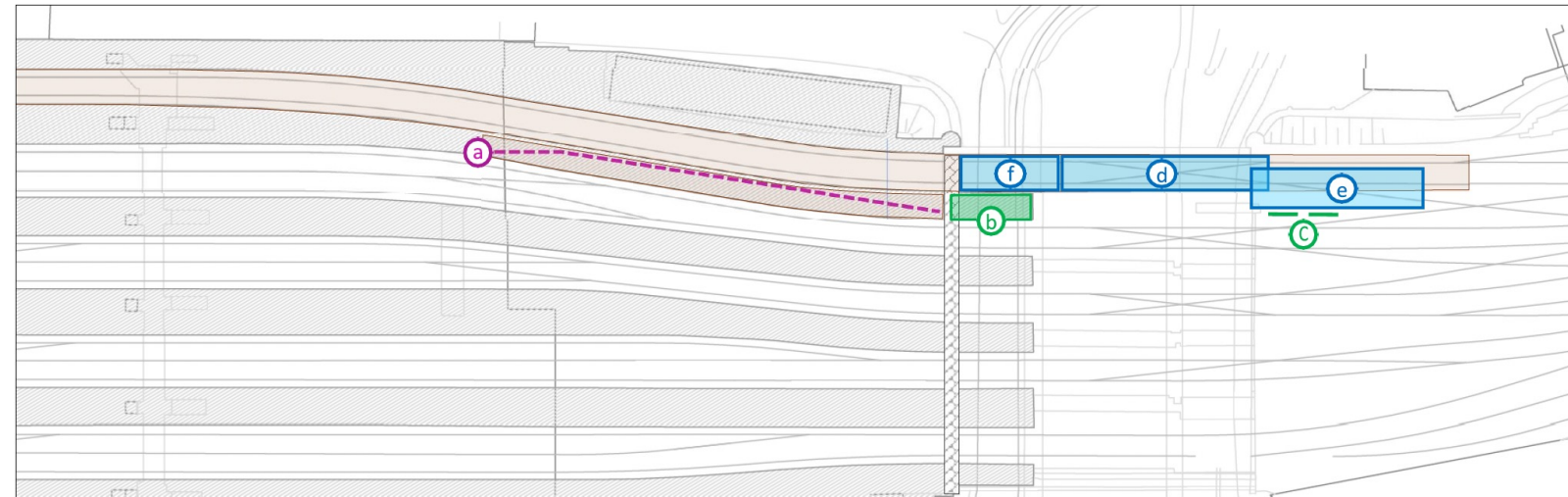


Werkzaamheden:

- Alleen opdrachtnemer C5 werkt op dag 1 van stap 1i/050 (blauwe vlak, nr. a)
- Uiterlijk op mijlpaal 2a heeft opdrachtnemer C5 de beveiligingsstap voor buiten exploitatie nemen van stap 1i/050 uitgevoerd.
- Opdrachtnemer C11 kan na indienstname van de beveiliging (zie 1i-2) voorbereidende werkzaamheden uitvoeren op perron 5 (roze vlak, nr. b)

Fasering (2): damwanden en sloop spoor

STAP 1i / 050 - DAGEN 3 T/M 9

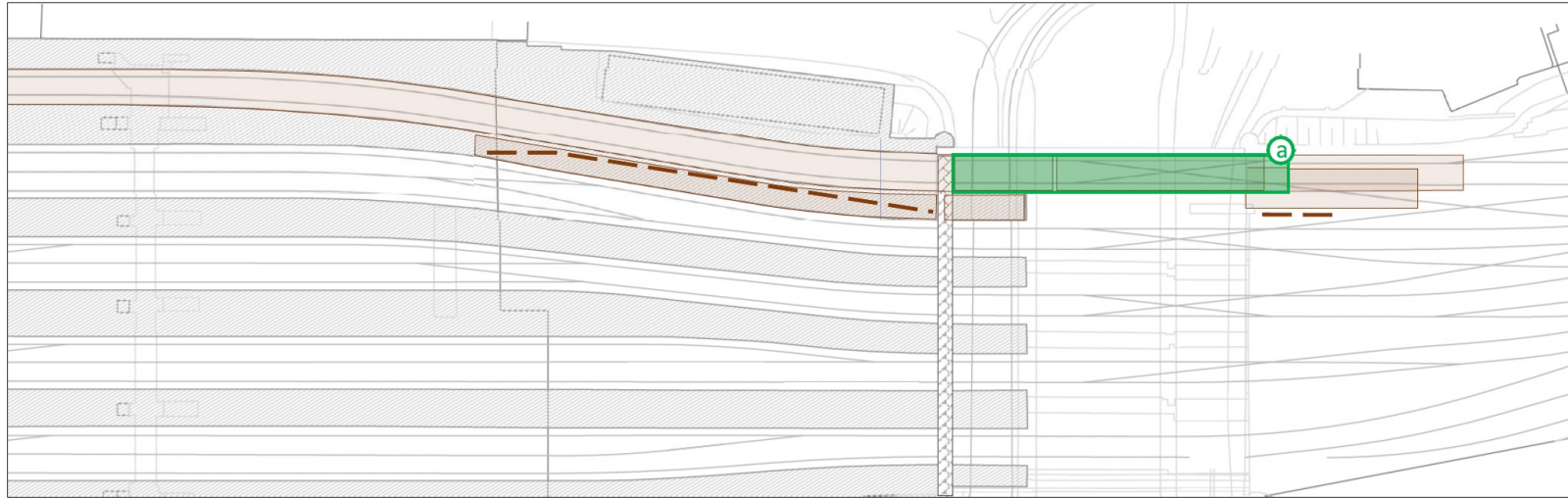


Werkzaamheden:

- In de periode tussen mijlpaal 2b en mijlpaal 4 realiseert opdrachtnemer C11 de damwand in perron 5 t.b.v. de stalling (paarse stippellijn, nr. a)
- De damwand wordt van oost naar west ingebracht.
- Tussen mijlpalen 2b en 3 realiseert opdrachtnemer C9 een damwand t.b.v. het oostelijk land- hoofd van brug 4 (groene stippellijn, nr. c).
- Tussen mijlpaal 3a en mijlpaal 4 verwijdert opdrachtnemer C5 de sporen (blauwe vlak, nr. f) en het wisselcomplex op de brug (blauwe vlak, nr. d) inclusief ballast. Tevens verwijdert hij tussen genoemde mijlpalen het wissel ten oosten van de brug (blauwe vlak, nr. e) inclusief ballast.
- opdrachtnemer C9 het perron in dat is gelegen tussen spoor 13 en 14 nabij de bruggen (groene vlak, nr. b).

