



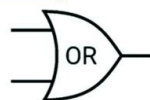
**TREIN STATION AMSTERDAM- ZUID
MET 6 PERRONS EEN STATION VAN
INTERNATIONALE ALLURE?**

OF

**EEN NIET REALISTISCH
PLAN DAT AANGEPAST
MOET WORDEN?**



Internationaal trein Station Amsterdam- Zuid nader onderzocht
Ir. J. de Goeijen Datum:Augustus-2026 Versie 1.9



Inhoud

Hfst 1 Amsterdam-Zuid het internationale treinstation van Amsterdam?	4
1.1 Achtergrond	4
1.2 Onderzoek	4
1.2.1 Aanname	4
1.3 Conclusie samenvatting	5
1.3.1 Keuze Amsterdam-Zuid als internationaal treinstation	5
1.3.2 Te weinig perrons.....	6
1.3.3 Te weinig wachtruimte	7
1.3.4 Te weinig Opstelruimte voor de treinen.....	7
1.3.5 Welke station heeft de voorkeur van de reizigers	8
1.3.6 Veranderende vervoersstromen.....	8
1.3.7 Hoe nu verder	8
Hfst 2 Het station Amsterdam zuid	9
2.1 Inleiding.....	9
2.2 Het internationale treinstation Amsterdam-Zuid	9
2.3 Internationale versus nationale treinreizigers op station Amsterdam-Zuid	10
2.3.1 Nationale reizigers(bij vertraging).....	10
2.3.2 Internationale reizigers(bij vertraging)	11
2.4 Het aantal perrons op Amsterdam-Zuid	12
2.5 Conclusie	15
Hfst 3 Wat zien we in andere Landen	16
3.1 Inleiding.....	16
3.2 Problemen op Berlijn HBF	16

3.3 Een wachthal bij de grote trein stations in China	18
3.4 Conclusie	20
Hfst 4 De opstelterreinen voor de internationale treinen	21
4.1 Inleiding.....	21
4.2 Een optimale spoorontsluiting voor Amsterdam en omgeving	23
4.2.1 Gevolgen keuze Amsterdam-Zuid als internationaal station Amsterdam	23
4.2.1.1 Treinen uit Engeland/Frankrijk	23
4.2.1.2 De treinen uit Duitsland	25
4.3 Samenvatting.....	27
4.4 Conclusie.....	28
Hfst 5 Veranderende vervoersstromen bij keuze Zuid als int. Treinstation	29
Hfst 6 Groot onderhoud New York Penn Station	31
 Bijlage 1 De grote treinstations in Amsterdam	32
Bijlage 2 Gebruik opstelterreinen Watergraafsmeer en Hoofddorp	34
Bijlage 3 Opstelterrein Watergraafsmeer.....	36
Bijlage 4 Opstelterrein China Xian	39
Bijlage 5 Substitutie Vliegen- Schiphol Amersfoort/Utrecht	40
Bijlage 6 Uitbreiding station Amsterdam-Centraal	42
Bijlage 7 Cruiseterminal Amsterdam	47
Bijlage 8 Hotels, B&B, Toeristische hotspots en Bert Sitters.....	48
Bijlage 9 Keuze voor Amsterdam Zuid.....	49
Bijlage 10 Vertrektijden Schiphol	51
Bijlage 11 GOVOLTA naar Parijs	53
Bijlage 12 Url's	54

Hfst 1 Amsterdam-Zuid het internationale treinstation van Amsterdam?

1.1 Achtergrond

Station Amsterdam-zuid (wordt) het internationaal treinstation van Amsterdam met 6 perronsporen. Toen ik dat las dacht ik meteen dat zijn wel heel weinig perronsporen. Wel veel ambities maar weinig perrons. Ik heb de laatste jaren veel(internationale) treinreizen gemaakt. Veel grotere treinstation bezocht. Het aantal perronsporen van grote treinstations varieerde van 14 perronsporen voor Station Berlin hbf tot 34 perronsporen voor station Xian Noord in China. Beide stations zijn doorgangsstations net als station Amsterdam-Zuid.

Een belangrijke(enigste) reden voor het aanwijzen van station Amsterdam-Zuid als het internationale treinstation van Amsterdam is het vollopen van het station Amsterdam-Centraal. Tevens lijkt het uitbreiden van de capaciteit van Amsterdam-Centraal niet mogelijk.

1.2 Onderzoek

Ik ga onderzoeken wat de mogelijkheden voor de locatie Amsterdam-Zuid zijn voor het situeren van een (groot) internationaal treinstation voor de regio Amsterdam. Ik betrek daar ook bij de belangrijke treinstations Amsterdam-Centraal en Schiphol die samen met Amsterdam-Zuid de groei van zowel het aantal nationale als internationale treinreizigers moeten opvangen.

1.2.1 Aanname

[Amsterdam\[01\]](#) had in 2024 naar schatting ruim 14 miljoen unieke dag bezoekers. Sommige dag bezoekers hebben niet één, maar meerdere bezoeken gedurende 2024 aan Amsterdam gebracht. Het totaal aantal dag bezoekers bedroeg daardoor in 2024 bijna 27 miljoen. Ook waren er in de stad bijna 10 miljoen verblijfsbezoekers. De verblijfsbezoekers bleven gemiddeld 2,36 nachten in Amsterdam en zorgden in 2024 voor in totaal bijna 23 miljoen overnachtingen.

[Gebruik van trein kan klein deel vluchten vervangen\[02\]](#) volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). In het jaar 2030 kunnen ongeveer 850.000 reizen met de trein in plaats van met het vliegtuig kunnen worden gemaakt.

Vergelijken we de bovengenoemde aantal reizigers die resp. naar/van Schiphol(substitutie) en Amsterdam-Centraal zouden kunnen reizen, dan zien we aantal toeristen die Amsterdam wil bezoeken een factor 10 tot 20 hoger is dan het aantal reizigers die met de trein i.p.v. het vliegtuig gaan reizen van/naar Schiphol(KiM).

Met de dienstregeling 2013 (dus vanaf december 2012) is het begin- en eindpunt van de Berlijntrein in Nederland na zes jaar weer naar Amsterdam Centraal verplaatst, waardoor er

weer een directe verbinding is tussen de centra van beide hoofdsteden. Ik heb vaak met deze Belijntrein, die eindigde op Schiphol, gereisd. Bij het binnenrijden van deze trein op station Schiphol was deze trein vaak bijna leeg. De meeste (internationale) reizigers met deze Belijntrein willen reizen naar station Amsterdam-Centraal als eindbestemming en niet naar station Schiphol.

