1 november 2023, IENW/BSK-2023/213188

Voorkeursbeslissing MIRT-verkenning derde perron Amsterdam Zuid

Inleiding

De Startbeslissing voor de MIRT-verkenning spooruitbreiding Amsterdam Zuid is op 22 november 2018, kamerstuk 35000A, nr. 78 over de resultaten van het BO MIRT, aan de Tweede Kamer aangeboden. Twee jaar later, kamerstuk 35570A, nr. 45, is de Tweede Kamer bericht dat in het BO MIRT 2020 rijk en regio een voorkeursalternatief hebben gekozen. Voor het nemen van de voorkeursbeslissing ter afronding van de MIRT-verkenning is daarna onder regie van het Rijk gezocht naar aanvullende financiële dekking. In het BO MIRT 2022, kamerstuk 36200A, nr. 9, is met de regio een breed, toekomstgericht programma afgesproken, waarbij afspraken zijn gemaakt voor Zuidasdok, het derde perron Amsterdam Zuid, doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp en verlenging van de Ringlijn. Dat maakt het nu mogelijk de MIRTverkenning spooruitbreiding Amsterdam Zuid af te ronden met een voorkeursbeslissing en te starten met de volgende fase – planning- en studiefase - in de MIRT-procedure. Alle documenten zijn opgesteld op basis van de MIRT-spelregels, zoals deze golden vóór de wijziging in 2022.

Voorkeursbeslissing

De voorkeursbeslissing omvat het volgende:

- Het reeds in 2020 genomen besluit tot vaststelling van het voorkeursalternatief "gemengd middenperron". Dit voorkeursalternatief maakt het rijden van internationale hogesnelheidstreinen naar Amsterdam Zuid in plaats van Amsterdam Centraal mogelijk. Het betreft:
  - Aanpassingen van de hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI): de aanleg van een nieuw derde perron aan de zuidzijde van het station met twee toeleidende sporen en bijbehorende transfervoorzieningen, zoals trappen, roltrappen en liften, en het aanleggen van keersporen ten oosten van het station.
  - Realisatie van voorzieningen voor bevoorrading, logistiek, beveiliging en security bij de keersporen.
  - Het huidige zuidelijke perron – in de nabije toekomst het middenperron - wordt omgebouwd ten behoeve van aankomst en vertrek voor hogesnelheidstreinen (HST's).
  - Aan de zuidzijde van het station wordt een internationale treinterminal gebouwd onder de eerste drie sporen, het nieuwe perron en het perron voor HST's. Deze terminal accommodeert rechtstreeks treinverkeer naar het Verenigd Koninkrijk (Londen) met faciliteiten voor persoons- en bagagecontrole.
- Het taakstellende budget is € 445 mln[1]. De bijdrage van het rijk is € 352 mln; de gemeente Amsterdam heeft € 29 mln toegezegd, de vervoerregio Amsterdam eveneens € 29 mln. Er is sprake van een nog te dekken budget van € 35 mln. In de businesscase wordt rekening gehouden met bijdragen van derden die de opgave sluitend maken. Er was een subsidieaanvraag ingediend bij de EU (Connecting Europe Facility (CEF)). Deze is helaas afgewezen. In de komende jaren zal een nieuwe aanvraag worden ingediend. De kosten van de MIRT-verkenning waren € 3 mln en zijn niet inbegrepen in het taakstellende budget.
- De kostenraming is opgesteld conform de SSK-systematiek. Het verreweg voornaamste risico voor het project derde perron Amsterdam Zuid is het raakvlak met het programma Zuidasdok. Bij alle betrokken partijen is er de wens voor een goede samenwerking bij afstemming van planning, ontwerpen en bouwlogistiek. Dat beperkt de kans op vertragingen en kostenstijgingen en kan tot synergie en kostenbesparingen leiden.
- De extra kosten voor beheer en onderhoud van spoor en transfervoorzieningen zijn circa € 1,5 tot 2 mln per jaar. Voor beheer, onderhoud en exploitatie van de internationale treinterminal is nog geen inschatting mogelijk. Dat wordt bepaald door de eisen van de exploitant en door het aantal treinen dat gebruik zal maken van de terminal. Beide zijn nog onbekend. De kosten zijn voor rekening van de exploitant en vervoerders.

