

**Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**

## 2587

Vragen van het lid **Kröger** (GroenLinks) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *de berichten «NS waarschuwt voor verbouwing Amsterdam CS» en «ledereen wil openbaar vervoer, niemand wil het betalen»* (ingezonden 9 maart 2018).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-Van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 27 juni 2018) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2017–2018, nr. 1696

### Vraag 1

Kent u de berichten «NS waarschuwt voor verbouwing Amsterdam CS» en «ledereen wil openbaar vervoer, niemand wil het betalen»?<sup>1</sup>

### Antwoord 1

Ja.

### Vraag 2

Hoe zijn deze tekorten van € 200 miljoen voor de toekomstige ontwikkeling van de Amsterdamse sporen ontstaan?

### Antwoord 2

In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) is een verbouwing van Amsterdam Centraal voorzien om een hoogfrequente dienstregeling mogelijk te maken. In 2014 is het voorkeursalternatief vastgesteld met een budget van ongeveer € 450 miljoen. Gedurende de planuitwerkingsfase is duidelijk geworden dat dit budget naar verwachting niet voldoende is. Gebleken is dat de verbouwing van een historisch station dat – ook tijdens de verbouwing – druk gebruikt wordt aanzienlijk meer met zich meebrengt. In de Voortgangsrapportage PHS van juni 2017 is dit risico ook benoemd. Daarnaast is gebleken dat extra maatregelen moeten worden getroffen om de beoogde functionaliteit te waarborgen. Dit betreft onder andere hogere kosten voor de vrije kruising bij de Dijkgracht en eerdere vervangingsinvesteringen (aan het IJ-viaduct). Ik heb ProRail verzocht om beter grip te krijgen op de kostenontwikkelingen en in beeld te brengen wat men kan leren van de opgetreden kostenstijging ook in relatie met lessen van eerdere projecten.

<sup>1</sup> NRC, 5 en 7 maart 2018

### Vraag 3

Bent u voornemens om extra financiering te vinden of bent u van plan om de werkzaamheden goedkoper uit te voeren door bijvoorbeeld één spoor te schrappen, zoals in het artikel wordt gesuggereerd?

### Antwoord 3

De verbouwing van Amsterdam Centraal is noodzakelijk om een hoogfrequente dienstregeling te kunnen rijden. In de NMCA 2017 blijkt dat – zelfs met een PHS-dienstregeling – in 2030 knelpunten bestaan op de trajecten van en naar Amsterdam. Niets doen is geen optie en daarom ben ik bereid, zoals gemeld in de brief over de infrastructuurkeuzes in Amsterdam van 18 juni 2018 (Kamerstuk 32 404, nr. 86), om € 150 miljoen extra budget toe te voegen vanuit de investeringsruimte Spoor (IF Art. 13.08). Daarvoor heb ik eerst gekeken welke optimalisaties mogelijk zijn. Door de aanleg van nieuwe infrastructuur in samenhang te bekijken met station Amsterdam Zuid is het mogelijk nu te kiezen voor negen in plaats van tien doorgaande sporen. Hiermee kan de kostenstijging worden beperkt. Wel heb ik ProRail gevraagd om het tiende doorgaande spoor in de toekomst niet onmogelijk te maken.

### Vraag 4

Is het nodig om hier op korte termijn een besluit over te nemen of kunnen delen van het project alvast ter hand worden genomen zodat de Kamer kan kiezen tussen extra geld of extra sporen?

### Antwoord 4

ProRail werkt aan de planuitwerking van Amsterdam Centraal. Dat is nodig om een hoogfrequente dienstregeling (tienminutentreinen) te kunnen rijden van en naar Alkmaar, Eindhoven en Almere-Lelystad (OV SAAL) en om de huidige te smalle perrons te verbreden. Om verdere stappen te kunnen zetten is het nodig om te weten welke variant kan worden uitgewerkt in een ontwerp Tracébesluit. Met de besluitvorming op 18 juni 2018 is deze duidelijkheid verkregen.

### Vraag 5

Als er nu wordt gekozen voor negen sporen bij Amsterdam Centraal Station in plaats van tien, kan er dan later nog (tegen redelijke kosten) een extra spoor worden toegevoegd?

### Antwoord 5

Ja, ProRail heeft dit na het bestuurlijk overleg MIRT van 15 maart 2018 nader bekeken en bevestigd. Bij een negensporig Amsterdam Centraal kan later tegen redelijke kosten een tiende spoor worden toegevoegd door het station uit te breiden richting het busstation (inclusief aanpassingen bij een tweetal perrons). Dit is onderdeel van de besluitvorming geweest op 18 juni 2018. Uitstel is niet duurder. De inschatting is dat uitbreiding van negen naar tien sporen in de periode na 2030 vergelijkbare kosten met zich mee zal brengen als de huidige meerkosten van een tiensporig Amsterdam Centraal.