De meeste internationale treinreiziger (toeristen) naar Amsterdam zullen zeker een voorkeur hebben om op Amsterdam-Centraal aan te komen en niet op Amsterdam-Zuid. Vanuit de treinpassagiers geredeneerd is er geen duidelijk argument om Amsterdam-Zuid het internationale treinstation van Amsterdam te maken. Er is nooit een onderzoek gedaan waar de internationale treinreizigers in Amsterdam willen aankomen.

Aanname: De meeste internationale treinreizigers willen naar Amsterdam-Centraal reizen en niet naar Schiphol of Amsterdam-Zuid. Dit geldt nu en ook in de toekomst als het aantal internationale treinreizigers fors gaat toenemen.

1.3 Conclusie samenvatting

1.3.1 Keuze Amsterdam-Zuid als internationaal treinstation

Het belangrijkste argument, om voor Amsterdam-Zuid te kiezen als internationaal treinstation, is dat de capaciteit op Amsterdam-Centraal niet kan worden uitgebreid. De capaciteit van station Amsterdam-Zuid is/wordt nog minder, met toekomstige 6 perronsporen versus de 11 perronsporen van het station Amsterdam-Centraal. Het uitbreiden van station Amsterdam-Zuid is nog tevens nog moeilijker te realiseren dan station Amsterdam-Centraal. Rond Zuid is weinig ruimte beschikbaar voor uitbreiding.

De komende jaren worden er veel woningen in de omgeving van station Amsterdam-Zuid gebouwd. Het realiseren van extra fietspaden of busverbindingen, in dit gebied, dragen bij aan een betere bereikbaarheid en leefomgeving. Het ombouwen van het station Amsterdam-Zuid tot een internationaal treinstation draagt hier niet aan bij.

Uit mijn onderzoek blijkt. Kies voor Amsterdam-Centraal als het internationaal treinstation voor groot Amsterdam.

Kijk welke mogelijkheden er zijn om dit te realiseren(CS).

- Uitbouw aantal sporen
- Vergroten wachtruimte Eurostar en extra wachtruimte overig internationale reizigers
- Eventueel een aantal treinverbindingen niet meer op Amsterdam-Centraal te laten eindigen maar op een ander station in de regio groot Amsterdam om het internationaal treinverkeer ruimte te geven op Amsterdam-Centraal

Bovenstaande uitbreidingen samen met het doortrekken van de NZ metro lijn naar Schiphol/Hoofddorp is de meest realistische en toekomstbestendige oplossing.

1.3.2 Te weinig perrons

Het internationale treinstation Amsterdam-zuid krijgt 6 perronsporen. Een onvoldoende aantal perronsporen voor een groot internationaal treinstation.

Eurostar veiligheidscontrole

De intensiteit van het treinverkeer op Amsterdam Zuid maakt het onmogelijk het afgeschermd perrondeel permanent voor het gebruik door de vertrekkende trein naar London te reserveren. Het perron krijgt een wisselstatus, voor elk vertrek wordt het perrondeel opnieuw afgesloten en het perron ontruimd en gecontroleerd, het zogenaamde “sweepingproces”.

De net genoemde 6 perronsporen zijn in gebruik effectief minder dan 6 door het bovengenoemde controle/sweepingproces voor de treinen naar London.

Voor zover bekend zijn er geen plannen voor een vierde perron voor een 7^e en 8^e perronspoor, terwijl een simpele analyse van trends in vervoersstromen suggereert dat daar op afzienbare termijn behoefte aan is. Deze opmerking legt de vinger op een zwakke plek: het ontbreken van een geactualiseerde capaciteitsanalyse met betrekking tot station Zuid.

Bij succes van het internationale treinreizen van/naar Amsterdam is het niet mogelijk om dit station uit te breiden naar 8 of 10 perronsporen. Kiezen voor Amsterdam-Zuid als het internationale treinstation van Amsterdam is niet toekomstbestendig.

Doorgangsstation

Station Utrecht heeft 16 perronsporen. Station Rotterdam heeft 13 perronsporen. Amsterdam-CS telt zes perrons die via drie dwarsgangen onder de 15 sporen (waarvan 11 perronsporen) bereikbaar zijn. Een groot station in China is het station Xian Noord met 34 perronsporen.

Kop stations

München Hauptbahnhof (München Hbf) heeft 32 perronsporen. Parijs station Gare du Nord heeft 36 perronsporen en het grootste station van Europa. Met 44 perrons en 67 sporen over twee ondergrondse niveaus is Grand Central het grootste treinstation ter wereld naar aantal perrons.

1.3.3 Te weinig wachtruimte

De belangrijkste verschillen tussen internationale en nationale treinreizigers zijn:

- Internationale treinreizigers zijn gebonden aan een specifieke trein(o.a. reservering). Bij vertraging blijven ze, soms wel tot meer dan een uur wachten op hun trein. Nationale reizigers hebben vaak de mogelijkheid om een alternatieve trein te nemen waardoor hun extra aanwezigheid op een perron beperkt wordt tot 10 of 20 minuten.
- Internationale treinreizigers zijn veel eerder op het station aanwezig dan nationale treinreizigers voordat hun trein vertrekt.
- Internationale treinreizigers reizen met veel meer bagage waardoor het in/uit-stappen veel langer duurt dan de gemiddelde nationale forens.

Als station met veel internationale reizigers zijn o.a. daarom veel grotere wachtruimtes noodzakelijk. Op dit moment is daar niet in voorzien bij station Amsterdam-Zuid. Uitbreiding zou gerealiseerd kunnen worden door een grote wachtruimte boven het station te bouwen. De uitstraling van de zuid-as krijgt dan een heel andere aanzien door uitbreiding.

Er dient een Eurostar wachtruimte/ingang gerealiseerd te worden voor minimaal 2000 passagiers. Voor de overige (internationale) reizigers moet er ook nog een wachtruimte voor 4000 reizigers gerealiseerd te worden.

1.3.4 Te weinig Opstelruimte voor de treinen

Als er gekozen wordt om al het internationale trein verkeer te laten beginnen/eindigen op station Amsterdam-Zuid moeten er opstel terreinen(parkeerplaatsen) voor deze treinen gerealiseerd worden. Op de zuid-as, aan beide zijden van het station, is weinig ruimte beschikbaar. Hoogstens voor 1 of 2 treinen op keer sporen.

Opstel sporen(Opstel terrein) voor treinen uit de richting:

-Parijs/Londen

Deze treinen komen vanaf Schiphol en eindigen op Amsterdam-Zuid. Ten Oosten van het station Amsterdam-Zuid moeten deze treinen geparkeerd worden. Op de zuid-as is daar geen ruimte voor. Doorrijden naar opstel terrein Amsterdam Watergraafsmere is de enigste oplossing. Een verre van ideale oplossing.