Fasering (3): sloop / bouw brug 5

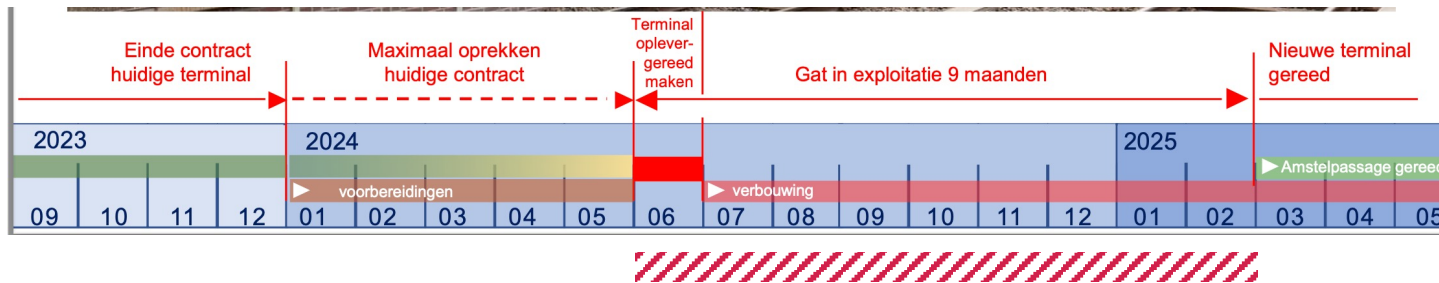
STAP 11 / 050 - DAGEN 10 T/M 231



Werkzaamheden:

- Vanaf mijlpaal 4 start opdrachtnemer C9 met de sloop / bouw van brug 5 (groene vlak a).
- Uiterlijk op mijlpaal 6 levert opdrachtnemer C9 brug 5 op aan de opdrachtgever.

Wat is daarvan het gevolg?



Van juni '24 tot feb '25 geen mogelijkheid tot Eurostar-treinen. MAAR...

...niet wenselijk, o.a. omdat Eurostar belangrijk is voor de internationale treinreiziger en specifiek bij de transitie van vliegtuig naar trein op de kortere afstand.

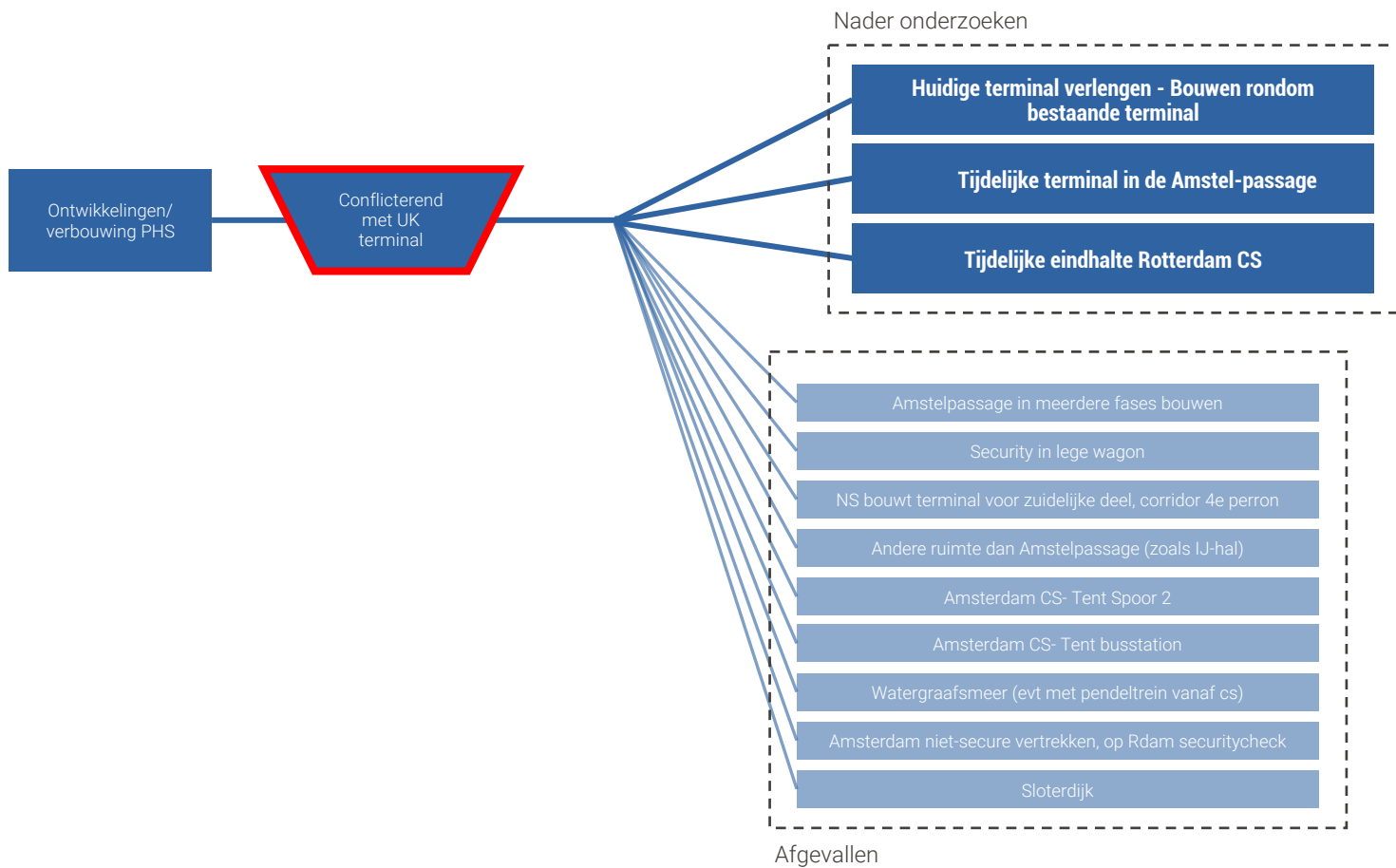
Effect op UK Terminal

- Het contract rond de huidige terminal loopt tot en met 2023. Het huidige contract is mogelijk op te rekken tot mei 2040, maar in principe moet de huidige terminal 28 juni 2024 verwijderd zijn (in verband met de start van de eerste buitendienststelling).
- Vanaf maart 2025 is de nieuwe terminal (Amstelpassage) gereed.
- In de maanden juni 2024 t/m februari 2025 betekent dat in principe dat er een Eurostar kan rijden.
- Maar, dit is om meerdere redenen niet wenselijk. Onder meer omdat de Eurostar een belangrijke is voor de internationale treinreiziger en een belangrijke rol speelt bij de transitie van vliegtuig naar trein op de kortere afstand.
- Daarom noodzaak tot verkennen mogelijke oplossingsrichtingen om dit 'gat' te overbruggen.