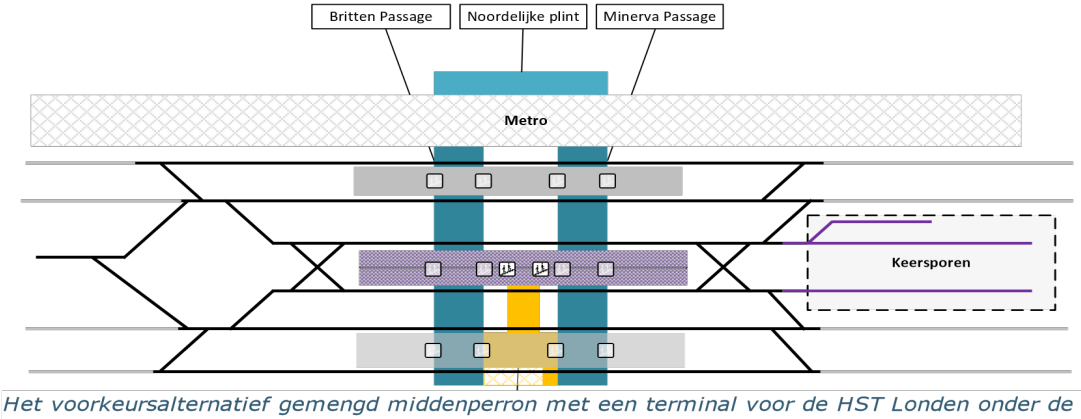
[1] Alle bedragen in deze voorkeursbeslissing zijn op basis prijspeil 2023 en inclusief BTW.

Nog dit jaar zal Prorail opdracht verleend worden voor de planning- en studiefase. Uiterlijk in 2027 dient het besluit genomen te worden of het project derde perron als laatste bouwstap wordt toegevoegd aan het programma Zuidasdok of enkele onderdelen van Zuidasdok worden toegevoegd aan het project derde perron. De verwachting is dat een integratie van werkzaamheden linksom of rechtsom voordelen heeft voor project en programma. Realisatie is nu voorzien na 2030. Verdere concretisering van de planning is afhankelijk van de voortgang van het programma Zuidasdok.

Projectomgeving
Het project derde perron Amsterdam Zuid is een van de projecten in de noordelijke Randstad die tezamen de capaciteit van het landelijke spoorwegnetwerk naar een hoger niveau dienen te tillen. Indien deze capaciteitsuitbreidingen niet worden gerealiseerd, krijgen verbindingen naar het noorden, oosten en zuiden van het land te maken met beperkingen. Zuidasdok, PHS Amsterdam Centraal, OV SAAL, ERTMS en de doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp maken in de nabije toekomst een capaciteits- en kwaliteitssprong mogelijk in het aanbod aan de reiziger. Rijk, regio en spoorsector zullen vanwege deze complexe samenhang in ieder stadium gezamenlijk moeten sturen op raakvlakken om mogelijkheden tot synergie, voortgang en kostenbeheersing te benutten. Deze samenwerking tussen alle partijen krijgt vorm bij de voorbereiding op diverse niveaus van het jaarlijkse BO MIRT.

