Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
13 oktober 2022

Onze referentie
IENW/BSK-2022/217381

Opgesteld door
Bestuurskern

Beslistermijn
19 oktober 2022

Bijlage(n)
1

Aan Minister en Staatssecretaris
Van DGMo/OVS

nota

Beslisnota ov-terminal voor treinen naar Londen

Aanleiding

Afgelopen maanden is samen met NS, ProRail, Eurostar en de gemeente Amsterdam gewerkt aan het vinden van een oplossing voor de security- en paspoortfaciliteiten op Amsterdam Centraal. De onderzoeken zijn afgerond en vragen een investeringsbesluit om naar planuitwerking over te gaan. Spoedige overgang naar planuitwerking is noodzakelijk om tijdig tot een oplossing te komen. Bijgevoegd vindt u een Kamerbrief waarmee de Tweede Kamer over het besluit geïnformeerd wordt.

Geadviseerd besluit

1. Akkoord gaan met het trechteren van de oplossingsrichtingen, waardoor er nog één oplossingsrichting over blijft.
2. Akkoord gaan met het uitwerken van een terugvaloptie voor de korte termijn.
3. Akkoord gaan met de investeringskosten voor de faciliteiten, en de stap te maken naar MIRT-planuitwerking. U bent eerder akkoord gegaan met de inzet van €20 mln voor de voorzieningen in het kader van het tweede weegmoment. U wordt nu geadviseerd de overige voorziene kosten/risico's van maximaal €33,5 te dekken uit het restant van het HOV-net Zuid-Holland Noord.
4. Kennisnemen van risico's en beheersmaatregelen en akkoord geven om deze risico's en beheersmaatregelen in een overeenkomst met NS en ProRail vast te stellen. De Kamer met bijgevoegde brief informeren over uw besluiten.
5. De Kamer met bijgevoegde brief informeren over uw besluiten.

Kernpunten

<u>Beslispunt 1: Akkoord gaan met trechteren</u>

- Tijdens de onderzoeken is getrechterd van een lijst van circa 30 oplossingsrichtingen naar 2 kansrijke locaties. U wordt nu geadviseerd om verder te trechteren naar één oplossingsrichting en die verder uit te werken in een te starten planuitwerking. Hiervoor is budget nodig (zie beslispunt 3).
- De planning is krap en de samenhang met PHS Amsterdam en onderhoudswerkzaamheden in het station is complex, maar er is zicht op een oplossingsrichting voor het grootste tijdsblok van de problematiek (2025-gereedkomen Amsterdam Zuid in op zijn vroegst 2036). Daarvoor

kan de Amstelpassage gebruikt worden, waardoor circa 1850m^2 voor security- en paspoortfaciliteiten en wachtruimte gebruikt kan worden, ten opzichte van circa 700m² nu. Hiermee kunnen zeker 600 reizigers per trein beveiligd naar Londen vertrekken, wat een groei is van 350 reizigers ten opzichte van de huidige situatie. Eurostar ziet Nederland als groeimarkt en juicht deze extra capaciteit toe.

- Amsterdam Zuid blijft, zoals afgesproken, de eindsituatie voor de internationale treinen naar het Verenigd Koninkrijk. Daarom zijn er kosten voorzien om na vertrek van de internationale treinen naar Zuid, de huidige situatie te herstellen.
- De druk op de reizigersstromen op Amsterdam Centraal wordt door het afsluiten van de Amstelpassage verhoogd tijdens de verbouwing van het station. Hiervoor is crowd control nodig op het station. Bovendien zit de Amstelpassage aan dezelfde zijde (oostkant) van het station als de verbouwing en de grootschalige onderhoudswerkzaamheden aan spoor 15 die gelijktijdig uitgevoerd worden. Hierdoor is er een verhoogd risico op vertraging en kostenoverschrijding op het PHS project en de onderhoudswerkzaamheden.
- De tweede optie, een fietsenstalling aan de noordwestkant valt dan af. Deze optie is waarschijnlijk niet vergunbaar, aanzienlijk duurder, later te realiseren dan de Amstelpassage, nadelig voor de fietsparkeerbalans op het station en heeft geen draagvlak bij Eurostar en de gemeente Amsterdam.

<u>Beslispunt 2: Akkoord gaan met het uitwerken van een terugvaloptie voor de korte termijn.</u>

