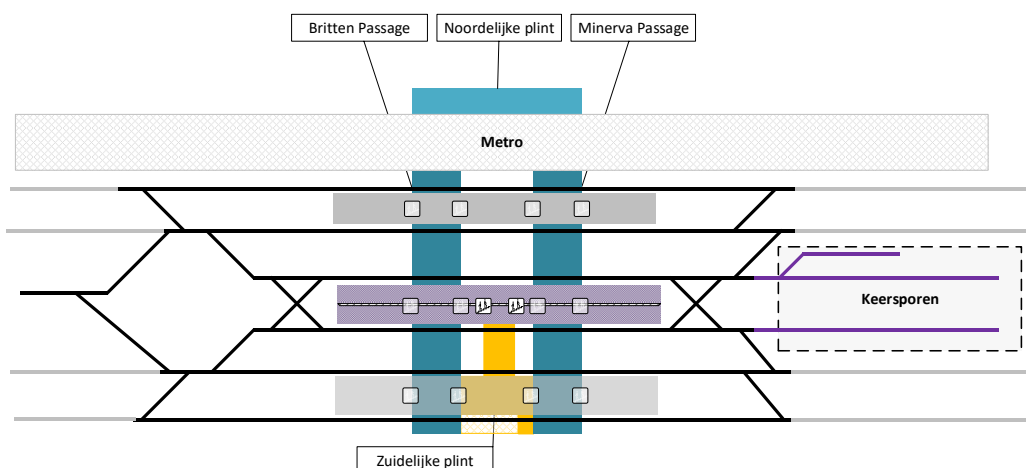


Aanleiding

In 2018 hebben rijk en regio in overleg met de spoorsector besloten internationale treinen vanaf de HSL naar Amsterdam te laten eindigen op station Amsterdam Zuid. Daarvoor is uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI) nodig: een derde perron, keerspoen nabij het station, ombouw van het huidige zuidelijke perron voor aankomst en vertrek van internationale treinen en omgevingsvoorzieningen als geluidsschermen en gevelisolatie. Daarnaast is verbouwing van het stationsgebouw noodzakelijk, omdat er onder de sporen tussen de twee reizigerspassages een internationale spoorterminal wordt gerealiseerd t.b.v. reizigers naar niet-Schengenlanden (Londen). Realisatie kan starten in de periode 2028-2032. Op het HWSI-deel van het project is een budgettekort; daarvoor zoeken partijen naar bekostiging uit reguliere middelen. Voor de internationale spoorterminal willen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de regio en de spoorsector de partijen een beroep doen op het Nationaal Groeifonds.

HSWI

Voor dit project is in 2019 een MIRT-verkenning gestart. In 2020 is een voorkeursalternatief voor de HSWI vastgesteld.

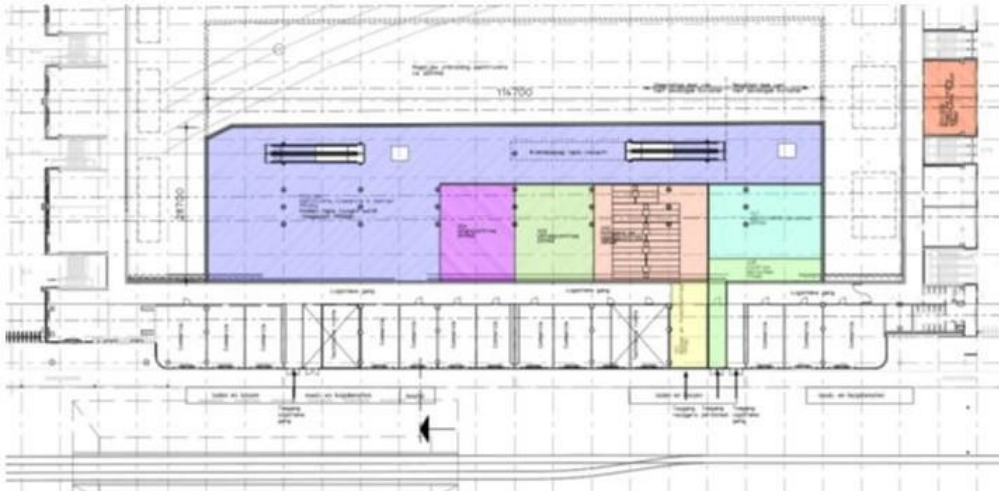


Er kunnen tot vier HST's per uur aanlanden en vertrekken vanaf station Amsterdam Zuid. Ook kunnen internationale treinen van en naar Berlijn worden afgewikkeld. Het alternatief is toekomstvast voor de periode die is onderzocht (tot 2040). In de eerste tranche van het NGF is besloten een reservering te maken voor doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Amsterdam. Dat is noodzakelijk om meer treinen te kunnen rijden op het spoor naar Schiphol. Er is ook de wens meer internationale treinen naar Amsterdam te laten rijden.

Internationale spoorterminal

In de verkenning zijn alternatieven voor de terminal ontwikkeld, van klein naar groot (laatste is afgebeeld). De terminal kent een toegang in de zuidelijke plint en wordt onder de sporen gerealiseerd. De kosten zijn € 66-93 mln. Daarbij komen kosten (€ 20 mln) voor voorzieningen bij de keerspoen t.b.v. beveiliging, bevoorrading en schoonmaken. Er is in 2018 géén budget geraamd en ter beschikking gesteld voor terminal en deze voorzieningen. De reden is dat uit het Infrastructuurfonds alleen HSWI wordt gefinancierd. Er is nog geen besluit genomen te worden over eigendom, governance en

exploitatie van de terminal. Dat kan geheel bij NS liggen of gedeeltelijk bij Prorail.



De investering in de terminal is vanuit maatschappelijk oogpunt lonend. Er is sprake van tot 10 maal hogere maatschappelijke baten dan maatschappelijke kosten. De baten ontstaan onder andere door een substitutie-effect van luchtvaart naar spoor en omdat bestaande treinreizigers sneller reizen. De directe treinverbindingen naar Londen en Parijs resulteren naast reistijdbaten in economische baten. Dit draagt bij tot een betere internationale concurrentiepositie van Nederland en tot een hoger nationaal verdienvermogen. Ook leidt het substitutie-effect van luchtvaart naar spoor tot een afname van CO₂-uitstoot, luchtvervuiling en geluidsoverlast (MKBA-light, Ecorys 2020).

Ambitie

Het voorliggende ontwerp van de spoorterminal heeft - volgens meerdere partijen - niet de gewenste internationale allure. Er is door Arcadis en BentemCrouwel advies uitgebracht met suggesties voor verbetering van de internationale uitstraling van het station. Deze suggesties (en de kosten) zijn niet verwerkt in het voorkeursalternatief.

Conclusie

Om internationale hogesnelheidstreinen op Amsterdam Zuid te kunnen ontvangen is een aparte spoorterminal nodig, met name voor treinen naar het Verenigd Koninkrijk. Voor Nederland als kennisland en voor de Zuidas als internationale vestigingslokatie is deze internationale bereikbaarheid per trein noodzakelijk. Zonder de spoorterminal kan de ruimtelijke en economische potentie van de Zuidas niet ten volle worden benut. De aanvraag bij het NGF betreft € 113 mln.