Bestuursovereenkomst
Er is voor de nu afgeronde verkenningsfase afgezien van het opstellen van een bestuursovereenkomst. De verkenning beperkt zich tot oplossingen voor een mobiliteitsprobleem op het spoorwegnetwerk. Dat is geen integrale verkenning met opgaven en oplossingen die door meerdere overheden in samenhang gerealiseerd hoeven te worden. De opgaven en oplossingen liggen alle in het domein spoor. In het BO MIRT 2020 en 2022 zijn bovendien reeds eenduidige afspraken gemaakt over scope, tijd en geld van het project en zijn harde toezeggingen gedaan door de regio over haar bijdrage. De overheden hebben inmiddels hun raden en staten geïnformeerd. Ook NS en Prorail hebben ingestemd met scope, tijd en geld van het project. Met het NS-concern zullen nog gesprekken plaatsvinden over mogelijke financiële bijdragen voor diverse onderdelen van het project.

MKBA
In 2020 is een MKBA-light voor het gedeelte internationale treinterminal uitgevoerd[2]. De uitkomst van deze MKBA is uitermate positief (saldo baten en kosten is circa 10). Als gevolg van de directe treinverbinding naar Londen ontstaat er een substitutie-effect van luchtvaart naar spoor en kunnen huidige treinreizigers sneller reizen. Reizigers naar Londen, die van deze terminal gebruik kunnen



Het voorkeursalternatief gemengd middenperron met een terminal voor de HST Londen onder de sporen

[2] Ecorys 18 maart 2020, MKBA-light MIRT-verkenning Amsterdam Zuid. Alle in deze voorkeursbeslissing genoemde stukken zijn op de websites van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Prorail gepubliceerd.

maken, reizen rechtstreeks naar Londen. Dat levert hen een reistijdwinst op van circa een uur en een kwartier. De directe treinverbinding naar Londen resulteert naast reistijdbaten in economische baten. Daarnaast leidt het substitutie-effect van luchtvaart naar spoor tot een afname van CO2uitstoot, luchtvervuiling en geluidsoverlast.

Afgewogen alternatieven
Om te kunnen komen tot een voorkeursalternatief zijn op drie aspecten alternatieven ontwikkeld:

1. Perroncapaciteit;
2. Lokatie keersporen, keercapaciteit en inpassing voorzieningen keersporen;
3. Capaciteit internationale treinterminal.

Ad 1 Perroncapaciteit
In de nota Kansrijke oplossingen[3] uit 2019 zijn twee alternatieven geselecteerd voor verdere uitwerking. Het uiteindelijke voorkeursalternatief[4] is aanleg van een nieuw perron aan de zuidzijde van het station binnen de ruimtereservering (nu nog rijbaan van de A10), die het programma Zuidasdok mogelijk maakt, en ombouw van het bestaande (midden) perron t.b.v. hogesnelheidstreinen. Het andere alternatief betreft dezelfde aanleg van een nieuw perron en de verlenging van het bestaande (midden)perron met 400 meter in westelijke richting. Daarnaast is er een nulplus- en een ambitie-alternatief geformuleerd. In het nulplus-alternatief is afgezien van realisering van een internationale treinterminal, waardoor wel internationale treinen op Amsterdam Zuid kunnen aankomen en vertrekken, maar geen rechtstreekse treinen naar Londen mogelijk zijn. Voor het ambitie-alternatief is een gevoeligheidsanalyse gedaan of er meer internationale hogesnelheidstreinen (HST's) kunnen rijden dan in de opgave van vervoerders voorafgaande aan de MIRT-verkenning (16 HST Parijs, 10 HST Londen, 16 IC's Brussel) prognoses zijn opgenomen.

Het voorkeursalternatief maakt afwikkeling van meerdere lijnvoeringen, inclusief de gespecificeerde groei van het internationaal treinverkeer, mogelijk. Het middenperron is niet nodig voor gebruik door nationale treinen, behalve voor be- en bijsturing in geval van verstoringen. Het alternatief 'verlengd middenperron' leidt tot minder capaciteit, een minder robuuste dienstregeling en minder bijsturingsmogelijkheden bij verstoring; het alternatief is ook duurder (circa € 35 mln, prijspeil 2020). In het voorkeursalternatief kan voldoende ruimte worden vrijgemaakt om een terminal met de benodigde voorzieningen voor persoons- en bagagecontrole t.b.v. reizigers naar het Verenigd Koninkrijk te realiseren.