-Duitsland

Deze treinen komen vanaf Amersfoort/Utrecht en eindigen op Amsterdam-Zuid. Ten Westen van het station Amsterdam-Zuid moeten deze treinen geparkeerd worden. Op de zuid-as is daar geen ruimte voor. Doorrijden naar station Schiphol en daarna door naar opstel terrein Hoofddorp is de enigste oplossing. Over een aantal jaren komen er in de ochtend, uit de richting Duitsland, minimaal 6 nachttreinen aan. Bij dag-treinen gaat het over 4 treinen per uur.



Belangrijke knelpunten in de regio Amsterdam zijn o.a. de capaciteit van het treinstation Schiphol en de Schiphol trein tunnel met 4 sporen. Het doorrijden van de bovengenoemde (bijna lege) internationale treinen vanaf Amsterdam-Zuid, naar Hoofddorp via Schiphol, lost bovengenoemde problemen niet op maar versterkt deze problemen juist.

Figuur 1: Knelpunten rond Schiphol

1.3.5 Welke station heeft de voorkeur van de reizigers

Er ontbreekt een marktanalyse of het voor de reiziger wenselijk en zinvol is om alle internationale treinen van Centraal naar Zuid te verplaatsen. De meeste hotels, B&B's en toeristische attracties zijn gesitueerd in Amsterdam Centrum. Niet in Zuid. De komende jaren komen er, voornamelijk in Noord, nog heel veel hotelbedden bij. Amsterdam Cruiseterminal trekt ook veel buitenlandse reizigers die graag in station Amsterdam Centraal willen in/uit stappen.

1.3.6 Veranderende vervoersstromen

Het laten eindigen/beginnen van zowel de internationale treinen uit Engeland/Frankrijk als de treinen uit Duitsland op station Amsterdam-Zuid zorgt voor extra treinverkeer tussen Zuid en Hoofddorp. Zie ook Hfst 5. Het treinverkeer tussen Schiphol en Sloterdijk/CS gaat hierdoor zelfs afnemen. Er gaan door bovengenoemde keuze in de toekomst zelfs meer dan 2x zoveel treinen rijden van Schiphol naar Zuid als van Schiphol naar Sloterdijk/CS. Een ongewenste situatie. Traject Schiphol naar Zuid raakt vol.

Voor de reizigers die vanuit Parijs/London naar Amsterdam reizen heeft de stop op Zuid weinig voordelen. In de nabije toekomst is de NZ Metro doorgetrokken naar Schiphol. Net genoemde reizigers kunnen dan op Schiphol overstappen op de NZ Metro naar Amsterdam. Hun trein rijdt daarna door naar Zuid en komt daar 6 minuten later aan (Afstand 9 km). Op Zuid is er weer een mogelijkheid om over te stappen op deze NZ Metro lijn. Twee grote treinstation op deze korte afstand van elkaar is niet zinvol.

1.3.7 Hoe nu verder

[Megatekort voor Zuidasdok\[03\]](#), kosten lopen op tot meer dan 5 miljard

De kosten voor de aanleg van het Zuidasdok blijven maar toenemen. Volgens de laatste halfjaarrapportage kost het project in totaal zo'n 5,4 miljard euro, terwijl in het originele kostenplaatje werd uitgegaan van 4,3 miljard euro. Daardoor komt het tekort nu voor het eerst boven het miljard uit. Herzie de keuze voor Amsterdam-Zuid als het internationale trein station van Amsterdam en start een vergelijkend onderzoek naar de mogelijkheden om Centraal of Zuid het internationale treinstation van Amsterdam te maken. Betrek ook deskundigen met een Spoor achtergrond bij dit onderzoek.

Hfst 2 Het station Amsterdam zuid

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk beschrijf ik de problemen die volgens mij op treinstation Amsterdam-Zuid gaan ontstaan als dit station **het** internationale treinstation van Amsterdam gaat worden. Met veel passagiers en veel treinen. Vooral veel meer internationale passagiers/treinen.

2.2 Het internationale treinstation Amsterdam-Zuid



Impressie van Amsterdam Zuid na de verbouwing, met in het wit waar vervolgens een derde treinperron zou komen.

Foto: Zuidasdok

Figuur 2: Impressie Zuidas-Dok

TOTAAL AANTAL TREINEN

2030 VAN/NAAR AMSTERDAM ZUID

- 750 treinen per dag
- 650 binnenlandse treinen per dag
- 65 internationale treinen van/naar België en Frankrijk
- 20 internationale treinen van/naar Londen

2040 VAN/NAAR AMSTERDAM ZUID

- 900 treinen per dag
- 735 binnenlandse treinen per dag
- 95 internationale treinen van/naar België en Frankrijk
- 25 internationale treinen van/naar Londen
- 45 internationale treinen van/naar Duitsland

Voor meer informatie zie dit o.a. rapport. Adviesrapport Internationaal station Amsterdam Zuid[04] en de website over het Zuidas-dok[05]

2.3 Internationale versus nationale treinreizigers op station Amsterdam-Zuid

Student/Forens



Figuur 3: Studenten/Forens in de trein

Family



Figuur 4: Een family gaat op (trein)reis

Eigenschappen	Nationaal	Internationaal
Soort Reiziger	Student/Forens	Family
Voor vertrek aanwezig	Enkele minuten	20-30 minuten
Frequentie reis	Enkele keren per week	Vaak eerste keer
Reservering zitplaats	Geen(Geen trein binding)	Wel(Wel trein Binding)
Bij vertraging tijd op perron	Na 10 of 20 minuten	Kan oplopen > 1 uur
Tijd nodig in/uit stappen	Weinig	Veel
Gebruik wachtruimtes, horeca of toiletten	Weinig	Veel

Tabel 1: Eigenschappen van Nationale en Internationale treinreizigers

Voor mij zijn de belangrijkste verschillen tussen de bovengenoemde soorten treinreizigers:

- Internationale treinreizigers zijn gebonden aan één specifieke trein
- Internationale treinreizigers zijn veel eerder op het station aanwezig dan nationale treinreizigers voordat hun trein vertrekt.
- Internationale treinreizigers reizen met veel meer bagage waardoor het in/uit-stappen veel langer duurt dan de gemiddelde nationale forens.

2.3.1 Nationale reizigers(bij vertraging)

Ik zal aan een voorbeeld duidelijk maken hoe reizigersstromen van Nationale reizigers reageren bij vertragingen van hun trein.