Dilemma – Veilig, eenvoudig, betrouwbaar en exploiteerbaar treinen, zonder grote impact op werkzaamheden

Oplossingsrichtingen

Proces – Waar staan we nu?



Van breed naar smal

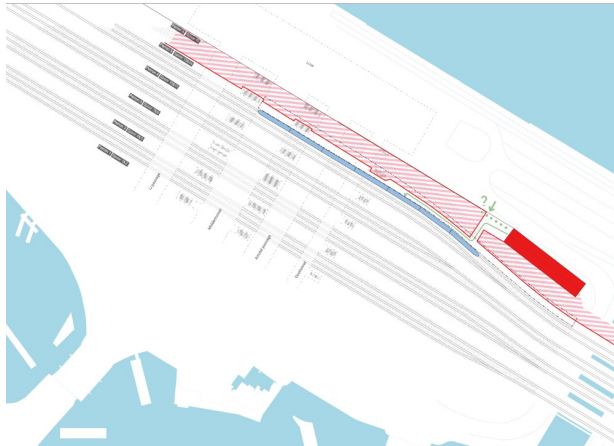
Afgelopen tijd zijn verschillende oplossingsrichtingen verkend. Inmiddels zijn er drie oplossingsrichtingen overgebleven die op dit moment worden beschouwd.

Oplossing voor het gat van 9 – 11 maanden

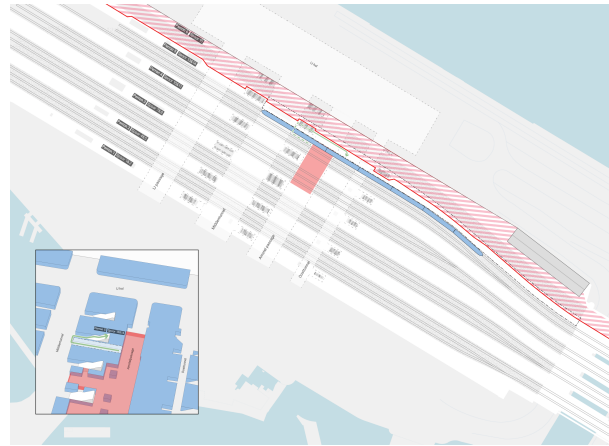
- er is geen optimale (makkelijke) oplossing mogelijk -

Er zijn 3 mogelijke oplossingsrichtingen:

- A. Bouwen rondom de bestaande terminal: gebruik blijven maken van de huidige terminal
- B. Tijdelijke terminal in de Amstel-passage
- C. Tijdelijk alleen secure vertrek op Rotterdam Centraal: aankomst wel op A'dam Centraal