In de startbeslissing is aangegeven dat vanaf 2030 er op de twee huidige perrons transferknelpunten kunnen ontstaan, omdat in de ochtendspits drukke treinen tegelijk kunnen aankomen op het noordelijke perron en in de avondspits vele reizigers van het zuidelijke perron gebruik willen maken voor hun reis terug. Nadere analyse van NS en Prorail heeft uitgewezen dat deze knelpunten minder urgent zijn dan verwacht, omdat vanwege doorgroei van hoogfrequent spoorvervoer in het kader van het Toekomstbeeld OV voorzien wordt dat er meer treinen van en naar Amsterdam Zuid zullen rijden. Meer treinen betekent dat er minder reizigers op een perron zijn die bovendien een kortere wacht- of looptijd hebben. Bovendien is het mogelijk in de toekomstige dienstregeling in de ochtend- en avondspits treinen na elkaar te laten aankomen of vertrekken. Dat betekent wel dat op dat moment geen crossplatform overstap mogelijk is en een deel van de reizigers een enkele minuten langere reistijd heeft. Vanwege de zeer beperkt beschikbare ruimte is het niet mogelijk meer perroncapaciteit (bv. een vierde perron) te realiseren.

Het nulplusalternatief voldoet niet aan de doelstellingen voor deze MIRT-verkenning. In dit alternatief is immers geen directe verbinding tussen Amsterdam en Londen, omdat geen gecontroleerde instap van reizigers mogelijk is, met name door het ontbreken faciliteiten voor

[3] Prorail 5 juni 2019, MIRT-verkenning spooruitbreiding Amsterdam Zuid; Nota kansrijke oplossingen.
[4] Prorail 1 april 2020, NOTA VOORKEURSALTERNATIEF; MIRT Spooruitbreiding Amsterdam Zuid

persoons- en bagagecontroles. Het nulplusalternatief is vanwege het ontbreken van de internationale treinterminal beduidend goedkoper (circa € 90 mln) dan het voorkeursalternatief.

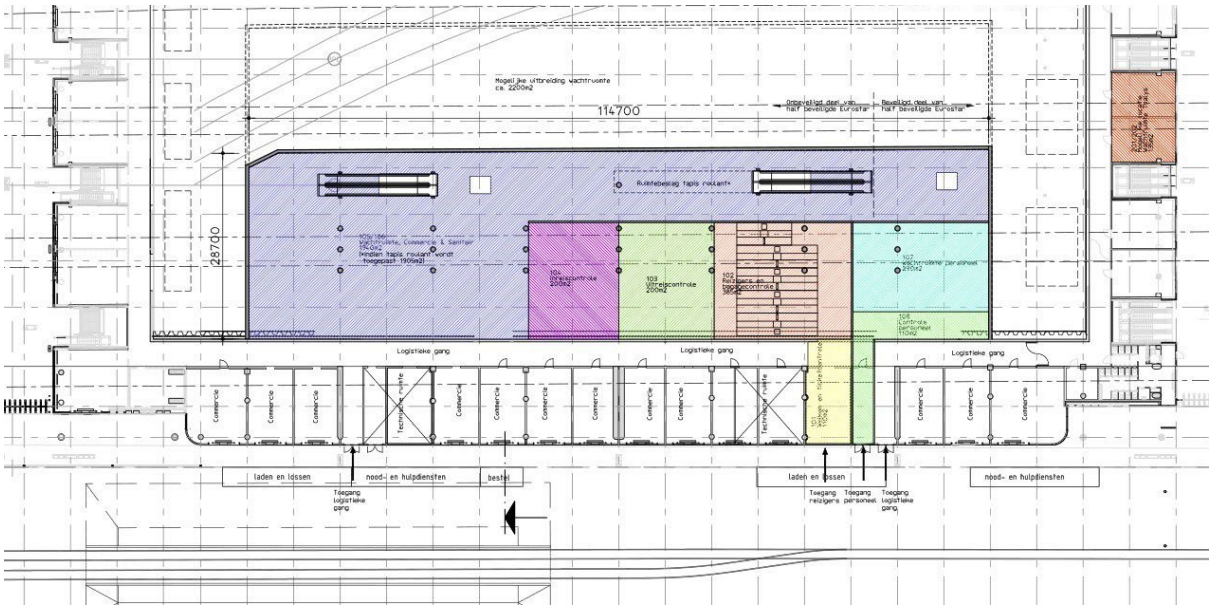
Er is door NS en Prorail t.b.v. het ambitiealternatief nader onderzoek gedaan hoeveel hogesnelheidstreinen op de nieuwe infrastructuur van station Amsterdam Zuid geaccommodeerd kunnen worden. Er kunnen 4 HST's per uur eindigen op en vertrekken van Amsterdam Zuid, naast een IC Brussel die is ingepast in de nationale dienstregeling; voor de vierde gelden beperkingen of zijn aanvullende maatregelen nodig. Internationale treinen vanuit Duitsland kunnen station Amsterdam Zuid aandoen, mits zij onderdeel zijn van de reguliere binnenlandse dienstregeling en verder rijden naar Schiphol, Leiden/Den Haag of Rotterdam.

