

Vergaderjaar 2022–2023

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1105

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 juni 2023

Op 2 juni heb ik u geïnformeerd over de stand van zaken van het beveiligd vertrek van treinen naar het Verenigd Koninkrijk vanaf Amsterdam (Kamerstuk 29 984, nr. 1104). Op 5 juni heb ik hier het gesprek met de CEO van *Eurostar*, mw. Gwendoline Cazenave, over kunnen voeren. Graag geef ik u hier, op uw verzoek, een terugmelding van. Ook informeer ik u nader over de gemaakte afwegingen en heb ik de inmiddels afgeronde externe review bijgevoegd die een rol heeft gespeeld in de besluitvorming.

Gesprek *Eurostar*

Op maandag 5 juni heb ik met de CEO van *Eurostar*, mw. Gwendoline Cazenave gesproken over het beveiligd vertrek naar het Verenigd Koninkrijk vanaf Amsterdam. Diezelfde dag heeft er een gesprek plaatsgevonden met ambtenaren van mijn ministerie, de CEO van Eurostar en bestuurders van NS en ProRail. In het gesprek is uitgebreid stilgestaan bij de onderzochte varianten. Mw. Cazenave heeft haar teleurstelling uitgesproken en aangegeven nog niet overtuigd te zijn van alle onmogelijkheden. Die teleurstelling begrijp ik heel goed. Alle partijen hebben nogmaals bevestigd dat ze graag een oplossing willen, maar dat een veilige oplossing voor reizigers, spoorpersoneel en spoorwerkers tot op heden nog niet gevonden is.

In het overleg is afgesproken om onverkort door te gaan met het zo snel mogelijk realiseren van de nieuwe terminal in de Amstelpassage. Daarnaast wordt op zeer korte termijn een locatiebezoek op Amsterdam Centraal met alle partijen ingepland, waarbij gekeken wordt naar mogelijkheden om de bestaande terminal tijdens de verbouwing te blijven gebruiken, tot het moment dat gebruik gemaakt kan worden van de terminal in de Amstelpassage. Eurostar deed daarbij het voorstel om hun expertise op veiligheid en reizigersstromen te gebruiken voor het vinden van een oplossing.

Afwegingen en review

De afgelopen jaren heb ik steeds samen met vervoerders en ProRail gewerkt aan het vinden van een oplossing voor het beveiligd vertrek van treinen naar Londen vanuit Amsterdam. Hierover heb ik u onder meer op 2 juni 2023¹ en 4 november 2022² geïnformeerd. Partijen hebben hiervoor hun uiterste best gedaan en hebben consequent gekeken wat wél kan en alle inzet zal hierop gericht blijven. De afgelopen maanden heeft adviesbureau Studio Bereikbaar een externe review uitgevoerd. Doel van deze review was het scheiden van meningen en feiten om de juiste beslissinginformatie op tafel te leggen. Uiteindelijk is dit een bouwsteen geweest om zo een gedeeld beeld te krijgen over wat mogelijk en wat onhaalbaar is. Nu de gesprekken met vervoerders en ProRail hebben plaatsgevonden, vind ik het passend u ook dit rapport toe te zenden.

Alternatieven

Er zijn na de eerdere onderzoeken een aantal hoofdoplossingsrichtingen in beeld gebleven. In de Kamerbrief van 2 juni jl. heb ik u geïnformeerd dat een nieuwe tijdelijke voorziening bouwen op Amsterdam Centraal niet op tijd gereed is. Deze optie is daarmee afgefallen. In de onderzoeken en de review is daarom geconcentreerd op het in stand houden van de huidige terminal, het eerder gebruiken van de Amstelpassage en uitwijken naar Rotterdam Centraal.

Zoals gemeld is het mogelijk om de huidige terminal open te houden tot juni 2024. Hierna begint de grootschalige verbouwing op het station, waarbij het gehele spoor bij de terminal wordt weggehaald. Daarbij speelt dat onderhoudswerkzaamheden naar achteren zijn geschoven, zodat deze gecombineerd kunnen worden met de werkzaamheden, waardoor reizigers minder overlast ervaren. Langer uitstel van deze werkzaamheden is vanwege de veiligheid op het station niet mogelijk. De werkzaamheden kunnen volgens de huidige inzichten tot nu toe niet veilig gecombineerd worden met de huidige terminal. De veiligheid van reizigers, spoorpersoneel en spoorwerkers staat hierbij voor alle partijen voorop. Dit wordt nogmaals getoetst in het onderzoek samen met Eurostar.

Ook het in fases in gebruik nemen van de Amstelpassage bleek niet mogelijk. Onder andere de Koninklijke Marechaussee en UK Borderforce kunnen hier niet mee instemmen. Aangezien de terminal een buitengrens van de EU is, gelden hier strikte voorwaarden. Rotterdam lijkt niet de capaciteit te kunnen bieden die nodig is om tijdens het gat van 7–11 maanden de reizigersvraag op te vangen. Eurostar geeft daarbij aan dat de markt zich met name op Amsterdam richt.

Tot slot

De komende periode zal ik met Eurostar nogmaals kijken naar de mogelijkheden voor het behouden van de terminal op de huidige locatie. Hiervoor blijven we alle betrokkenen nodig hebben. De tijd voor het vinden van een oplossing is krap. Daarom gaan de partijen in de tussentijd onverkort door met de versnelde realisatie van de nieuwe tijdelijke terminal in de Amstelpassage. Daarnaast kijk ik ook verder dan 2025. Onze ambities zijn groot en de nieuwe terminal op Amsterdam

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 1104.

² Kamerstuk 29 984, nr. 1057.

Centraal met dubbele capaciteit is daar een eerste stap in. Een geheel nieuwe terminal met nog meer capaciteit op een vernieuwd Amsterdam Zuid is het aantrekkelijke eindbeeld.

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