Voorbeeld: vertraging bij vertrek Amsterdam Zuid voor Nationale reiziger

De meeste van deze reizigers zullen deel uitmaken van de categorie Student/Forens. Dit zijn studenten die studeren in Amsterdam maar wonen (ver) buiten Amsterdam en forenzen die dagelijks heen en weer reizen tussen hun werk en hun woonplaats.

Een student is om 10:15 op Station Amsterdam-Zuid en wil naar Utrecht reizen..

Vertrektijden intercity van Amsterdam-Zuid naar Utrecht (en verder)

10:15-> Nijmegen Spoor 2

10:24-> Venlo Spoor 2

10:45->Nijmegen Spoor 2

Deze student gaat naar perron 2 waar zijn trein gaat vertrekken. Daar hoort hij dat zijn trein 35 minuten vertraging heeft. Hij blijft op zijn perron wachten tot de trein naar Venlo om 10:24 komt. Hij stapt in deze trein om daarna naar Utrecht te reizen. De meeste (alle) reizigers die met de vertraagde trein van 10:15 zouden reizen gaan nu met deze trein van 10:24 richting Utrecht. Dit betekent dat na 9 minuten alle wachtende reizigers, die het perron extra belasten, al van station Amsterdam-Zuid vertrokken zijn. Bij grote drukte kan het voorkomen dat niet alle reizigers met de trein van 10:24 vervoerd kunnen worden. Om 10:45 komt er weer een trein richting Utrecht (en verder) waar de resterende vertraagde reizigers mee verder kunnen reizen. Er ontstaat geen groot aantal wachtende reizigers op perron 2.

2.3.2 Internationale reizigers(bij vertraging)

Voorbeeld: vertraging bij vertrek Amsterdam-Zuid Family (2050)

De family is om 9:00 op Station Amsterdam-Zuid en wil naar Kopenhagen reizen.

Internationale reizigers komen eerder naar het station dan Nationale reizigers,

Vertrektijden intercity van Amsterdam Zuid

09:24->Kopenhagen Spoor 6

09:41->Berlijn Spoor 6

09:54->Bazel Spoor 6

09:09 Perron begint vol te lopen met reizigers naar Kopenhagen.

De trein naar Kopenhagen heeft een vertraging van 40 minuten. Tot ongeveer 9:10 zal een kleine groep reizigers op het perron dit bezet houden. Vanaf ongeveer 9:20 zal de hele populatie van de reizigers van de trein naar Kopenhagen Spoor/Perron 6 bezet houden. Dit zullen in piek tijden (Zomers) wel mogelijk 900 reizigers zijn. Deze groep zal pas om 10:04 het perron verlaten als hun vertraagde trein naar Kopenhagen vertrekt.

09:24 Perron vol met alle reizigers naar Kopenhagen

Al deze reizigers hebben een zitplaats reservering voor hun trein naar Kopenhagen. Het is (misschien) theoretisch mogelijk voor deze reizigers om via Utrecht naar Duitsland(Duisburg) te reizen en daar een alternatieve trein (route) naar Kopenhagen te nemen. Deze alternatieve reis is dan zonder zitplaats reservering. De meeste reiziger zullen zeker 40 minuten of meer wachten op station Amsterdam-Zuid tot hun rechtstreeks trein alsnog vertrekt naar Kopenhagen.

09:26 Perron begint vol te lopen met Reizigers voor de trein richting Berlijn

De trein naar Berlijn blijkt een vertraging van 10 minuten te hebben. Tot 9:51 staan alle reizigers naar Berlijn ook op dit zelfde perron te wachten op hun trein.

09:39 Perron begint vol te lopen met Reizigers richting Bazel

Door vertragingen ontstaat er in het station en op het perron een grote verzameling van, in dit geval internationale treinreizigers, die op hun (vertraagde) treinen wachten.

Internationale reizigers op Amsterdam-Centraal in 2025

In onderstaand overzicht staan een aantal vertrektijden en de perronsporen waarvan de internationale treinen vanaf Amsterdam centraal nu vertrekken

- Frankfurt 10:01 spoor 2 (om de 2 uur)
- Berlijn 10:00 Spoor 8 (om de 2 uur)
- Parijs 11:10 spoor15 b(om de 2 uur)
- London 13:40 spoor15 b (een aantal keren per dag)

Het zijn verschillende sporen waarop deze internationale treinen nu vertrekken. Bij vertragingen ontstaan er minimale problemen. Op dit moment (2025) vertrekken er weinig internationale van Amsterdam-Centraal. Tevens zijn er nog andere sporen beschikbaar om vertraagde treinen te laten vertrekken. Amsterdam-Centraal heeft op dit moment 11 perronsporen.

2.4 Het aantal perrons op Amsterdam-Zuid

Bij een succes van het internationale treinverkeer naar/van Amsterdam(Zuid) is er een uitbreiding naar 8 of 10 perrons nodig. Op Zuid is dit praktisch onmogelijk.

Tegen extreem hoge kosten kun je ondergronds of bovengronds(de lucht in) wel perrons toevoegen. De mooie skyline van de Zuid-as wordt dan geweld aangedaan. Het wordt dan een groot sporencomplex, met zeer hoge kosten, wat op die plek absoluut niet past.

Tijdens een congres over o.a. “de Noord-Zuid lijn” werd door mij de vraag gesteld “zijn 6 perrons wel voldoende om Amsterdam-Zuid het internationale trein station te maken”?

Het antwoord was duidelijk. "De deskundigen geven aan dat 6 perronsporen te weinig zijn. Er zijn minimaal 8 of 10 perronsporen nodig. Een groot station met 10 perronsporen past echter niet op deze plek. Dit zou het einde zijn van dit project. De politiek heeft echter bepaald dat dit project door moet gaan"

Amsterdam-Zuid

In de plannen voor Amsterdam-Zuid met 6 perrons.

Met de komst van de Noord-Zuidlijn in 2018 en de groei van het treinverkeer op het traject Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad worden straks **250.000 reizigers** per dag op het station verwacht.

2040 VAN/NAAR AMSTERDAM ZUID

900 treinen per dag

735 binnenlandse treinen per dag

95 internationale treinen van/naar België en Frankrijk

25 internationale treinen van/naar Londen

45 internationale treinen van/naar Duitsland

Amsterdam-Centraal

Amsterdam is dé toegangspoort naar Europa. Het monumentale station Amsterdam Centraal dateert uit 1889. Het is een van de drukstbezochte stations in Nederland met dagelijks 200.000 reizigers. Dit aantal blijft stijgen tot ongeveer 275.000 in 2030. Onder de historische spoorkappen wordt het aantal sporen teruggebracht van 14 naar 10. Dit maakt ruimte vrij voor bredere en langere perrons. Hierdoor kunnen méér treinen sneller achter elkaar rijden.