Ad 2 Lokatie keersporen, keercapaciteit en inpassing voorzieningen keersporen
Er zijn meerdere lokaties onderzocht voor de noodzakelijke keervoorzieningen voor internationale treinen. Dat betreft keersporen en voorzieningen voor schoonmaken, bevoorrading en beveiliging. Het betreft niet nachtstalling; die vindt plaats op het emplacement Watergraafsmeer. In alle gevallen bleek de optie voor keersporen direct achter Amsterdam Zuid de beste én de goedkoopste. Er is binnen de huidige sporenbundel genoeg ruimte voor twee lange keersporen en een kort keerspoor. Ook is er voldoende ruimte voor alle benodigde voorzieningen. Deze keergelegenheid is tot na 2040 afdoende. Bij een lange kering (van enkele uren) kan het soms noodzaak zijn de betreffende trein heen en weer naar het emplacement Watergraafsmeer te rijden. Dat leidt tot extra belasting van de infrastructuur en extra kosten voor de vervoerder. In de volgende fase zal onderzocht worden in hoeverre realisering van een derde volledig keerspoor mogelijk is.

Bij de keersporen is bebouwing noodzakelijk om voorzieningen voor bevoorrading, logistiek, beveiliging en security te huisvesten. Dat reikt van kleedruimtes voor personeel en koelinstallaties voor etenswaren tot hondenhokken. Er is een viertal varianten getekend, waarbij het onderscheid is of deze voorzieningen geheel of gedeeltelijk binnen de huidige ruimtereservering voor spoordoeleinden liggen. De kosten zijn € 9-16 mln. Omdat deze varianten geen invloed hebben op de doelstellingen van de MIRT-verkenning, zal een keuze in de planning- en studiefase gemaakt worden.

Ad 3 Capaciteit internationale treinterminal
De toegang van de internationale treinterminal is gesitueerd in de zuidelijke plint van het station. Dat houdt in dat reizigers om naar Londen te kunnen reizen het station uit moeten lopen om de terminal in te kunnen. Er zijn door BNTHMCRWL en Arcadis[5] schetsen gemaakt, waarin de terminal vanuit beide reizigerspassages bereikbaar is. Het motto is "Zoek de ruimte! Slim en adaptief faseren naar een toekomstvast station Amsterdam Zuid met internationale allure". In de studie zijn diverse verbetermogelijkheden verkend. Dat heeft niet geleid tot bijstelling van het voorkeursalternatief, met name omdat er ook aanpassingen aan de planning en uitvoering van het programma Zuidasdok nodig zouden zijn met verdere vertraging als gevolg. In de volgende fase is ruimte te onderzoeken wat binnen het kader van het voorliggende voorkeursalternatief mogelijk is.