- Voor de periode 2024- uiterlijk 2027 wordt nu gewerkt aan twee oplossingsrichtingen. In deze periode wordt op de noordelijkste sporen gewerkt waarbij de samenloop van werkzaamheden en de beperkingen het grootst zijn.
    1. Er wordt nu bekeken hoe de huidige voorzieningen zo lang mogelijk gebruikt kunnen worden, voordat daarna direct over gegaan kan worden naar de Amstelpassage. Bij deze variant is er een groot risico waarin er een periode niet beveiligd vertrokken kan worden. Het is voor de partijen niet acceptabel dat er langdurig geen beveiligd vertrek mogelijk is, maar er is geen uitspraak gedaan over wat langdurig inhoudt. Toch heeft deze optie de voorkeur van alle partijen, omdat er minder verhuisbewegingen zijn. Het risico ontstaat door de samenhang met de werkzaamheden op het station, de krappe tijdlijn voor de uitvoering en de onzekerheden die er nu nog zijn in aanloop naar de uitvoering.
    2. Als terugvaloptie tussen de huidige faciliteiten en de Amstelpassage tijdelijk (max 2 jaar) gebruik maken van nieuw te maken faciliteiten. Het voordeel van deze optie is dat de continuïteit van beveiligd vertrek beter gegarandeerd is. Het nadeel is dat deze optie een tweede investering en verhuisbeweging vraagt en dat er minder draagvlak voor deze optie is bij de gemeente Amsterdam, Eurostar en NS internationaal.
- Het advies is om ook de terugvaloptie uit te werken, waarbij optie 1 preferent blijft. De realisatiekosten voor de terugvaloptie zijn voorzien op €10 miljoen. Zie verder beslispunt 3.

Beslispunt 3: Akkoord gaan met de investeringskosten voor de faciliteiten, en de stap te maken naar MIRT-planuitwerking.

- U (minister) heeft in de voorafgaande nota ter informatie de vraag gesteld hoe de verdeling samenhangt met de afspraken over de bestaande faciliteiten. Bij de totstandkoming van dit voorstel zijn de vorige afspraken, leidend geweest, waardoor deze vergelijkbaar zijn. Het Rijk richt zich daarbij op de transfer en de vervoerder op de voorzieningen en inrichting.
- Er wordt nu rekening gehouden met een investeringsbehoefte van €53,5 miljoen, inclusief btw en inclusief eventuele tijdelijke terugvaloptie. Het gaat om kosteninschattingen met een onzekerheidsmarge van circa 30% die in de planuitwerking verder verfijnd worden. De kosten zijn onder te verdelen in:
    - €2 miljoen onderzoekskosten
    - €5 miljoen kosten crowd control in aanvulling op het bedrag dat er binnen PHS al voor is gereserveerd.
    - €5 miljoen kosten voor het beveiligd aansluiten van de Amstelpassage op het perron (transfer).
    - €8 miljoen kosten voor plaatsen van (rol)trappen en liften (transfer)
    - €3,5 miljoen kosten voor terugbouw naar de huidige situatie
    - €10 miljoen voor de risico's die samenhangen met PHS en €10 miljoen voor de risico's die samenhangen met de onderhoudswerkzaamheden. Dit is om kleinere aanpassingen te doen aan de faseringen om de projecten doorgang te laten vinden. Grootschalige vertragingen vallen hier buiten.
    - Aanvullend €10 miljoen indien u kiest voor de tijdelijke terugvaloptie.
- U bent akkoord gegaan met inzet van €20 miljoen voor dit dossier tijdens het tweede weegmoment. U wordt geadviseerd om deze 20 miljoen in te zetten op de onderzoekskosten, crowd control kosten en kosten voor transfer, zodat de planuitwerking direct gestart kan worden.
- Voor een beheerst vervolg van alle projecten is €43,5 of 53,5 miljoen nodig (afhankelijk van keuze terugvaloptie). De dgMo en dFEZ stellen voor om het restant van maximaal €33,5 miljoen te dekken uit de vrijvallende middelen van het HOV-net Zuid-Holland noord. Over het HOV-net krijgt u een separate nota.
- Het zwaarwegend advies is om ten alle tijden te voorkomen dat PHS en de onderhoudswerkzaamheden een jaar doorschuiven, omdat kosten dan snel zullen oplopen en er grote risico's ontstaan aan de (inter)nationale dienstregeling vanwege de staat van de bruggen bij Amsterdam Centraal die in de eerste fasering worden aangepakt. Vanuit IenW zullen wij dit monitoren. Samen met ProRail en NS kijken we hoe we de veelheid aan projecten die gelijktijdig uitgevoerd worden op het station kunnen managen.
- NS past de Amstelpassage aan, zodat deze geschikt is als lounge en de benodigde controles uitgevoerd kunnen worden. NS doet daarvoor een voorfinanciering. De kosten worden via een opslag doorbelast aan de vervoerder(s). De omvang van deze investeringen wordt vanwege de concurrentiepositie van NS niet vernoemd, maar is intern IenW wel bekend en gelijksoortig aan de investeringen voor de bestaande faciliteiten in Amsterdam en Rotterdam.

Beslispunt 4: Kennisnemen van risico's en beheersmaatregelen en akkoord geven om deze risico's en beheersmaatregelen in een overeenkomst met NS en ProRail vast te stellen.
De verbouwing van Amsterdam Centraal zorgt ervoor dat één van de drie reizigerstunnels gesloten wordt. Tijdens de verbouwing worden ook aanpassingen gedaan aan de andere twee reizigerstunnels (niet gelijktijdig). Dat betekent dat er periodes zijn dat er twee van de drie tunnels gesloten zijn. Daarnaast worden grootschalige onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd. Deze projecten kennen hun eigen risico's, maar gezamenlijk met dit project zijn er ook specifieke risico's. Dat zijn:

1. Termijnen van vergunningen tijdens de voorbereidingsfase;
2. Transferdrukte op het station;
3. Vervanging van kabels en leidingen en bouwlogistiek door de Amstelpassage;
4. Tegenvallers in de bouw van PHS en onderhoudswerkzaamheden.

