



Aan

Staatssecretaris en Minister

nota

Kamerbrief onderzoeksresultaten UK Terminal

TER BESLISSING

Datum

23 november 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/311214

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfra

Beslistermijn

24-11-2023

Bijlage(n)

4

Aanleiding

De laatste jaren is gewerkt aan het vinden voor een oplossing voor het beveiligd vertrek van de Eurostar vanaf Amsterdam Centraal. Het initiële gat van meerdere jaren kon aanzienlijk worden verkleind door de keuze voor een nieuwe terminal in de Amstelpassage. In de afgelopen maanden hebben een Zwitsers bureau (SMA) en RHDHV onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om het gat (van 7 tot 11 maanden) in beveiligd vertrek van de Eurostar vanaf Amsterdam Centraal te dichten. Op 30 oktober, 6 november en 16 november heeft Bestuurlijk Overleg plaatsgevonden over het rapport.

In het laatste overleg op 16 november hebben NS, ProRail en IenW uitgesproken dat oplossingsrichting 1 (versnellen definitieve Amstelpassage) de beste oplossingsrichting is. Eurostar begrijpt en erkent deze keuze. NS heeft in het bestuurlijk overleg op 16 november aangegeven geen signalen te hebben waardoor de voorliggende planning van de Amstelpassage niet kan worden gerealiseerd. Bovendien zullen alle partijen gezamenlijk de aandacht richten op het verder bestendigen van de voorliggende planning voor de oplevering van een nieuwe volwaardige vertrekhal in de Amstelpassage en waar mogelijk versnelling te realiseren.

Met bijgevoegde Kamerbrief deelt u de onderzoeksresultaten en de oplossingsrichting met de Kamer. Lid De Hoop (PvdA/GroenLinks) heeft daarnaast schriftelijk vragen gesteld. Deze Kamerbrief doet u ook af.

Geadviseerd besluit

- U wordt geadviseerd om voor oplossingsrichting 1 te kiezen en
 - 1) de komende periode te benutten om een beeld te vormen van consequenties van deze oplossingsrichting voor de reizigers en bedrijfsvoering van NS en Eurostar en;
 - 2) gezamenlijk met de betrokken partijen alle aandacht te richten op het bestendigen én versnellen van de plannen van de nieuwe volwaardige vertrekhal in de Amstelpassage. Op deze manier blijft de overlast voor de nationale en internationale reizigers zo beperkt mogelijk.

- Bijgevoegde Kamerbrief (bijlage 02) te ondertekenen en verzenden aan de Kamer. Hiermee doet u de Motie Minhas¹ en Motie De Hoop² en de toezegging aan de fractie van de ChristenUnie over de overwegingen bij de verschillende oplossingsrichtingen af.
- Bijgevoegde Kamerbrief (bijlage 03) te ondertekenen en verzenden aan de Kamer, hiermee geeft u antwoord op de vragen van het lid De Hoop.

Datum

23 november 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/311214

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en Spoor
Rijksinfra

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

4

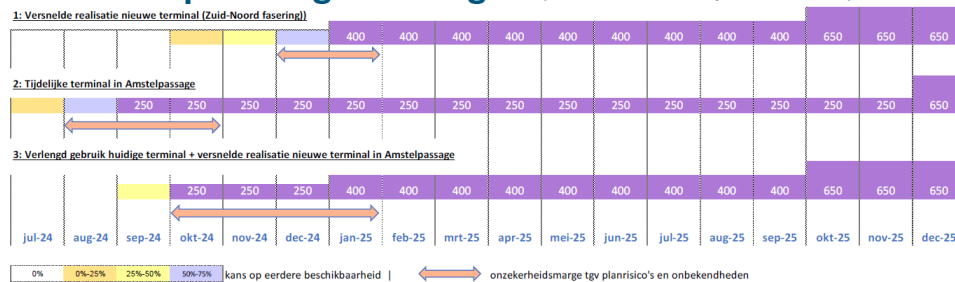
Kernpunten

De focus van de opdracht lag mede gezien de moties Minhas en Motie De Hoop c.s. op het borgen van de continuïteit van beveiligd vertrek van de Eurostar vanaf Amsterdam Centraal. Zonder maatregelen is er geen beveiligde vertrekterminal van juni 2024 t/m minstens maart 2025 (circa 7-11 maanden, zoals eerder met de Kamer gedeeld). Uit het onderzoek van RHDHV zijn drie oplossingsrichtingen naar voren gekomen:

1. Versnellingsopties voor een volwaardige vertrekterminal in de Amstelpassage; gat te reduceren tot circa zes maanden.
2. Het bouwen van een tijdelijke vertrekhal binnenin de volwaardige vertrekhal in de Amstelpassage, gat te reduceren tot circa twee maanden.
3. Het langer openhouden van de huidige vertrekterminal én versnellen van de bouw van een nieuwe vertrekterminal in Amstelpassage (oplossingsrichting 1), gat te reduceren tot circa drie maanden.