[5] Arcadis/BNTHMCRWL 19 oktober 2020, INTERNATIONAAL STATION AMSTERDAM ZUID; RAP-BWK-SOADVIES RAPPORT



Schets van de internationale treinterminal onder drie sporen en twee perrons

Voor de terminal zijn drie varianten geschetst die inhoudelijk vrijwel geen verschillen kennen. Ze zijn gerangschikt van klein naar groot. In het voorkeursalternatief is de grootste variant opgenomen. Deze betreft realisering van een terminal onder de drie zuidelijke sporen en het zuidelijke en middenperron. In deze terminal is capaciteit voor 900 reizigers. Dat is ook de capaciteit van één HST naar Londen. Dat geeft een overmaat, omdat er ook reizigers in Rotterdam zullen opstappen. Het kan er wel toe leiden dat bij grote vertragingen reizigers van een volgende trein buiten de terminal moeten wachten. Reizigers komen binnen via een ingang in de plint aan de zuidelijke stationszijde, waarbij hun tickets worden gecontroleerd, lopen naar de ruimte voor bagagecontrole, passeren de Nederlandse en daarna de Britse douane met paspoortcontrole om de wachtruimte te kunnen bereiken. In de opzet van de terminal is geen rekening gehouden met voorzieningen voor aankomende reizigers; het uitgangspunt is dat, in het kader van aanvullende afspraken in het kader van Brexit, benodigde voorzieningen gerealiseerd worden op de locatie van vertrek, in dit geval in Londen. Als in de toekomst meer capaciteit nodig mocht zijn, bv. omdat ook voor andere HST's persoons- en/of bagagecontrole nodig is, kan de terminal worden uitgebreid onder de overige sporen en het noordelijke perron. Zodra het middenperron is vrijgeven (dit perron wordt eerst afgesloten en gecontroleerd op mogelijke verstekelingen en illegale goederen) en de HST naar Londen langs het perron staat, kunnen reizigers via twee opgangen de trein instappen. NS en Prorail hebben aanvullend onderzoek gedaan in hoeverre reizigers binnen de beschikbare perroncapaciteit snel genoeg vanuit de wachtruimte de trein kunnen bereiken. Het boardingproces van de HST naar Londen vraagt meer tijd (circa 20 minuten) dan dat voor de andere HST's. Dat maakt dat er drie HST's zonder beperkingen kunnen rijden. Wanneer volledige benutting van de capaciteit van de HSL (4 HST per uur per richting, kerend op Amsterdam Zuid) aan de orde is, zijn er aanvullende maatregelen nodig[6].

Ambities duurzaamheid

Prorail past haar beleid t.a.v. duurzaamheid toe, zoals dat in samenspraak met het rijk is en wordt overeengekomen. Dat kan betekenen dat in de komende jaren nieuwe ambities van toepassing zullen zijn. In 2023 zijn nieuwe spelregels Klimaatneutrale en Circulaire Infrastructuur (KCI) van

[6] In dit scenario kan op basis van wet- en regelgeving de procedure voor overbelastverklaring van toepassing worden verklaard. In die procedure maken ministerie, Prorail en vervoerders nadere afspraken over het aanpassen van de logistieke processen van de vervoerders, de dan vigerende lijnvoering en/of de spoorse infrastructuur. Mogelijkheden zijn een ongunstige tijdligging voor een binnenlandse trein, extra inzet personeel door de vervoerder en/of aanpassing van de infrastructuur.

toepassing geworden. In de volgende MIRT-fase zullen deze ambities concreet worden gemaakt. Op voorhand is er de ambitie dat zoveel als mogelijk is elektrisch werkmaterieel (werktreinen, graaf- en hijsmachines enz) worden ingezet bij realisatie van het project. Voor spoorprojecten is in vrijwel alle gevallen geen sprake van stikstofdepositie tijdens de exploitatiefase, omdat het NSconcern en Prorail 100% groene stroom gebruiken. Tijdens de bouwfase is sprake van een relatief geringe uitstoot, maar de wens is deze voor dit project tot nul terug te brengen.