Utrecht

Station Utrecht telt acht perrons en zestien perronsporen (waarvan vier kopsporen). Het station ligt ten westen van de Utrechtse binnenstad. In 2014 stapten er op het station dagelijks circa 176.292 reizigers in of uit in meer dan 900 vertrekkende treinen per dag.

Rotterdam

Het treinstation telt zeven perrons met dertien perronsporen en twee doorgaande sporen zonder perron, de sporen 5 en 10. Dagelijks verwerkt het stations **circa 110.000 reizigers**.

Berlijn Hbf

Dit station heeft 12 perronsporen. Berlin Hauptbahnhof. Net als nog een stuk of 1.100 treinen en 300.000 andere passagiers per dag

Der Berliner Hauptbahnhof ist nach Angaben der Deutschen Bahn der größte Kreuzungsbahnhof sowie der höchste Turmbahnhof Europas. Laut Bahn wird er täglich von rund 330.000 Reisenden und Besuchern genutzt. Das entspricht knapp 14.000 pro Stunde. Damit gehört er mit Hamburg, Frankfurt/Main und München zu den vier meistfrequentierten deutschen Bahnhöfen.

Hannover

Der Hannoveraner Hauptbahnhof ist einer der wichtigsten Knotenpunkte des Schienenverkehrs in Deutschland. Er wird von mehr als 260.000 Reisenden und circa 750 Fern- und Regionalzügen täglich frequentiert. Wichtige nationale und europäische Bahnverbindungen führen über Hannover. Der Zugverkehr wird demzufolge in den nächsten Jahren weiter zunehmen.

Der Bahnhof verfügt über 12 Gleise (XXL +2) und betreibt täglich etwa 700 Züge, die rund 100.000 Passagiere befördern.

Gare du Nord (Parijs)

Het Gare du Nord (soms ook station Paris-Nord, Nederlands Noordstation), is een van de zeven grote kopstations in de Franse hoofdstad Parijs. Met een kleine 300 miljoen reizigers per jaar is dit het drukste spoorwegstation van de SNCF en, op ruime afstand van de drukke Japanse stations, een van de drukste stations ter wereld. Het wordt gebruikt voor treinen uit het noorden van de regio Île-de-France, uit Hauts-de-France, uit België, Nederland en het Verenigd Koninkrijk, zowel voor klassieke treinen (TER en RER) als voor hogesnelheidstreinen.

Spoorindeling

Spoor 1 en 2: niet toegankelijk.

Spoor 3 tot 6: Eurostar naar Londen via de Kanaaltunnel. De perrons zijn volledig afgesloten van de rest van het station. Doordat Groot-Brittannië geen deel uitmaakt van de Schengenlanden moet men eerst door de paspoortcontrole.

Spoor 7 en 8: Eurostar Red naar België, Nederland, en Duitsland.

Spoor 9 en 10: TGV Nord.

Spoor 10 t/m 19 Regionale TER-treinen.

Spoor 30 tot 40: Transilien-voorstadstreinen.

Spoor 41 tot 44 (ondergronds) : RER-station.

XIAN

Xian North Railway Station covers an area of 533,000 square meters and can accommodate up to 80,000 passengers waiting at the station simultaneously. The station consists of 3 concourses, with a total of 18 platforms and 34 railway lines. The main functional areas of Xi'an North Train Station are divided into 3 floors:

The waiting hall of Guangzhou East Railway Station was unveiled to travelers after a major facelift Sunday. The new waiting room, which can accommodate 20,000 passengers and offers more than 6,000 seats, is said to be the largest railway waiting room in China, the Nanfang Daily reported.

New York

Grand Central Terminal (GCT, often popularly called Grand Central Station or simply Grand Central) is a Terminal station at 42nd Street and Park Avenue in Midtown Manhattan in New York City. Built by and named for the New York Central Railroad in the heyday of American long-distance passenger trains, it is the largest train station in the world by number of platforms 44, with 67 tracks along them. They are on two levels, both below ground, with 41 tracks on the upper level and 26 on the lower. (Railway terminus) With 750.000 passengers a day.

2.5 Conclusie

Vergelijken we station Amsterdam-Zuid met enkele andere grote (internationale) stations dan concludeer ik dat de 6 perronsporen voor Zuid veel te weinig perronsporen zijn om als (groot) internationaal treinstation voor Amsterdam te gaan dienen.

Station	Passagiers- nu (2050)	Perronsporen- nu (2050)
Amersfoort	40.000 (70.000)	6
Rotterdam	110.000 (200.000)	13
Amsterdam-Zuid	80.000 (250.000)	4 (6)
Utrecht	240.000 (270.000)	12 + 4 Kop
Amsterdam-CS	200.000 (275.000)	11
Hannover	280.000 (350.000)	12 (14)

Tabel 2: Aantal perronsporen/passagiers per station

Bovenstaande tabel is gerangschikt volgens het aantal te verwachten passagiers in 2050. Wat opvalt is dat het aantal spoorperrons bij station Amsterdam-Zuid substantieel minder is dan de aanwezig spoorperrons bij de stations Rotterdam en Utrecht. Zelfs 50% minder.

Opm: Station Amsterdam-Zuid heeft tevens veel meer internationale reizigers dan de stations Rotterdam en Utrecht. Veel van deze internationale treinen beginnen/eindigen op Zuid wat tevens een grotere belasting betekent voor de aanwezige wachtruimtes en perrons. Op station Rotterdam CS en Utrecht begint/eindigt geen enkele internationale trein.

Hfst 3 Wat zien we in andere Landen

3.1 Inleiding

Ik heb de laatste paar jaar veel met internationale treinen gereisd. In dit Hfst zal ik kort verslag doen van mijn treinreizen van/naar Berlijn en van mijn treinreizen die ik de laatste jaren in China gemaakt heb.

3.2 Problemen op Berlijn HBF

Bij mijn vertrek vanuit Berlijn-Hbf naar Amsterdam heb ik overvolle perrons meegemaakt, zoals in dit Hfst besproken wordt. [Te veel reizigers op de perrons\[06\]](#). Bij vertragingen van de treinen leiden de overvolle perrons tot gevaarlijk situaties.

Centraal station Berlijn: Geen verbetering in zicht met drukte op perrons



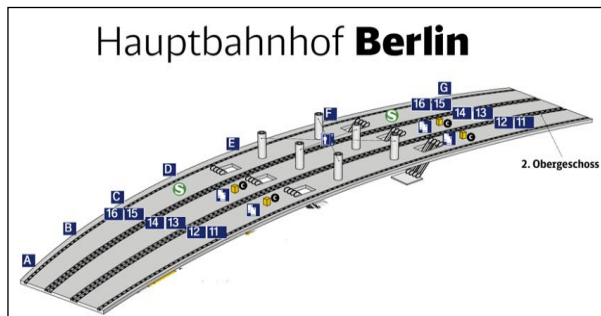
Figuur 5: Drukke op Berlijn HBF

Meer passagiers op de perrons zorgen steeds vaker voor gevaarlijke mensenmassa's op het centraal station van Berlijn.