Zie ook de tijdlijn hieronder:

Effecten oplossingsrichtingen (beschikbaarheid, capaciteit, risico's)



	onderbreking continuïteit	capaciteit terminal	onbekendheden	planrisico's	gevolgrisico's
1	6 maanden	400 vanaf 2025	laag, kans op versnelling door incentives in aanbesteding	laag, aanbesteding loopt nog	laag
2	2 maanden	250 tot eind 2025	hoog, afwijking van inkoopprocedures	hoog, plan moet nog uitgewerkt worden, tijdig contracteren van een aannemer	laag, ontwerp en realisatie definitieve terminal
3	3 maanden	250 in 2024, 400 vanaf 2025	hoog, continuïteit oversteek afhankelijk bijsturing van bouwactiviteiten, Invoering EES	middel, pas te bepalen na afstemming met aannemers en opstellen gecoördineerde detailplanning	hoog, verstoring bouwproces PHS en I-viaduct kan langdurig effect hebben op PHS bouwfaserings en dienstregeling

13 UK Terminal Pre-Feasibility study | 8 november 2023

Royal HaskoningDHV

¹29984-1118 verzoekt de regering om maximaal in te zetten op het behouden van de Eurostarverbinding 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
² 29984-1166 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

Er is geen rechtstreekse blokkade gevonden op één van de drie oplossingsrichtingen. De onderscheidende factoren:

Oplossingsrichting 1 (Versnellen nieuwe terminal in de Amstelpassage):

- Heeft het laagste risicoprofiel. De verwachting is dat de nieuwe terminal in de Amstelpassage in december 2024 operationeel is met een capaciteit van 400 passagiers. In oktober 2025 neemt de capaciteit toe naar 650 passagiers.
- NS heeft in het bestuurlijk overleg op 16 november aangegeven geen signalen te hebben waardoor de voorliggende planning van de Amstelpassage niet kan worden gerealiseerd. Bovendien zullen alle partijen gezamenlijk de aandacht richten op het verder bestendigen van de voorliggende planning voor de oplevering van een nieuwe volwaardige vertrekhal in de Amstelpassage en waar mogelijk versnelling te realiseren.
- NS is erbij gebaat om de Amstelpassage zo snel als mogelijk gereed te hebben, omdat zij de terminal dan kunnen verhuren aan Eurostar. ProRail is ook gebaat bij snelle oplevering, omdat er dan minder werkzaamheden op het station tegelijkertijd zijn.
- De periode waarin niet beveiligd vertrokken kan worden is het grootst met deze oplossingsrichting. Het risico voor andere nationale en internationale reizigers die gebruikmaken van Amsterdam Centraal het laagst.
- Samen met alle partijen wordt gekeken of er nog verdere versnelling mogelijk is. Het realiseren van de Amstelpassage heeft de hoogste prioriteit, omdat de passagiersaantallen dan omhoog kunnen. In de contracten die NS binnenkort aangaat voor de aannemer van de nieuwe terminal is het op tijd opleveren en waar mogelijk versnellen een belangrijk onderdeel. NS heeft geen signalen gehad dat de termijn van oplevering in december 2024 niet realistisch is. IenW heeft toegezegd bij een versnelling te willen helpen, financieel of op elke andere manier.

Oplossingsrichting 2 (Tijdelijke terminal binnenin de nieuwe vertrekterminal in de Amstelpassage):

- Deze oplossingsrichting heeft een hoog planrisico, maar wel als voordeel een korte onderbreking van de beschikbaarheid van de terminal (2 maanden). De capaciteit van de terminal zal tot begin 2026 beperkt blijven tot 250 passagiers. In 2026, na realisatie van de volwaardige terminal, neemt de capaciteit toe naar 650 passagiers.
- Het ontwerp moet nog uitgewerkt worden en een aannemer zal in 2023 enkelvoudig onderhands gecontracteerd moeten worden. Ook zal een nieuwe vergunning bij de gemeente Amsterdam moeten worden aangevraagd. Deze risico's kunnen leiden tot een latere ingebruikname van de volwaardige terminal.
- Het voordeel van de eerdere beschikbaarheid van oplossing 2 wordt door de langdurige beperktere capaciteit van de volwaardige terminal in de eerste helft van 2025 al ingehaald.

Oplossingsrichting 3 (verlengd gebruik huidige vertrekterminal in combinatie met oplossingsrichting 1):

- Deze oplossingsrichting kent veel onbekendheden en hoge gevolgrisco's. Het gat is 3 maanden doordat huidige terminal, met een capaciteit van 250 passagiers, vanaf oktober 2024 tijdelijk weer in gebruik te nemen. Dit

Datum

23 november 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/311214

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfra

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

4

is vooruitlopend op ingebruikname van de nieuwe vertrekterminal in de Amstelpassage.