Ruimtelijke procedure
In de MIRT-verkenning is een vormvrije MER-beoordeling[7] opgesteld voor de aanleg van het derde perron met een 5e en 6e perronspoor en de realisatie van de internationale treinterminal. Op lokaal niveau zijn er significante milieueffecten, met name door het vervallen van een groenstrook in de voor het derde perron en bijbehorende sporen gereserveerde ruimte in het programma Zuidasdok. Bij de verdere uitwerking van het projectontwerp dient ruimte te gevonden te worden voor inpassing van groen en water. Ook zullen nog de gebruikelijk geluids- en trillingsonderzoeken plaatsvinden; op basis van deze onderzoeken zullen de benodigde maatregelen worden uitgewerkt.

In de MER-beoordeling is vastgesteld dat er sprake is van stikstofuitstoot (0,14 mol/ha) tijdens de aanlegfase van het project op het Natura2000-gebied Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske (ten noorden van Amsterdam). De start van de realisatie van het project is echter niet voorzien vóór 2030 en de verwachting is dat met name de inzet van de bouwsector om hun wagenpark te vergroenen positief effect zal hebben. Er zijn daarom nog geen maatregelen op dit issue onderzocht; dat zal gebeuren in de tweede helft van de planning- en studiefase. Het advies is ook de stikstofberekeningen vóór het uiteindelijke realisatiebesluit opnieuw te doen.

In overleg met de gemeente zal een keuze gemaakt worden of de gemeente of het rijk bevoegd gezag zal zijn voor het omgevingsplan en of in dat kader een MER-procedure gevolgd zal worden.

Vragen startbeslissing en antwoorden voorkeursbeslissing
De opgave in de startbeslissing was het in kaart te brengen hoe naast de realisatie van een derde perron en de toeleidende sporen de verdere benodigde aanpassingen aan de infrastructuur inclusief de ruimtelijk inpassing er uit kunnen zien. Daarbij zijn deze vragen gesteld:

- Hoe worden de internationale treinen en binnenlandse treinen optimaal afgehandeld op de 6 perronsporen van Amsterdam Zuid?

Aanleg van een nieuw zuidelijk perron binnen de ruimte, die het programma Zuidasdok schept, en ombouw van het bestaande perron – dan het middenperron – om internationale hogesnelheidstreinen te kunnen ontvangen, is de optimale oplossing voor alle treinsoorten. Het is bovendien de goedkoopste oplossing.

- Wat is de optimale plek - aan de oostzijde van het station of elders - voor het emplacement dat noodzakelijk is om de aanlanding van internationale treinen in de vorm van keervoorzieningen mogelijk te maken en om de afhandeling van bijkomende werkzaamheden als schoonmaken en bevoorrading efficiënt te kunnen doen?

Realisatie van twee lange keersporen en een kort keerspoor met alle benodigde voorzieningen direct aan de oostzijde van het station is de optimale plek. Daarbij past de kanttekening dat op langere termijn (na 2040) een derde lang keerspoor wenselijk kan zijn om te voorkomen dat met regelmaat treinen naar het emplacement Watergraafsmeer gereden moeten worden om te keren, te wachten en voor afhandeling van bijkomende werkzaamheden.

[7] Arcadis, M.e.r.-beoordeling Derde perron station Amsterdam Zuid Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat 17 augustus 2023.

- Welke transfermaatregelen zijn nodig en welke kunnen binnen het project Zuidasdok worden gerealiseerd?