Iedereen die op het centraal station van Berlijn in de trein stapt, is bekend met de drukte. Vooral op de bovenste perrons 13 en 14 zijn er wat knelpunten waardoor vaak een behoorlijk grote rij wachtende reizigers staat. Passagiers melden zelfs gevaarlijke situaties wanneer treinen aankomen en vertrekken. De spoorwegen kennen het probleem en waren van plan dit op te lossen, maar voorlopig staan de plannen in de ijskast.

"Momenteel zijn er geen bouwwerkzaamheden gepland op het centraal station", vertelde een woordvoerder van de spoorwegen aan de krant. Eerder had de vertegenwoordiger van Deutsche Bahn voor Berlijn-Brandenburg, Alexander Kaczmarek, ook al een oplossing voor de perronchaos aan de Tagesspiegel beloofd: "Als de passagiers daar met hun koffers staan, is het al erg krap. Als we het aantal passagiers opnieuw willen verdubbelen, moeten we ofwel extra uitgangen bouwen zodat de perrons sneller leeg zijn, ofwel de ruimte daar vergroten", zei hij in het interview.

Beschrijving problemen op o.a. de sporen 13 en 14 van Berlin Hbf.



Figuur 6: Sporen Berlin Hbf hoog (2e verdieping)

Veel treinen richting West-Deutschland, Keulen en Amsterdam, vertrekken vanaf spoor 13 en 14. Zoals op naastgelegen figuur te zien is.

12:28 bis 8. Aug.	ICE 373	Wolfsburg Hbf 13:37 – Braunschweig Hbf 13:55 – Hildesheim Hbf 14:18 – Göttingen 14:50 Ⓞ Frankfurt (Main) Hbf 16:44 – Mannheim Hbf 17:27 – Karlsruhe Hbf 17:58 – Interlaken Ost 21:59	14
12:35 bis 8. Aug.	RE 2 RE 3117	Berlin Zoologischer Garten 12:40 – Berlin-Charlottenburg 12:44 – Berlin-Spandau 12:54 – Albrechtshof 13:00 Ⓞ Nauen 13:21	14
12:48 bis 8. Aug.	ICE 548	Wolfsburg Hbf 13:52 – Hannover Hbf 14:28 Ⓞ Bielefeld Hbf 15:26 – Dortmund Hbf 16:12 – Bochum Hbf 16:26 – Essen Hbf 16:37 – Duisburg Hbf 16:50 – Düsseldorf Flughafen 17:00 – Düsseldorf Hbf 17:08	14
12:55 bis 8. Aug.	IC 142	Hannover Hbf 14:37 – Rheine 17:34 Ⓞ Hengelo 18:07 – Deventer 18:41 – Apeldoorn 18:57 – Amersfoort Centraal 19:24 – Amsterdam Centraal 19:59	14

Hierbij een vertrekstaat van spoor 14 op Berlijn Hbf. In het zelfde tijdspad vertrekken er ook nog 2 lokale treinen vanaf spoor 13.

Figuur 7: Vertrekstaat van perron 14

ICE 373	Berlin Ostbahnhof – Interlaken Ost	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
250 km/h	← Berlin Ostbahnhof – Frankfurt(M)Hbf Frankfurt(M)Hbf – Basel SBB →	Bpmdzf	Bpmz	Bpmz	Bpmz	Bpmz	Bpmz	Bpmz	Bpmz	Bpmbsz	ARmz
		11	12	14							
		Apmz	Apmz	Apmzf							
	← Basel SBB – Bern – Interlaken Ost →										
		205	713	Wagenzuglänge: 374,470 m							
Summe der Sitzplätze:		918									

ICE 548	Berlin Ostbahnhof – Düsseldorf Hbf	21	22	23	24	25	26	27	31	32	33
250 km/h	← Berlin Ostbahnhof – Düsseldorf Hbf	Bpmdzf	Bpmz	Bpmz	Bpmz	Bpmbsz	ARmz	Apmzf	Bpmdzf	Bpmz	Bpmz
		34	35	36	37						
		Bpmz	Bpmbsz	ARmz	Apmzf						
		154	734	Wagenzuglänge: 403,940 m							
Summe der Sitzplätze:		888									

IC 142	Berlin Ostbahnhof – Amsterdam C		32	31	30	29	28	27	26	25	24
200 km/h	← Berlin Ostbahnhof – Amsterdam C	Lok	Avmmz	Avmmz	Bvmmsz	Bpmmbz	Bpmmbz	Bpmmz	Bpmmz	Bpmmz	Bpmmz
		108	492	Wagenzuglänge: 237,600 m							
Summe der Sitzplätze:		600									

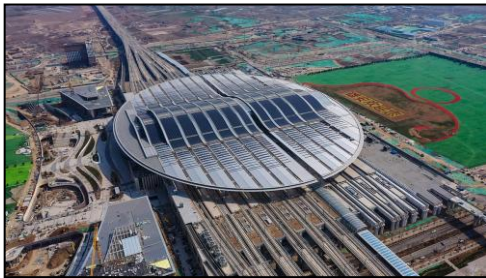
Figuur 8: Samenstelling en aantal passagiers van een aantal treinen

De problemen hierboven beschreven, de perrons lopen vol, zijn het extreemst als een aantal treinen vertraging hebben. In ons voorbeeld vertrekken er 3 internationale treinen binnen een ½ uur. Op zich niet erg extreem veel. Omdat deze internationale treinen samen een grote capaciteit aan passagiers hebben gaat het toch over in totaal meer dan 2400 reizigers. Op Amsterdam-Zuid gaan bovengenoemde gevaarlijke situaties ook ontstaan. Het grote aanbod internationale reizigers vraagt om grotere perrons, meer perrons, en grotere wachtruimtes dan nu voorzien.

3.3 Een wachthal bij de grote trein stations in China

Ik heb in zowel in 2024 en 2025 3 weken met de trein door China gereisd. Tickets kopen kun je heel eenvoudig vanuit Nederland via meerdere websites. Je paspoort wordt je trein ticket.