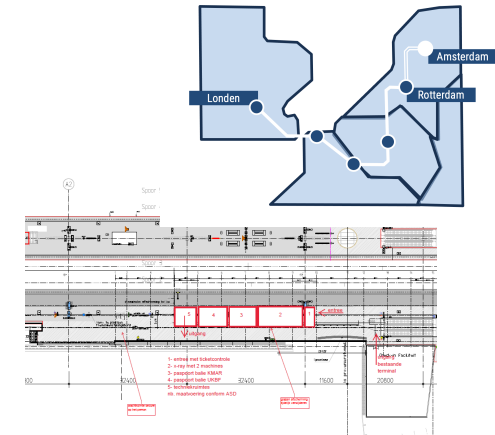


Verlengen huidige terminal



Tijdelijke terminal Amstelpassage*

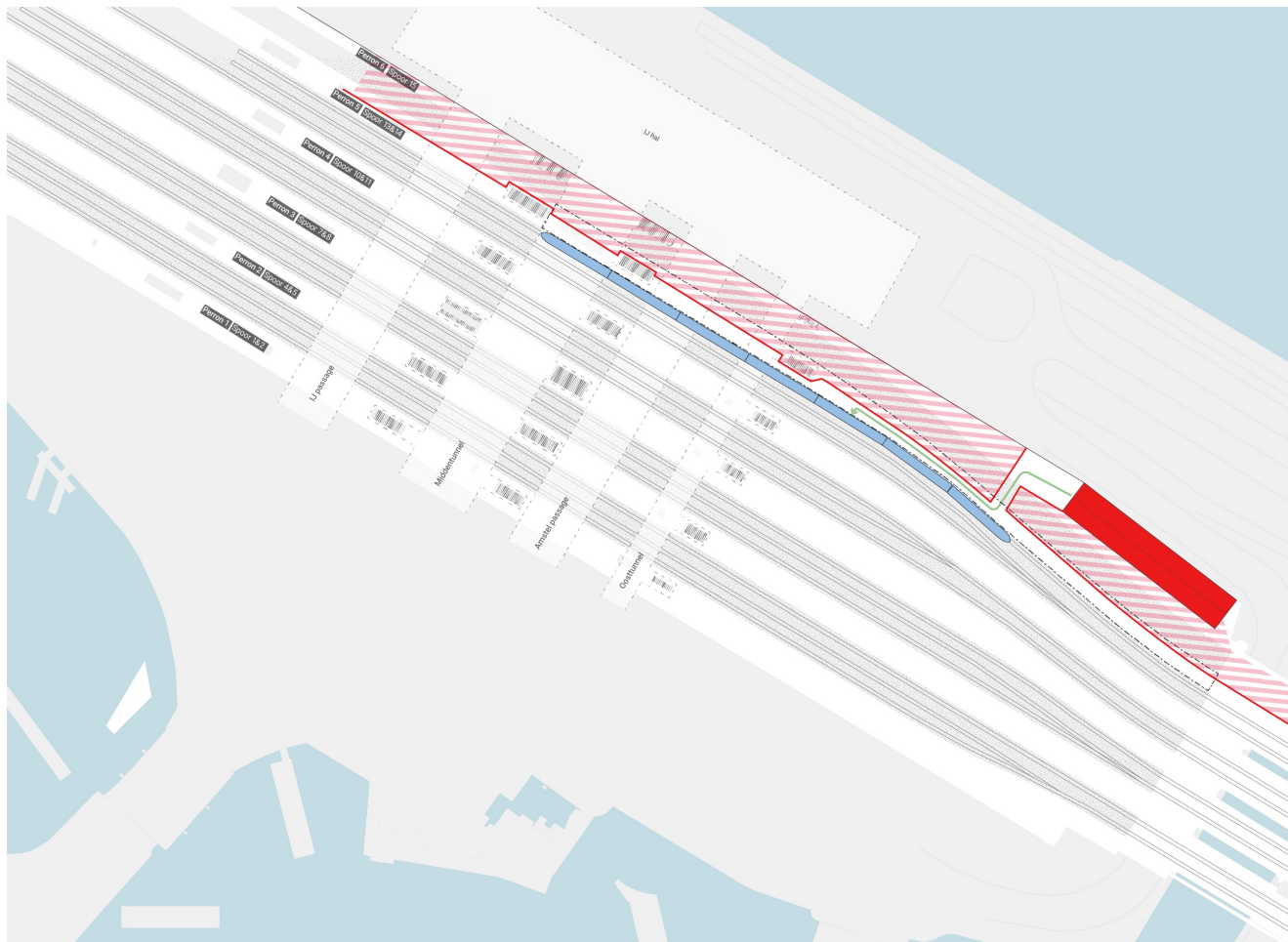
*verschillende varianten



Secure vertrek vanuit Rotterdam Centraal

Verlengen huidige terminal

A.1 looproutes via tijdelijke brug



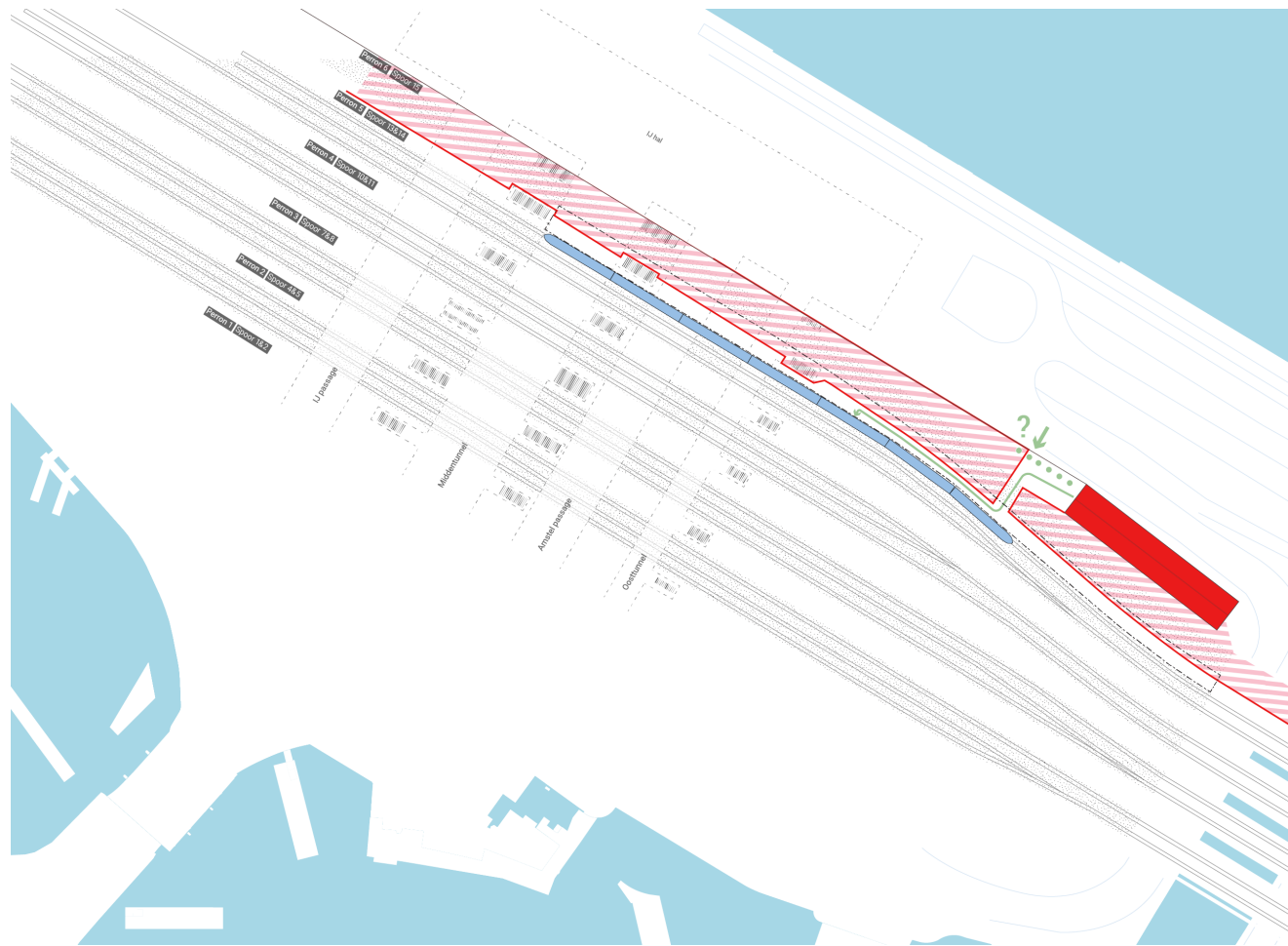
Kernelementen:

- Langer gebruik maken van bestaande terminal
- Voornaamste complexiteit: Veiligheidsissue, vertraginggevoelig en alsnog treinuitval (periode en fase nog onzeker, maar waarschijnlijk minimaal 3 maanden)
- Onzekerheid: onzeker hoe, en hoe lang veilige combinatie Eurostar + werkzaamheden mogelijk is (m.n. rond werkzaamheden IJ-viaduct)