In het nu in realisatie zijnde programma Zuidasdok wordt een nieuwe reizigerstunnel (de Brittenpassage) gerealiseerd, wordt de bestaande reizigerstunnel (Minervapassage) verbreed, worden er nieuwe metroperrons gebouwd met nieuwe trappen en roltrappen en worden de huidige treinperrons verbreed en worden nieuwe trappen en roltrappen naar de Brittenpassage gebouwd. Dat leidt ertoe dat de nu urgente transferproblemen worden opgelost. Er zullen in de nabije toekomst maatregelen nodig zijn om drukte op perrons te verminderen en veiligheid op de perrons te kunnen garanderen. Op basis van het verrichte onderzoek blijkt dat er daartoe voldoende maatregelen mogelijk zijn. Aan deze maatregelen kleven nadelen (extra kosten vervoerders en beheerders en hinder voor reizigers). Het is echter binnen het project derde perron niet mogelijk perrons verder te verbreden of een vierde perron te realiseren. Daartoe ontbreekt ruimte die alleen tegen bijzonder hoge aanvullende kosten gecreëerd kan worden.

- Welke aanpassingen zijn nodig om de internationale treinen te kunnen overbrengen van en naar het emplacement Watergraafsmeer?

Er zijn daarvoor geen aanvullende aanpassingen nodig naast de aanpassingen die al in het reguliere programma zijn opgenomen om de toegankelijkheid van het emplacement via de zuidelijke toegang te verbeteren.

- Hoe kan rekening worden gehouden met de ambities voor ruimtelijke en planologische kwaliteit (fysiek, groen, geluid, inrichting openbare ruimte) van het project Zuidasdok en met ambities voor duurzaamheid van alle overheden en de spoorsector?

In overleg met alle partijen is er een opdracht verstrekt aan Arcadis/BNTHMCRWL om een vervolg te geven voor dit project op de ambities voor ruimtelijke en planologisch kwaliteit van het programma Zuidasdok. In het BO MIRT van 2020 is bij de vaststelling van het voorkeursalternatief besloten geen nieuwe ambities te formuleren, omdat deze aanpassingen in planning en uitvoering van het programma Zuidasdok nodig maakten.

- Welke aanvullende voorzieningen (bijvoorbeeld security, paspoortcontrole, lounges) zijn nodig om de internationale reizigers te accommoderen, waar kunnen deze in het station worden ingepast en kunnen deze in het project Zuidasdok gerealiseerd worden?

Er kan een terminal worden gerealiseerd die aan de zuidzijde van het station toegankelijk is. In deze terminal kan voldoende ruimte worden gecreëerd voor alle benodigde voorzieningen voor een directe verbinding met bestemmingen buiten het Schengengebied. Afhankelijk van de gewenste grootte van deze terminal is deze gesitueerd onder de drie zuidelijke sporen en het zuidelijke en het middenperron.

Het verdere proces
Met deze voorkeursbeslissing wordt de MIRT-verkenning afgesloten. Daarmee is een taakstellend kader van scope, tijd en geld vastgelegd. Prorail is gevraagd een offerte met een plan van aanpak in te dienen voor de volgende fase van het MIRT-proces, de planning- en studiefase. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft het voornemen, samen met de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam, nog dit jaar daartoe opdracht te verlenen. Het resultaat van deze fase is een projectbeslissing die overgang naar de aanlegfase mogelijk maakt. De verwachting is dat deze planuitwerking drie jaar vraagt. Dat past binnen de afspraken met het programma Zuidasdok dat uiterlijk in 2027 een besluit nodig is of het project derde perron Amsterdam Zuid als laatste bouwstap onderdeel wordt van het programma Zuidasdok of enkele delen van het programma

worden toegevoegd aan het project derde perron. Linksom of rechtsom lijken er synergievoordelen te zijn voor project en programma. Dat kunnen kostenbesparingen zijn, maar ook een snellere planning. Het is de uitdrukkelijke wens van rijk, vervoerregio, gemeente, NS en Prorail het derde perron zo snel mogelijk te realiseren. Dat is echter afhankelijk van de voortgang van het programma Zuidasdok. Op dit moment is het inzicht dat realisatie van het derde perron niet eerder kan starten dan na 2030.