In China rijden ook veel (HSL) treinen met heel veel passagiers. De architectuur van de meeste nieuwe grote treinstations in China zijn allemaal gelijk. Op de begane grond rijden de Treinen het station in en uit. Daar boven is een grote ruimte/wachthal waar de passagiers wachten op hun treinen. Vanuit de wachthal zijn er per perron 2 toegangen tot dat perron. Een elektronisch bord boven een toegang geeft aan welke wagons nummers van jouw trein bij deze toegang horen. Ongeveer 10 minuten voordat de trein vertrekt krijg je toegang tot het perron.



Figuur 9: Luchtfoto station Xiong

Het treinstation van Xiong'an in de buurt van Peking in China is het grootste treinstation in Azië. Met een bouwoppervlakte van 475.200 m² is het station tot nu toe het grootste van Azië. Het is 606 m lang van noord naar zuid, 355,5 m breed en 47,2 m hoog (Zhang et al., 2020).



Figuur 10: Wachtruimte station Nanking

Dit is een gedeelte van de wacht hal van station Nanking Zuid. De indeling van deze wacht hal is iets anders dan de meeste Chines treinstations. Deze hal bestaat uit een linker wacht gedeelte(stoelen) en een rechter wachtgedeelte met hier tussen een breed loop gedeelte. De wachthallen van de grote treinstations in China kunnen vaak meer dan 10.000 passagiers opvangen.

Bij eventuele vertraging van hun trein blijven de passagiers in de wacht-hal en er ontstaan geen chaotische situaties op de perrons zoals bij station Berlijn Hbf.



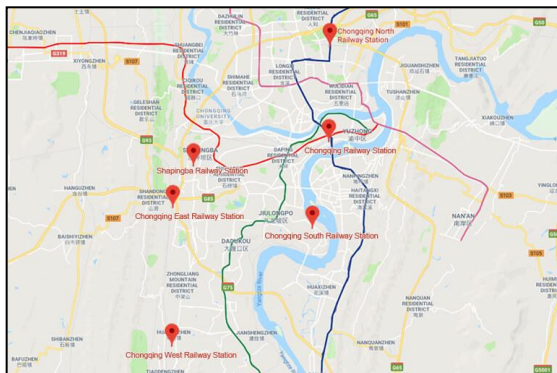
Figuur 11 Station Xian Noord met 34 perron-sporen

Het station met de meeste perron sporen, waarvan ik gebruik gemaakt heb, is station Xian Noord. Er zijn op dit station 34 perronsporen met daarboven een grote wachtruimte. Op het linker deel van bovenstaande figuur wachten de reizigers bij ingang 34A tot ze worden toegelaten tot hun perron. Op het rechter deel van bovenstaande figuur staan de reizigers op de juiste plek om in hun wagon te stappen. Na vertrek van de trein is dit perron helemaal leeg. Alle passagiers voor de volgende trein(en) wachten in de bovengelige wachtruimte.



Figuur 12: Grote wachtruimte van station Zhengzhou East

Tijdens mijn treinreis in 2024 door China ben ik ook vertrokken van station Zhengzhou East, zoals op bovenste foto te zien is. Een grote wachthal met tussen de toegangen tot de perrons veel stoelen waarop de passagiers tijdens het wachten plaats kunnen nemen. China heeft meer dan 100 steden met meer dan 1 miljoen inwoners. De meeste grotere steden in China hebben zelfs meerdere grote treinstations.



Figuur 13: De treinstations in Chongqing

There are six train stations in Chongqing, including Chongqing North Railway Station, Chongqing West Railway Station, Shapingba Railway Station, Chongqing Railway Station, Chongqing South Railway Station and Chongqing East Railway Station

Er zijn de laatste jaren China veel grote treinstations bijgebouwd. Dit zijn meeste zeer grote nieuwe stations. Deze stations worden aan de rand of buiten de stad gebouwd en de verbinding met de naastgelegen stad wordt verzorgd met een uitgebreid metro net.

Boven genoemde oplossing is voor ons probleem, het realiseren van een (groot) internationaal treinstation in Amsterdam, niet een oplossing. Ook aan de rand van Amsterdam is er geen beschikbare ruimte voor een groot treinstation. Het dichtgooien van “de nieuwe meer” en het gebruiken van een groot deel van “het Amsterdamse Bos” voor een nieuw treinstation is dan ook geen realistisch idee/oplossing.

3.4 Conclusie

Zowel op Berlin Hbf (Hoch) als op Amsterdam-Zuid zijn er capaciteitsproblemen. Bij het vertrek van meerdere (internationale) treinen in een kort tijdsbestek blijkt de infrastructuur te krap om vertragingen op te vangen.

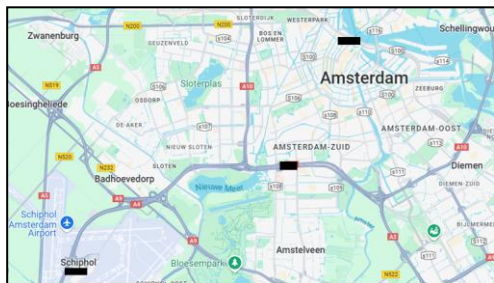
Voor beide net genoemde stations geldt dat er extra wachtruimte gerealiseerd moet worden waar de reizigers moeten wachten voordat ze het perron op mogen.

Net genoemde wachtruimte moet een capaciteit hebben van meerdere duizenden passagiers. In China hebben de wachtruimtes van de grotere stations een capaciteit van meer dan 10.000 passagiers tot zelfs 20.000 passagiers.

Bij Amsterdam-Zuid kan een extra grote wachtruimte gerealiseerd worden boven het station. De uitstraling van dit station wordt dan heel anders dan op de huidige impressie foto's te zien is.

Hfst 4 De opstelterreinen voor de internationale treinen

4.1 Inleiding



Figuur 14: De 3 (grote) Amsterdamse treinstation

Als einddoel wordt er in de meeste onderzoeken naar gestreefd naar de realisatie van 3 (grote) treinstation voor de regio groot Amsterdam. Deze stations zijn: Amsterdam-CS, Amsterdam-Zuid en station Schiphol zoals in hier naast gelegen figuur te zien is.

In dit Hfst wordt onderzocht waar de opstelterreinen van station Amsterdam-Zuid moeten komen als er wordt gekozen om Amsterdam-Zuid **het** internationale treinstation van Amsterdam te gaan maken.



Figuur 15: De ICNG als Eurocity Direct

De Eurocity Direct rijdt 16 keer per dag en vertrekt vanuit Lelystad en rijdt via Amsterdam Zuid richting België. Deze trein keert in Nederland in Lelystad. Het parkeren(opstelterrein) van deze treinen kan in Lelystad of verder plaatsvinden. Deze benodigde opstelcapaciteit voor deze internationale trein, die ook stopt op station Amsterdam-Zuid, wordt daarom in dit onderzoek niet meegenomen.