In een overeenkomst worden over deze risico's en risicoverdeling afspraken gemaakt. Het kan betekenen dat bij grootschalige tegenvallers er momenten zijn waarop niet secure vertrokken kan worden. Die indicaties zijn er nu niet, maar het is een groot risico. De risico-onderwerpen zijn in de toelichting nader uitgewerkt.

Beslispunt 5: De Kamer met bijgevoegde brief informeren over uw besluiten.
Tijdens het CD internationaal spoor heeft u (staatsecretaris) de Kamer aangegeven uw besluit te delen in de Kamerbrief[1] bij de voortgangsrapportage (VGR) PHS. De VGR is onlangs naar de Kamer gestuurd met daarin de boodschap dat de Kamer spoedig over de besluitvorming wordt geïnformeerd. U wordt nu geadviseerd om de Kamer met bijgevoegde brief te informeren. Dit ook om dit jaar rechtmatig betalingsverplichtingen te kunnen vastleggen en uitgeven. Deze kunnen worden opgevangen binnen de bestaande budgettaire kaders van artikel MF 13 Spoor. Vanwege het budgetrecht van de Kamer worden de aanpassingen verwerkt per voorjaarsnota.

Krachtenveld
Afgelopen maanden is samen met NS, ProRail, Eurostar en de gemeente Amsterdam gewerkt aan het vinden van een oplossing voor de security- en paspoortfaciliteiten op Amsterdam Centraal. Er is in hoog tempo naar verschillende mogelijke oplossingen gekeken, waarbij partijen al het mogelijke gedaan hebben om wél tot een oplossing te komen en de pijn zo veel mogelijk te verdelen. Op deze manier is nu wel een oplossing bedacht, terwijl die hiervoor niet mogelijk leek te zijn met oog op de verbouwing van het station. Aan de oplossing kleven nog risico's, door bijvoorbeeld nu nog onvoorziene tegenslagen tijdens de bouw, waar in een op te stellen overeenkomst nadere afspraken over gemaakt worden.

[1] IENW/BSK-2022/212392

Toelichting

Risico's
Zoals in de nota aangegeven brengt het project specifieke risico's mee op het station. Deze zijn hieronder nader toegelicht.

1. Termijnen van vergunningen tijdens de voorbereidingsfase;

Amsterdam Centraal is een Rijksmonument. Voordat de verbouwingen kunnen starten moeten de juiste vergunningen aangevraagd kunnen worden. De planning is zeer krap, zeker voor de kortetermijnoplossingen. Het verkrijgen van de juiste vergunningen is daarbij een toprisico.

2. Transferdrukte op het station.

Met de afsluiting van de Amstelpassage is ook één van de twee poortvrije routes in het station dicht. De toename van drukte tussen de huidige situatie en de situatie tijdens de PHS-verbouwing is enorm. De extra toename van drukte als gevolg van het afsluiten van de Amstelpassage is significant maar relatief gezien van een beperkte orde, wel worden de normen voor transferdrukte overschreden. Dit vraagt om additionele inzet van crowd control. Voor de veiligheid van reizigers op het station is permanente aandacht en zullen ook afspraken gemaakt worden tussen de verschillende partijen.

3. Vervanging van kabels en leidingen en (bouw)logistiek door de Amstelpassage;

Dwars op de Amstelpassage loopt een logistieke gang door het station waarin de bevoorrading van het station, maar ook het kleine bouwmateriaal vervoerd wordt. Bovendien lopen boven deze gang belangrijke kabels en leidingen voor het station, maar ook voor het spoorsysteem. Zowel de logistiek als de kabels moeten bereikbaar blijven. Hiervoor is afstemming nodig tussen de verschillende gebruikers op het station. Dit kan betekenen dat er meer in de nachtelijke uren gewerkt moet gaat worden, waardoor de kosten van het PHS-project en de onderhoudswerkzaamheden zullen stijgen.

4. Tegenvallers in de bouw van PHS en grootschalige onderhoudswerkzaamheden.

Als er tegenvallers zijn in één van de projecten heeft dat direct effect op de andere projecten. Hierover moeten goede afspraken gemaakt worden. Daarbij spelen twee grote risico's: als de onderhoudswerkzaamheden aan spoor 15 of de werkzaamheden voor PHS tegenvallen kan dat een direct effect op de het gebruik van faciliteiten, waardoor die wellicht tijdelijk niet toegankelijk zijn. Daarnaast kan doordat de ruimte op het station nu nog intensiever gebruikt wordt onvoorziene problemen ontstaan tussen de drie projecten. De effecten van uitloop zijn groot, niet alleen qua kosten, maar ook voor de instandhouding van de (inter)nationale dienstregeling.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.