Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2022–2023

29 984 Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1104

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 juni 2023

Vanaf 2024 wordt station Amsterdam Centraal grootschalig verbouwd. Bruggen aan de oostzijde van het station worden vervangen en er vinden grootschalige bouw- en renovatiewerken plaats. Deze werkzaamheden zijn van belang voor de groei van nationale en internationale reizigers en goederen. Daarbij zijn de werkzaamheden noodzakelijk, omdat uitstel van renovatiewerkzaamheden vanwege veiligheid niet verantwoord is. Vanwege de beperkte ruimte op Amsterdam Centraal leek het lange tijd niet mogelijk om een alternatieve locatie te vinden voor de noodzakelijke security- en paspoortcontrolevoorzieningen voor de directe treinverbinding vanaf Amsterdam Centraal naar Londen, die sinds 2020 gereden wordt door Eurostar in samenwerking met NS. Hiermee dreigde het niet mogelijk te zijn voor reizigers om gedurende een periode van meer dan 10 jaar beveiligd te vertrekken vanaf Amsterdam Centraal naar Londen. Daarom zijn ProRail en NS aan de slag gegaan om te onderzoeken hoe dit voorkomen kan worden.

Alhoewel het is gelukt om voor het overgrote deel van de periode een oplossing te vinden, blijft een periode aanwezig van 7 tot 11 maanden waarin het niet mogelijk is om beveiligd te vertrekken van Amsterdam Centraal naar het Verenigd Koninkrijk. Ik vind het heel erg teleurstellend dat er geen oplossing voor de gehele periode te vinden is. Daarmee kunnen tussen juni 2024 en uiterlijk mei 2025 tijdelijk geen treinen vanuit Amsterdam beveiligd vertrekken naar Londen. In deze brief leg ik uit wat ik heb laten onderzoeken om deze verbinding wel te kunnen handhaven en hoe we nu verder gaan.

Context bij de situatie

Voor de trein tussen Amsterdam en Londen is het noodzakelijk dat reizigers beveiligd kunnen vertrekken. Dat houdt in dat de bagage gecontroleerd moet worden en dat er paspoortcontroles zijn. Na deze controles moeten reizigers in een afgeschermde ruimte wachten totdat de

kst-29984-1104
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2023

trein vertrekt. Omdat de huidige terminal moet worden verwijderd om ruimte te creëren voor de werkzaamheden aan Amsterdam Centraal zal er in de Amstelpassage een nieuwe terminal worden gerealiseerd. Die verbouwing is ingrijpend en het kost tijd om alle benodigde faciliteiten in de Amstelpassage aan te leggen. Daardoor ontstaat er een periode dat de terminal op het perron al moet worden afgebroken, maar de terminal in de Amstelpassage nog niet klaar is.

Onderzochte varianten

In mijn brief van 4 november 2022 (Kamerstuk 29 984, nr. 1057) heb ik aan uw Kamer gemeld dat voor de periode van uiterlijk 2027 tot gereedkomen Amsterdam Zuid in, op zijn vroegst 2036, een oplossing is gevonden. In de bestaande Amstelpassage op station Amsterdam Centraal worden voorzieningen gerealiseerd die gedurende deze periode een beveiligd vertrek naar het Verenigd Koninkrijk mogelijk maken. Deze uitkomst is positief voor reizigers en draagt bij aan de ambitie om internationaal reizen per trein te stimuleren. Ook heb ik in de brief aangegeven dat voor de periode 2024 tot uiterlijk 2027 nog oplossingen onderzocht worden.

De afgelopen periode is onderzocht of er mogelijkheden zijn om de periode van niet beveiligd vertrek te voorkomen of verder te verkleinen. Het is gelukt om het gebruik van de huidige terminal te verlengen tot juni 2024. Verdere verlenging van gebruik van de huidige terminal is niet mogelijk vanwege de combinatie van meerdere noodzakelijke werkzaamheden die daar uitgevoerd worden. Er ontstaan risico's op veiligheid omdat reizigersstromen in dat geval het bouwterrein en de bouwlogistiek moeten kruisen. Ook is wegens de werkzaamheden niet voldoende ruimte beschikbaar op het perron zelf voor de afwikkeling van reizigersstromen.