- Aannemers (van de verbouwingswerkzaamheden op en rondom Amsterdam Centraal) hebben aangegeven dat zij niet zitten te wachten op aanvullende complexiteit binnen de toch al complexe opdrachten/projecten op een groot station dat zoveel mogelijk in gebruik blijft.
- De aanwezigheid van de terminal en de benodigde oversteek van perron 5 naar perron 6 zorgt voor grote onzekerheden als er bijsturing nodig is op de projecten. Daarmee komt de tijdige afronding van de projecten in gevaar. Dit heeft potentieel grote gevolgrisco's voor dagelijks 80.000 reizigers die gebruik maken van Amsterdam Centraal, waaronder ook internationale reizigers naar Parijs, Berlijn en Brussel, maar vooral veel reizigers richting Amersfoort, Almere en Schiphol.
- Daarnaast is het voor de Eurostarreizigers onzeker of er in de gehele periode gereisd kan worden als deze oversteek er ligt. Het kan voorkomen dat de oversteek weg moet als gevolg van bijsturingsmaatregelen bij de IJ-viaductrenovatie. Dit kan gebeuren als de staat van het IJ-viaduct slechter is dan verwacht waardoor extra bouwterrein of opslagruimte nodig is of dat het noodzakelijk is om vanaf twee kanten te werken. Dit zorgt voor onzekerheid bij de reizigers en vervoerder.
- Het zal daarmee tot in augustus 2024 (het moment waarop het IJ-viaduct opengebroken wordt) onzeker blijven of deze oplossing daadwerkelijk extra beschikbaarheid gaat opleveren en de benodigde voorbereidingen, maatregelen en potentiële gevolgrisco's daartoe in verhouding staan.
- Daarnaast is onduidelijk of de introductie van de nieuwe Europese elektronische manier van werken bij grenscontroles tot vertraging leidt in de processen in de huidige terminal. Dit nieuwe systeem wordt waarschijnlijk in het najaar van 2024 geïntroduceerd. Vanuit veiligheidsoogpunt is het onwenselijk dat er wachtrijen ontstaan in de oversteek of op het perron, omdat hieromheen werkzaamheden plaatsvinden.

Al met al wordt geadviseerd om voor oplossingsrichting 1 te gaan: met deze oplossingsrichting kunnen zodra de Amstelpassage gereed is (in december 2024) meer reizigers vervoerd worden dan met oplossingsrichting 2 en kunnen de risico's op de grootschalige werkzaamheden beter gemanaged worden. Doordat de risico's beter gemanaged kunnen worden is de kans kleiner dat deze effect hebben op de dagelijks 200.000 reizigers op Amsterdam Centraal.

Verdere uitwerking

Alle partijen (IenW, Eurostar, NS en ProRail) onderschrijven dat het niet mogelijk is om de periode dat er niet direct beveiligd vertrokken kan worden vanaf Amsterdam Centraal tot nul te reduceren. Alle partijen willen ook dat de reizigers en medewerkers van NS, Eurostar en andere betrokken partijen zoals de grensautoriteiten zo min mogelijk overlast ervaren van de periode waarin niet direct beveiligd vertrokken kan worden. De komende tijd wordt gebruikt om zicht te krijgen op de dienstregeling voor de periode dat de Eurostar niet beveiligd vanaf Amsterdam Centraal kan vertrekken. Op basis hiervan zullen de consequenties voor de reizigers en de bedrijfsvoering van Eurostar en NS in beeld worden gebracht. IenW zal zich samen met de betrokken partijen inzetten om, redelijkerwijs en binnen de juridische kaders, te zoeken naar oplossingen voor deze consequenties. Reizigers kunnen in de tussenliggende periode wel met de trein naar Londen reizen, maar moeten waarschijnlijk in Brussel door de paspoort- en veiligheidscontroles. De partijen spreken hier in december verder over.

Datum

23 november 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/311214

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfra

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

4

Krachtenveld

Alle partijen (IenW, Eurostar, NS en ProRail) onderschrijven dat het niet mogelijk is om de periode dat er niet beveiligd vertrokken kan worden vanaf Amsterdam Centraal tot nul te reduceren. Dit is voor iedereen teleurstellend. Partijen hebben uitgebreid met elkaar besproken wat de beste oplossing voor treinreizigers is. Alle drie de oplossingen brengen risico's met zich mee en er is gezocht naar een oplossing die voor alle partijen acceptabel is en voor geen enkele partij onacceptabel.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Kamerbrief onderzoeksresultaten UK Terminal	Kamerbrief onderzoeksresultaten UK Terminal
03	Kamerbrief beantwoording vragen lid De Hoop	Kamerbrief beantwoording vragen lid De Hoop
04	Onderzoeksrapport RHDHV UK Terminal	Bijlage bij Kamerbrief

Datum

23 november 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/311214

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Rijksinfra

Aan

Minister en Staatssecretaris

Bijlage(n)

4