Huidig contract			Oprekken huidig contract				Buitendienst		Tijdelijke oplossing huidige terminal				Buitendienst		Amstelpassage gereed					
'23			'24											'25						
10	11	12	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	01	02	03	04	05	06

Verlengen huidige terminal

A.2 looproute heen via perron, naar trein via tijdelijke brug



Kernelementen:

- Langer gebruik maken van bestaande terminal
- Voornaamste complexiteit: Veiligheidsissue, vertraginggevoelig en alsnog treinuitval (periode en fase nog onzeker, maar waarschijnlijk minimaal 3 maanden)
- Oplossing is strijdig met de huidige aanbestedingsdocumenten;
- Onzekerheid: onzeker hoe, en hoe lang veilige combinatie Eurostar + werkzaamheden mogelijk is;
- Onzekerheid: brug van 6e naar 5e perron; uitvoering van deze brug en mogelijkheid tot plaatsen afhankelijk van fasering en werkzaamheden IJ-viaduct; Plankier zal altijd in invloedssfeer van de werkzaamheden verschillende projecten liggen en daarmee is veiligheid reizigers niet geborgd.
- Onzekerheid: haalbaarheid van een veilige passage via busstation; negatief advies van de gemeente Amsterdam;

Huidig contract			Oprekken huidig contract				Buitendienst		Tijdelijke oplossing huidige terminal				Buitendienst		Amstelpassage gereed								
'23	10	11	12	'24	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	'25	01	02	03	04	05	06