Ook kunnen de voorzieningen in de Amstelpassage eerder dan in 2027 worden opgeleverd. Daarmee is de periode dat er geen rechtstreekse trein met beveiligd vertrek van Amsterdam naar Londen kan rijden verder verkleind. In de nadere uitwerking van de planning is het gelukt om de Amstelpassage in het voorjaar van 2025 gereed te hebben. Hierdoor is er maximaal 11 maanden geen rechtstreekse treinverbinding met beveiligd vertrek mogelijk. Om dit verder te verkleinen wordt ingezet op een extra versnelling. Deze extra versnelling heeft de potentie om, in het meest positieve scenario, de Amstelpassage rond de jaarwisseling gedeeltelijk operationeel te hebben (er is dan 7 maanden geen beveiligd vertrek mogelijk).

In mijn brief van 4 november 2022 heb ik ook aangegeven een terugvaloptie te onderzoeken waarbij wordt gekeken of tussen de huidige voorzieningen en de Amstelpassage tijdelijk, maximaal 2 jaar, gebruikgemaakt kan worden van nieuw te maken voorzieningen op een andere locatie op het station. Helaas is dit niet mogelijk gebleken; het afbouwen van de Amstelpassage is sneller dan het maken van nieuwe voorzieningen.

Ik heb in samenwerking met ProRail en NS een externe review laten uitvoeren op de ontstane situatie. Deze review had als doel om feit, mening en belang zoveel mogelijk te scheiden en zo tot beslisinformatie te komen. Deze review heeft de inzichten bevestigd en helaas niet tot nieuwe uitkomsten geleid.

Impact op reizigers

Ik ben mij ervan bewust dat deze uitkomst negatieve gevolgen heeft voor de reizigers en de ambitie om korte afstandsvluchten te vervangen door

de trein. Voor 250 reizigers per trein (4 treinen per dag en in de toekomst 5) zal het niet mogelijk zijn om vanaf Amsterdam Centraal rechtstreeks beveiligd te vertrekken naar het Verenigd Koninkrijk. Wat de exacte gevolgen zijn voor reizigers vanaf Rotterdam Centraal en vanuit het Verenigd Koninkrijk is op dit moment nog niet bekend. De komende maanden vraag ik aan NS en ProRail om de gevolgen en planning van de uitkomst verder uit te werken, om te bezien hoe de dienstverlening in de tussentijd het best kan worden vormgegeven. Ik bekijk ook of mijn ministerie een rol kan spelen om de negatieve gevolgen zo klein mogelijk te houden, uiteraard in gesprek met Eurostar.

Ook als de extra versnelling van het gereed maken van de Amstelpassage (van voorjaar 2025 naar jaarwisseling 2024/25) succesvol blijkt, ontstaat er impact op de reizigers. Tot circa april 2025 is het alleen mogelijk om met een vaste trap bij de Amstelpassage en het perron te komen. Ik realiseer me dat daarmee de toegankelijkheid van de verbinding, voor maximaal enkele maanden, van onvoldoende niveau zal zijn en dat vind ik extra vervelend. Ik wil samen met ProRail en NS kijken welke oplossingen we kunnen bieden om de toegankelijkheid te waarborgen voor alle reizigers die vanuit Nederland naar het Verenigd Koninkrijk willen vertrekken.

Tot slot

Wanneer de Amstelpassage in 2025 de hogere capaciteit kan benutten, betekent dit circa een verdubbeling in de reizigers die beveiligd kunnen vertrekken naar het Verenigd Koninkrijk ten opzichte van de huidige situatie. In de daaropvolgende jaren zal ook Amsterdam Centraal verder worden verbouwd met als doel meer comfort, veiligheid en mogelijkheden voor de nationale en internationale reizigers. Ten slotte verwacht ik na 2036 op station Amsterdam Zuid een nieuwe internationale terminal en een extra perron te openen. Hiermee blijf ik stapsgewijs werken aan verbeteringen voor reizigers in het internationaal treinvervoer. Ik ben in overleg met Eurostar om te bekijken wat dit betekent voor de dienstregeling. Daarnaast heb ik overleg met de consumentenorganisaties. Daarbij blijf ik kijken naar een oplossing in het belang van de reiziger.

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