

Vergaderjaar 2022–2023

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 1057**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 november 2022

Vanaf 2024 wordt station Amsterdam Centraal grootschalig verbouwd om reizigersgroei mogelijk te maken. Tegelijkertijd worden de bruggen aan de oostzijde van het station vervangen en vinden er grootschalige renovatiewerken plaats. Vanwege de beperkte ruimte en de noodzakelijke stroom in aan- en afvoer van bouwmaterialen leek het lange tijd niet mogelijk om een alternatieve locatie te vinden voor de noodzakelijke security- en paspoortcontrolevoorzieningen voor de directe treinverbinding naar Londen vanaf Amsterdam Centraal, die sinds 2020 gereden wordt door Eurostar. Ik heb in het commissiedebat spoor op 9 juni (Kamerstukken 29 984 en 33 652 en 32 404, nr. 991) aangegeven dat ik dit niet acceptabel vind. Internationaal spoor is voor mij erg belangrijk, waarbij de verbinding Amsterdam-Londen bij uitstek een verbinding is die grote kansen biedt voor het vervangen van korteaafstandsvluchten door de trein.

Ondanks dat de planning krap is en de samenhang met bovengenoemde projecten complex, is samen met NS, ProRail en Amsterdam alles op alles gezet om te kijken hoe het wel kan. Ik ben daarom blij om te melden dat er nu zicht is op een oplossingsrichting voor het grootste tijdsblok van de problematiek (van uiterlijk 2027 tot gereedkomen Amsterdam Zuid in, op zijn vroegst, 2036). Zoals ik in het commissiedebat Internationaal Spoor van 15 september (Kamerstuk 29 984, nr. 1004) heb aangekondigd waren er twee kansrijke locaties op station Amsterdam Centraal. Afgelopen week heb ik, samen met NS en ProRail, de keuze gemaakt om de Amstel-passage op het station aan te wijzen als locatie voor de tijdelijke voorzieningen.

Deze keuze is niet alleen goed voor de continuïteit van het beveiligd vertrek naar het Verenigd Koninkrijk, maar geeft ook veel ruimte voor groei op deze belangrijke verbinding. Omdat de nieuwe locatie groter is, kunnen zeker 600 reizigers per trein beveiligd naar Londen vertrekken, wat een groei is van circa 350 reizigers ten opzichte van de huidige situatie. Dit biedt ruimte voor de groeiende internationale mobiliteit én de transitie van vliegtuig naar trein. Eurostar heeft mij aangegeven de Nederlandse markt als een groeimarkt te zien en is blij met deze extra capaciteit.

Voor de lange termijn is eerder afgesproken dat Amsterdam Zuid de locatie wordt voor treinen naar het Verenigd Koninkrijk. Dit blijft zo. Als de faciliteiten op dit station gereed zijn, zal de Amstelpassage weer in de huidige staat gebracht worden.

Tegenover dit positieve nieuws, staan wel een aantal kanttekeningen. Zoals gezegd was het vinden van een oplossing lastig, en hebben alle partijen concessies moeten doen. Voor IenW betekent dit dat de risico's op de lopende projecten op het station hoger worden. Zo wordt de druk op de reizigersstromen op Amsterdam Centraal verhoogd tijdens de verbouwing van het station, omdat één van de twee passages zonder ov-chipkaartpoortjes afgesloten wordt. Voor de verbouwing van het station was al *crowd control* nodig op het station. Dit moet nu worden geïntensiveerd. Bovendien zit de Amstelpassage aan dezelfde zijde (oostkant) van het station als de verbouwing van de oosttunnel en de grootschalige onderhoudswerkzaamheden aan spoor 15 die gelijktijdig uitgevoerd worden. Hierdoor is er een verhoogd risico van kostenoverschrijdingen en vertraging bij de grootschalige verbouwing van het station in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en de onderhoudswerkzaamheden. Samen met ProRail en NS zal ik daarom ook goede afspraken maken over hoe we goede afspraken maken op het moment dat deze optreden.

Daarnaast loopt er nog een onderzoek naar de korte termijn: 2024 tot uiterlijk 2027; het moment waarop de Amstelpassage klaar kan zijn. Er wordt nu bekeken hoe de huidige voorzieningen zo lang mogelijk gebruikt kunnen worden, voordat daarna direct overgegaan kan worden naar de Amstelpassage. Er is dan een groot risico op een periode waarin niet beveiligd vertrokken kan worden. Dat zou betekenen dat in Brussel moet worden overgestapt om daar de controle te laten plaatsvinden. Het voordeel bij het zo lang mogelijk gebruiken van de huidige voorzieningen is dat dit minder verhuisbewegingen oplevert en maar één investering kent. Als terugvaloptie wordt gekeken of tussen de huidige voorzieningen en de Amstelpassage tijdelijk, maximaal 2 jaar, gebruikgemaakt kan worden van nieuw te maken voorzieningen.

### **Tot slot**

Met de keuze voor de Amstelpassage kan de planuitwerkingsfase gestart worden, vanaf volgend jaar zal het project opgenomen worden in het MIRT-projectenboek.

Voor de planuitwerking wordt € 20 miljoen voorzien ten behoeve van de onderzoekskosten, *crowd control*kosten en transfer. Een deel hiervan zal nog dit jaar worden omgezet in een betalingsverplichting naar ProRail, zodat zij kunnen zorgen voor een tijdige realisatie in een project waar de planning zeer onder druk staat. Dit kan worden opgevangen binnen het artikel 13 hoofdspoorwegennet. Daarnaast wordt rekening gehouden met € 33,5 miljoen aan voorziene risico's, terugbouw en terugvaloptie.

Omdat IenW meefinanciert is afgesproken dat de voorzieningen voor alle vervoerders die naar het Verenigd Koninkrijk willen rijden beschikbaar zullen zijn.

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