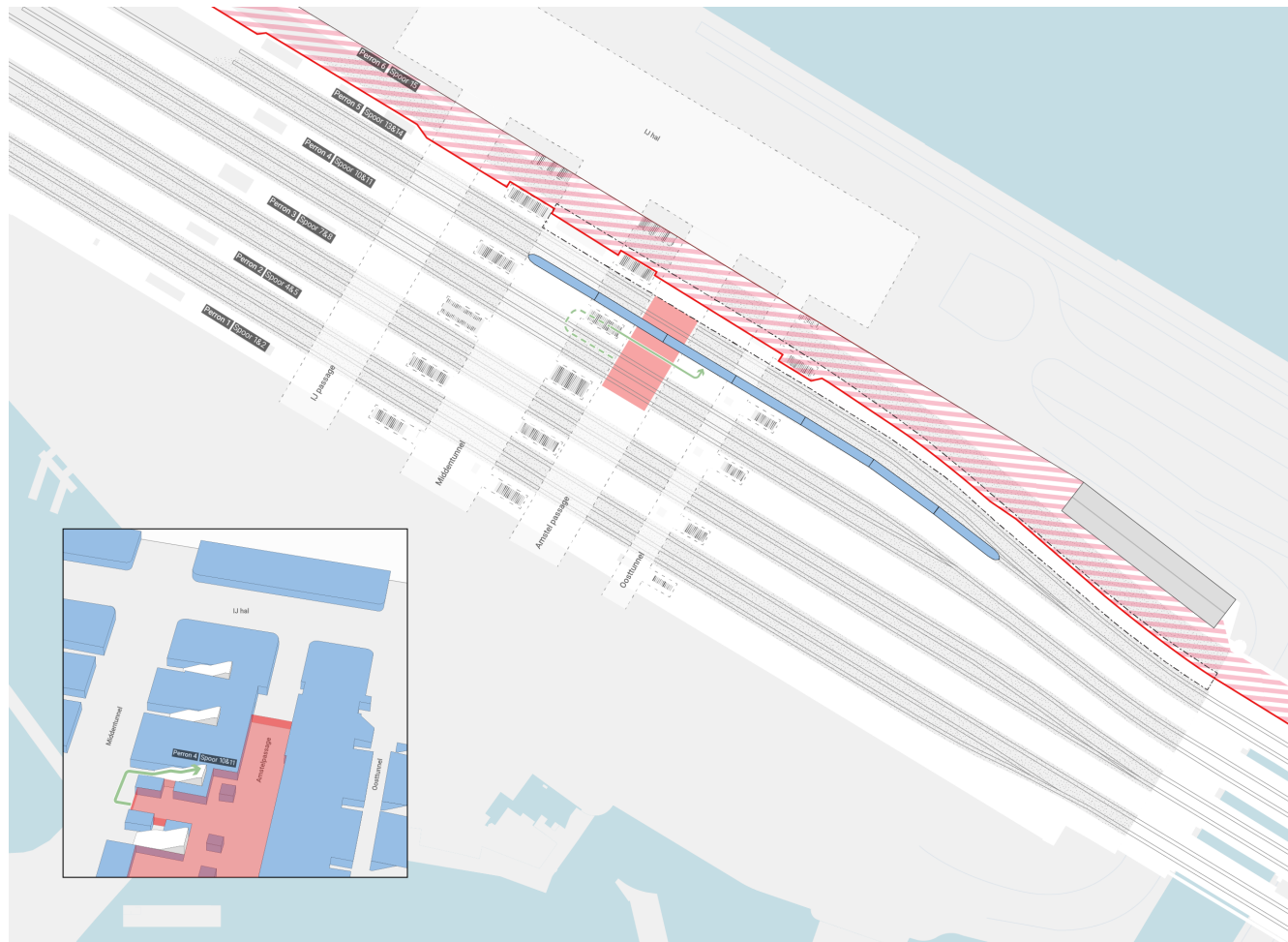
Overzicht argumenten

Voordeel: Secure vertrek uit Amsterdam, minder complexiteit KMAR/UKBF

Voor/nadeel	Argument	Onzekerheid/vraag
Hoofdlijn argumenten		
Tegen	Beperking in de continuïteit van de dienstverlening. Alsnog beperkingen rond buitendienststelling, maar met name tijdens werkzaamheden. Onduidelijk wat specifieke tijdspanne is, pas na onderzoeken IJ-viaduct in zomer 2024 kan met meer zekerheid aangegeven worden wat exact gedaan moet worden en wat de duur hiervan wordt. Tot dan blijft onduidelijk hoe lang trein wel/ niet kan rijden.	Daadwerkelijke periode treinuitval <ul style="list-style-type: none"> • Ca. december '23/januari '24 heeft aannemer naar verwachting plan gereed, dan eerste inzicht • Juli '24 inzicht in kwaliteit IJ-viaduct, dus dan pas helder wat er daadwerkelijk moet gebeuren
Tegen	Zowel de veiligheid voor de reiziger van de terminal naar de trein (kruising werkterrein) en over perron 6 naar de terminal (door het werkterrein), als de veiligheid van de bouwvakkers met een kleiner werkterrein kan niet worden gegarandeerd. ProRail is verantwoordelijk, en bij deze oplossing is onvoldoende duidelijk of veiligheid gewaarborgd kan worden.	Specifieke veiligheidsissues nog niet helder in kaart. Daardoor onvoldoende duidelijk of er mitigerende maatregelen mogelijk zijn, en zo ja welke. Bereikbaarheid terminal voor hulpdiensten onzeker;
Tegen	Gevoelig voor vertraging. Relatief grote afhankelijkheid met projecten zoals IJ-viaduct., fietsenstalling en PHS Amsterdam Tegenvallers werken overall negatief in door.	Nog beperkt inzicht op Impact en kans op vertraging, nog geen uitgewerkte risico-beoordeling.
Tegen	Door onzekerheid in fasering en omvang werkzaamheden IJ-viaduct pas begin 2024 definitief duidelijkheid over inpassing van UK-terminal op perron 6 i.c.m. de werkzaamheden; Tot dan blijft onduidelijk hoe lang trein secure kan vertrekken.	
Tegen	Ook in deze optie problemen rond de breedtes van perron 5, deze wordt erg smal.	Oplossing met toegang terminal via een andere route (busplatform bijv.) nog onvoldoende uitgewerkt; negatief advies van de gemeente Amsterdam; ook mogelijke andere oplossing is nog onvoldoende uitgewerkt;
Neven-argumenten		
Tegen	Minder werkterrein beschikbaar voor aannemer. Terminal terugbouwen niet mogelijk, daarom uitgaan van oplossing waarbij terminal blijft staan.	Effect van minder werkterrein op werkzaamheden.
Tegen	Tijdelijke oplossing nodig voor bovenleiding (niet wenselijk).	

Tijdelijk Amstelpassage

B.1 Via bestaande gang



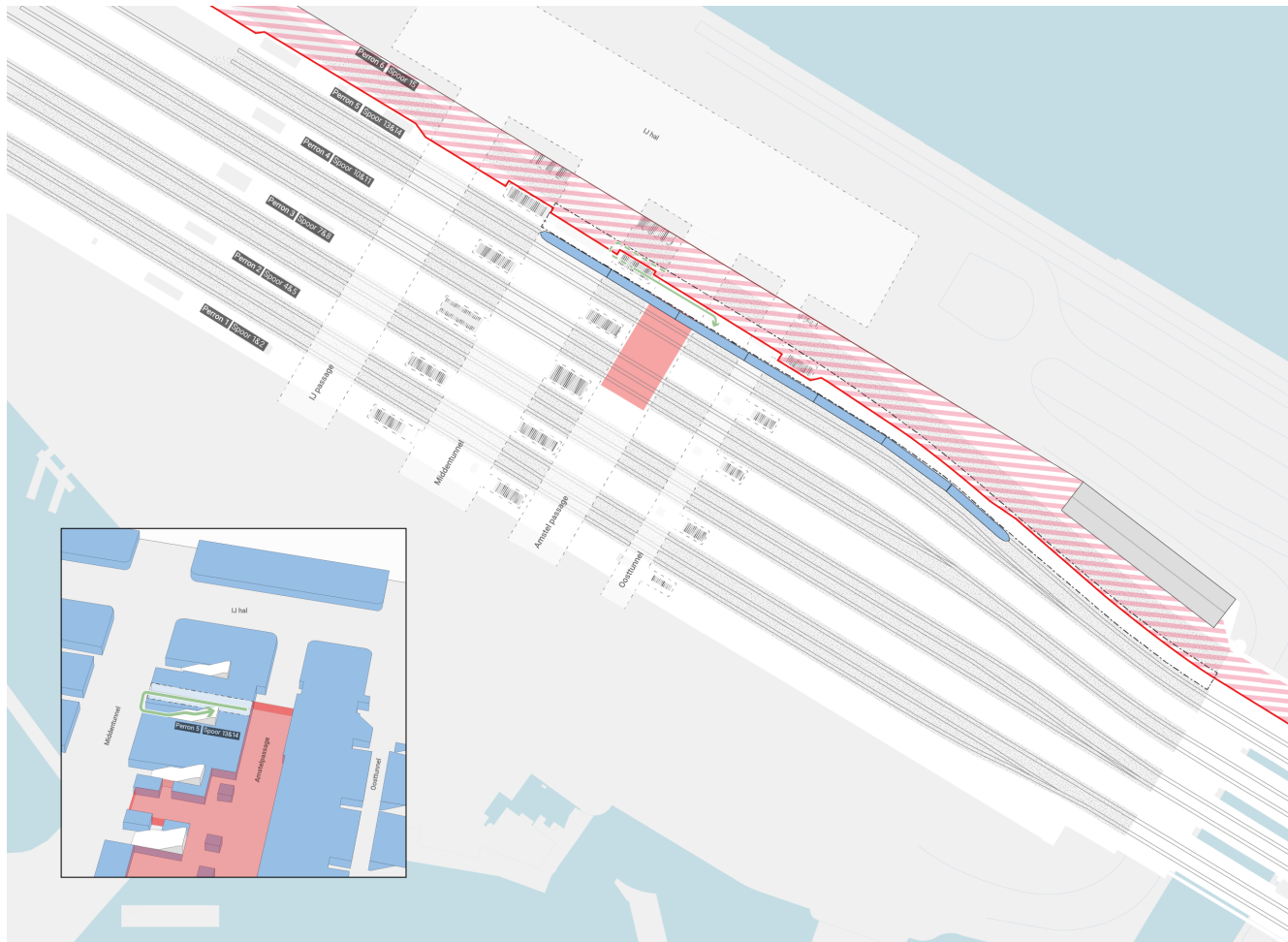
Kernelementen:

- Tijdelijk gebruik Amstelpassage als terminal
- Voornaamste complexiteit: Toegankelijkheid (geen lift), op/afbouw KMAR, afhankelijkheid werkzaamheden (o.a. IJ-viaduct)
- Onzekerheid: op/afbouwtijd en -mogelijkheden KMAR; impact (IJ-viaduct)werkzaamheden