### Vraag 6 en 7

Wat zijn de gevolgen van negen sporen ten opzichte van tien sporen voor de (trein)capaciteit van Amsterdam Centraal Station? Wat zijn de gevolgen voor de passagierscapaciteit?

Wat zijn de gevolgen voor de bereikbaarheid van de stad en de verbindingen met het land? Welke geplande verbindingen, frequenties of diensten zouden daardoor komen te vervallen?

### Antwoord 6 en 7

De keuze gaat vooral over het aanlanden van internationale treinen en de IC-direct vanaf het HSL-traject. Met negen sporen op Amsterdam Centraal en zes op Amsterdam Zuid, kunnen internationale treinen naar Amsterdam Zuid. Hiermee kunnen de westelijke sporen (westtak) in Amsterdam worden vrijgespeeld, waardoor een hoogfrequente OV-verbinding op het spoor tussen Schiphol en Amsterdam Centraal mogelijk wordt. Het vrijmaken van de westtak leidt tot een robuustere treindienst, omdat het lokaal en internationaal treinverkeer bij Schiphol ontvlochten wordt. Het creëert ruimte voor een hoogfrequente stedelijke OV-verbinding in combinatie met woningbouw langs

de verbinding Schiphol – Amsterdam Centraal. Hiermee kan een bijdrage worden geleverd aan de oplossing van de forse woningbouwopgave. Om die reden is er vanuit de regio een nadrukkelijke wens voor het realiseren van een vijfde en zesde spoor op Amsterdam Zuid.

De verbouwing van Amsterdam Centraal zorgt ervoor dat het station klaar is voor het accommoderen van meer reizigers en meer treinen, met daarbij op alle perrons voldoende ruimte voor reizigerstransfer. Door de toevoeging van een derde perron op Zuid kan dit station doorgroeien naar een volwaardig alternatief voor Amsterdam Centraal, waardoor de spreiding over de stad beter wordt.

Vraag 8

Is Amsterdam Centraal Station nog in staat om de vervoersvraag van 2030 en 2040 te voldoen, gezien de verwachte stijging van het aantal reizigers, zoals voorspeld in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse?

Antwoord 8

In 2030 is dat het geval. Ook richting 2040 is de verwachting dat het station de reizigersstromen aan kan. De gekozen oplossing is flexibel om nog meer treinen toe te voegen dan nu voorzien met de PHS-dienstregeling. De toekomstige vervoerbehoefte binnen Amsterdam en ook bij Amsterdam Centraal wordt verder onderzocht in het kader van de uitwerking van het Toekomstbeeld OV.

Vraag 9

Wat betekent dit voor de verdere ontwikkeling van de stad Amsterdam, zoals Havenstad en andere ontwikkelingen in West en Noord, die redelijkerwijs op het Centraal Station zijn aangewezen?

Antwoord 9

Zie het antwoord op vragen 6 en 7.

Vraag 10

Wat betekent dit voor de internationale verbindingen, voor zowel de trein naar Schiphol, als de internationale treinen naar Duitsland, België en verder?

Antwoord 10

Een negensporig Amsterdam Centraal brengt met zich mee dat de Thalys, Eurostar, IC-direct en IC-Brussel afgeleid worden naar Amsterdam Zuid. Internationale treinen van en naar Duitsland kunnen op Amsterdam Centraal blijven aanlanden.

Vraag 11

Hoe verhouden de wijzigingen bij Amsterdam Centraal zich met de andere wensen van onder andere Amsterdam om Schiphol via een lightrailverbinding te ontsluiten? Wat zou dat betekenen voor de capaciteit op Amsterdam Centraal Station en Schiphol voor (extra) internationale treinen? Hoe verhoudt dit zich tot negen dan wel tien sporen?

Antwoord 11

Zie het antwoord op de vragen 6 en 7.

Vraag 12

Wat zijn de opties voor het vinden van extra financiering, binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport of elders in de Rijksbegroting? Wat zijn de opties voor het vinden van extra financiering op de iets langere termijn? Wat zijn de opties voor financiering door private partijen zoals het NRC artikel suggereert?

Antwoord 12

In de brief van 18 juni 2018 heb ik aangegeven bereid te zijn om extra te investeren in Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid. Deze bijdrage komt vanuit de Investeringsruimte Spoor op het Infrastructuurfonds. Daarbij levert de regio bij Amsterdam Zuid ook een bijdrage. Deze cofinanciering is een belangrijke afweging voor de investering vanuit het Rijk.