Huidig contract			Oprekken huidig contract			Tijdelijk in Amstelpassage												Amstelpassage gereed			
'23			'24													'25					
10	11	12	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	01	02	03	04	05	06	

Tijdelijk Amstelpassage

B.2 Via Etos



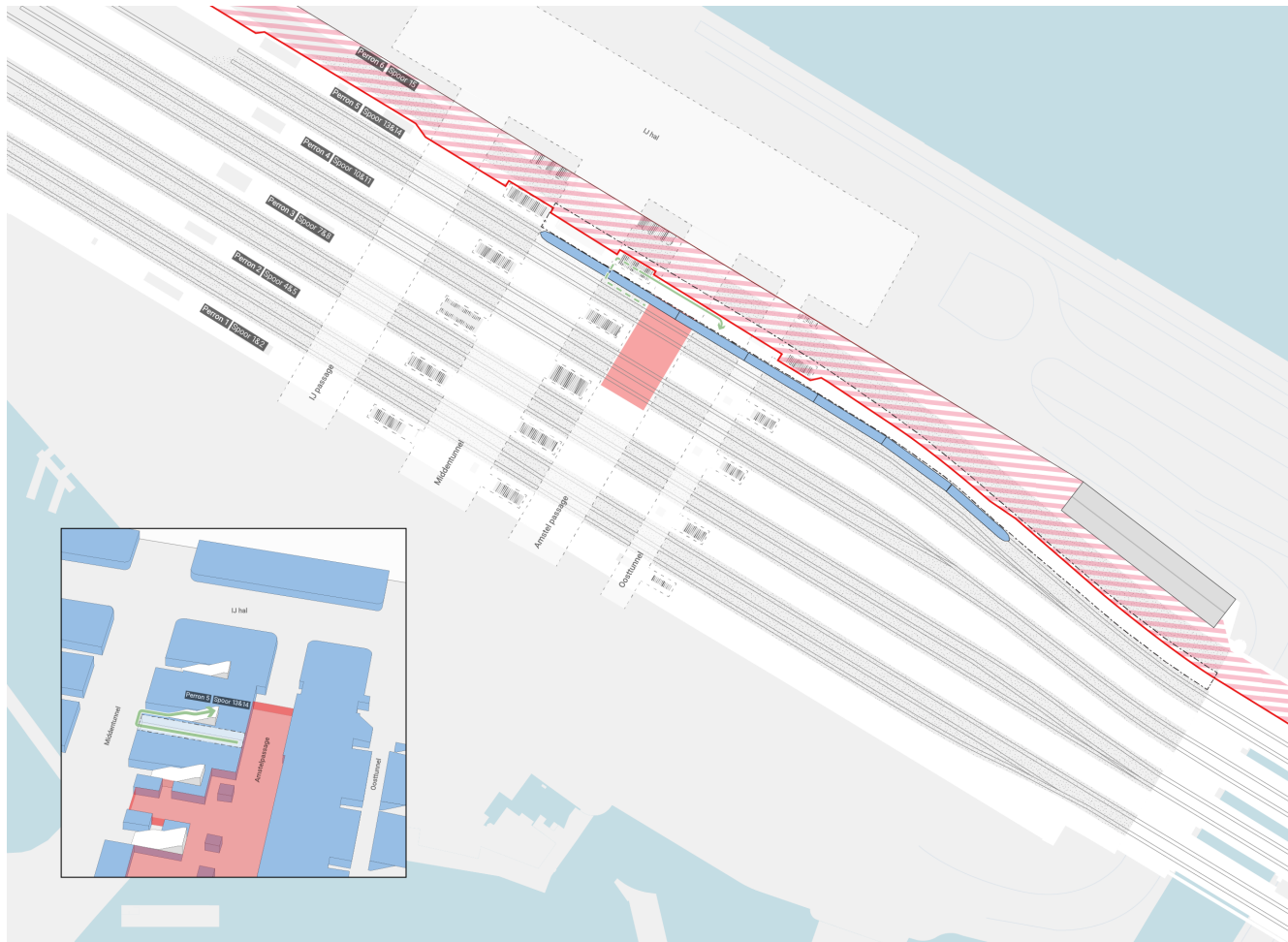
Kernelementen:

- Tijdelijk gebruik Amstelpassage als terminal
- Voornaamste complexiteit: Toegankelijkheid (geen lift), op/afbouw KMAR, afhankelijkheid werkzaamheden (o.a. IJ-viaduct)
- Onzekerheid: op/afbouwtijd en -mogelijkheden KMAR; impact (IJ-viaduct)werkzaamheden

Huidig contract			Oprekken huidig contract			Tijdelijk in Amstelpassage						Amstelpassage gereed									
'23			'24											'25							
10	11	12	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	01	02	03	04	05	06	

Tijdelijk Amstelpassage

B.3 via logistieke gang



Kernelementen:

- Vooruitlopend op structurele oplossing UK terminal in Amstelpassage
- Voornaamste complexiteit: Toegankelijkheid (geen lift), voldoen aan eisen uit Joint Security Protocol, vierlandenverdrag én gebruikseisen van KMAR/UK BF;
- Onzekerheid: op/afbouwtijd en -mogelijkheden KMAR van de tijdelijke situatie; impact werkzaamheden
- Route naar 5e perron via logistieke gang onder IJ-viaduct of via doorgang Amstelpassage – middentunnel met passeren 4e perron, dan geen raakvlak met ij-viaduct

Huidig contract			Oprekken huidig contract			Tijdelijk in Amstelpassage						Amstelpassage gereed											
'23	10	11	12	'24	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	'25	01	02	03	04	05	06

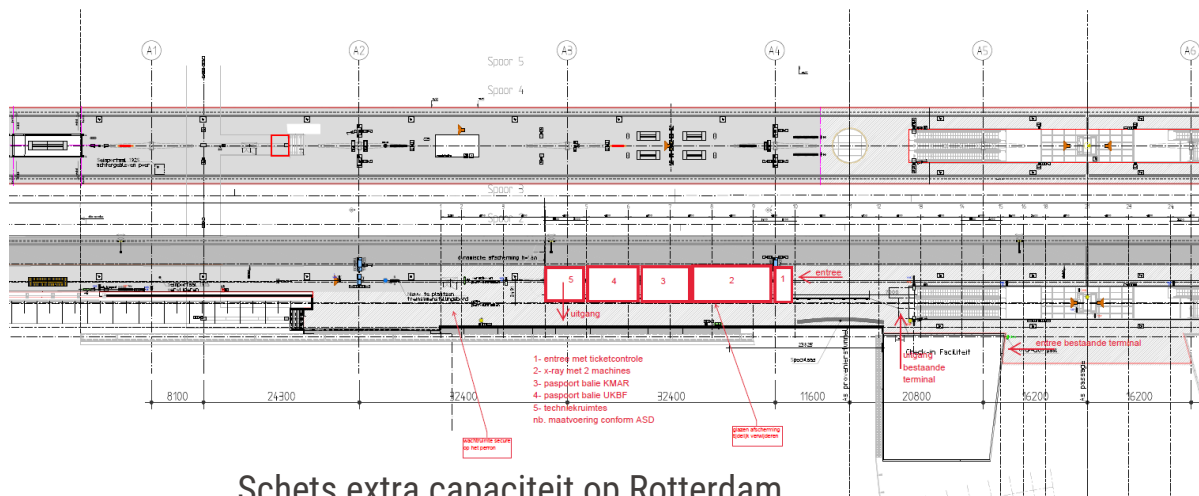
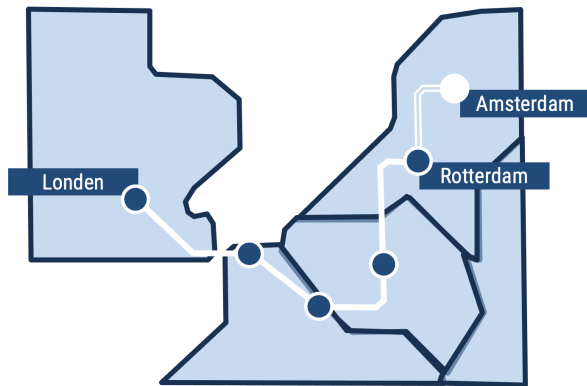
Overzicht argumenten

Voordeel: Secure vertrek uit Amsterdam, minder raakvlak en afhankelijkheid t.a.v. andere werkzaamheden

Voor/nadeel	Argument	Onzekerheid/vraag
Hoofdlijn argumenten		
Tegen	Toegankelijkheid vanuit terminal naar perron. Gehele periode geen lift en roltrap beschikbaar.	<ul style="list-style-type: none"> Oplossing nog niet voldoende uitgewerkt, mitigerende maatregelen nog niet voldoende in kaart; mogelijkheid zou zijn gebruik van tijdelijke liften, kruiers en/of taxiservice naar Rotterdam
Tegen	Afhankelijkheid KMAR en UKBF. Moeten goedkeuringen krijgen om af- en opbouw te doen (inclusief voldoen aan richtlijnen).	<ul style="list-style-type: none"> Oplossing nog niet voldoende uitgewerkt, onzekerheid over positie en (on)mogelijkheden KMAR/UKBF en mogelijkheid tot voldoen aan eisen uit Joint Security Protocol / vierlandenverdrag
Tegen	Mogelijke trein uitval door afhankelijkheid werkzaamheden (o.a. IJ-viaduct). Ook in deze variant complicaties werkzaamheden (perron 5 alsnog slechts half beschikbaar, werk aan onderzijde IJviaduct, werk verbreding Oosttunnel.	<ul style="list-style-type: none"> Nog beperkt inzicht op impact en effect op terminal, nog geen uitgewerkte risico-beoordeling en/of raakvlakanalyse (daarnaast ook andersom relatie, impact zal ook afhangen van fasering gebruik Amstelpassage).
Neven-argumenten		
Tegen	Gefaseerd bouwen van de definitie lay-out van de Amstelpassage (tijdens deze periode) geeft veel overlast voor de exploitatie.	Ook bij optie A is er bouw hinder ter plaatse van de terminal op perron 6; blijft onduidelijk op welke wijze gefaseerd gebouwd kan worden aan de terminal i.c.m. de exploitatie

Rotterdam Centraal als instaphalte

Reizigers stappen uit in Amsterdam, maar stappen secure in op Rotterdam



Kernelementen:

- R'dam Centraal als enige beginhalte, geen vertrek op A'dam Centraal
- Tijdelijk extra capaciteit op het perron plaatsen (zie schets), waardoor totale capaciteit gelijk is aan de situatie van vertrek in Amsterdam en Rotterdam;
- Voornaamste complexiteit: Commercieel erg lastig
- Onzekerheid: Ook in R'dam aanpassingen nodig om de capaciteit te vergroten, haalbaarheid/wenselijkheid tussenvarianten (overstap, secure in Brussel)

Huidig contract				Oprekken huidig contract						Vertrek vanuit Rotterdam CS						Amstelpassage gereed									
'23																									
10	11	12	'24	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	'25				01	02	03	04	05	06

Overzicht argumenten

Voordeel: Geen afhankelijkheid t.a.v. verloop werkzaamheden PHS

Voor/nadeel	Argument	Onzekerheid/vraag
Hoofdargumenten		
Tegen	Commercieel niet haalbaar. Trein onvoldoende gevuld, exploitatiekosten te hoog.	<ul style="list-style-type: none"> (On)mogelijkheden om 'exploitatie-gat' te dichten.
Tegen	Ook in Rotterdam zijn aanpassingen nodig om capaciteit te verhogen.	<ul style="list-style-type: none"> Haalbaarheid en wenselijkheid capaciteitsaanpassingen Rotterdam, inclusief afstemming KMAR/UKBF.
Tegen	Politiek gezien een onwenselijke oplossing	
Neven-argumenten		
Tegen	Impact op de dienstregeling - Als je perron 2 geheel of gedeeltelijk inricht voor het Eurostar-proces van ca 1,5 uur per vertrekkende trein heeft dit impact op dienstregeling andere treinen.	<ul style="list-style-type: none"> De oplossing m.b.t. deel/volledig gebruik van perron 2 is op dit moment onvoldoende uitgewerkt, maar kent potentieel veel impact op de dienstregeling. Onbekend is hoeveel impact dit is en welke risico's nog meer kunnen optreden;
Tegen	Negatief voor beeldvorming en perceptie. Ondanks dat impact op heenreis Amsterdam-Londen zit (uitstappen op A'dam CS is geen probleem) is er in beeld naar buiten toe tijdelijk geen volwaardige Londen-Amsterdam trein.	