De huidige opstelterreinen in groot Amsterdam zijn:

- [Watergraafsmeer\[07\]](#)
- [West haven\[08\]](#)
- [Hoofddorp\[09\]](#)

Het opstelterrein Amsterdam Zaanstraat was een historisch belangrijke locatie voor het opstellen van reizigersmaterieel, maar uit beschikbare documentatie blijkt dat de exacte,

statische capaciteit in 'bakken' (individuele rijtuigen) varieert door de tijd heen en sterk gerelateerd is aan de geplande herontwikkeling van het gebied.

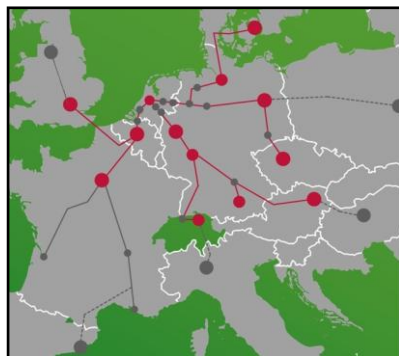
Geplande afbouw: Vanwege de transformatie van het gebied naar woningbouw (Haven-Stad) zijn de emplacementen Dijkersgracht en Zaanstraat aangewezen om opgeheven te worden, waarbij de opstelcapaciteit wordt verplaatst naar het Westelijk Havengebied.

In Bijlage1 “Opstelterrein Watergraafsmeer” wordt dit opstelterrein nader beschreven. Met een breedte van 180 meter en een lengte van 1,8 km beslaat dit opstelterrein een forse oppervlakte. Een dergelijk groot opstelterrein kan niet vlak bij station Amsterdam-Zuid gerealiseerd worden omdat daarvoor geen ruimte is .

4.2 Een optimale spoorontsluiting voor Amsterdam en omgeving

4.2.1 Gevolgen keuze Amsterdam-Zuid als internationaal station Amsterdam

We kunnen de int. treinen die Amsterdam-Zuid aandoen onderverdelen in 2 categorieën.



De treinen uit **Engeland/Frankrijk** die langs Schiphol rijden en eindigen op Amsterdam-Zuid en de treinen uit **Duitsland** die langs Amsterdam-Rai rijden en eindigen op Amsterdam-Zuid.

Het internationale treinverkeer van/naar Amsterdam zal de komende jaren fors toenemen.

Figuur 16: De (toekomstige) internationale treinen naar Amsterdam

4.2.1.1 Treinen uit Engeland/Frankrijk



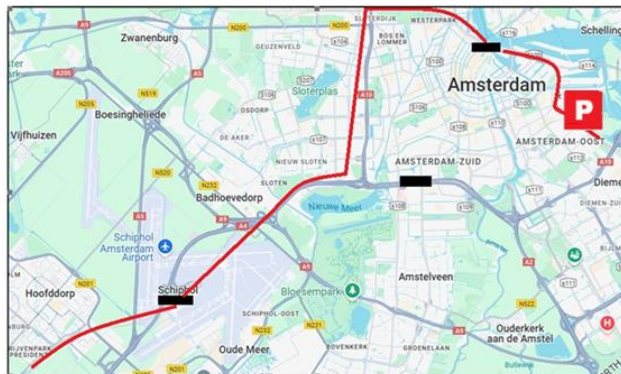
Nachttreinen(toekomstig) uit de richting Spanje en Engeland

- Barcelona (Via Rotterdam- Antwerpen)
- Manchester (Via Rotterdam- Antwerpen)

Bovengenoemde nachttreinen hebben ook opstelcapaciteit nodig. Deze capaciteit is gering vergeleken met het aantal dag-treinen vanuit Engeland en Frankrijk.

Figuur 17: Treinen Engeland/Frankrijk

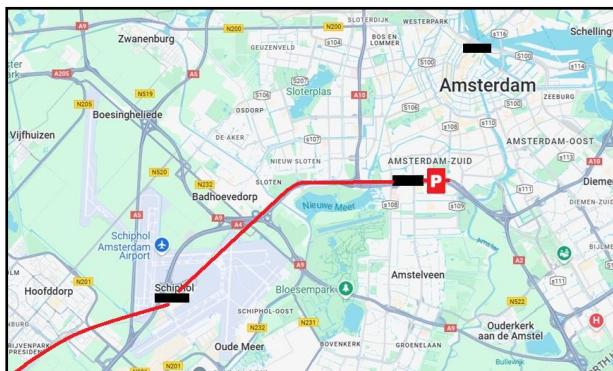
In de 2 onderstaande figuren zien we de **huidige** situatie bij het parkeren van zowel de internationale treinen vanuit Parijs/London naar Amsterdam CS op Watergraafsmeer en het parkeren van de int. treinen vanuit Duitsland naar Amsterdam CS op Westhaven.



Figuur 18: Treinen uit Engeland/Frankrijk parkeren op Watergraafsmeer

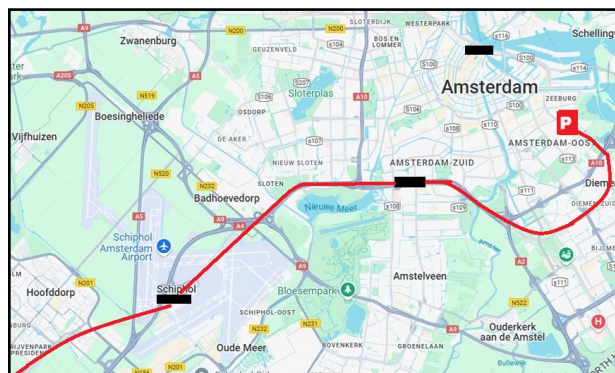
Watergraafsmeer opstelterrein is van groot belang om de gewenste dienstregeling goed uit te voeren. Dit geldt voor Amsterdam en omgeving en ook voor de rest van Nederland.

Tevens is Watergraafsmeer hét opstelterrein voor internationale treinen zoals de Eurostar en de Nightjet.



Figuur 19: Treinen Parijs/Londen parkeren bij Amsterdam-Z(Toekomst)

Het meest logische zou zijn het opstelterrein voor treinen uit Engeland/Frankrijk ten oosten van station Amsterdam-Zuid te positioneren. Zoals in hiernaast staande figuur te zien is.



Figuur 20: Treinen Parijs/Londen parkeren bij Watergraafsmeer(Toekomst)

Een andere oplossing voor het parkeren van de internationale treinen vanuit Engeland/Frankrijk, die als eindbestemming Amsterdam-Zuid hebben, is het opstelterrein Watergraafsmeer. Zoals in hiernaast gelegen figuur te zien is.

Voor het parkeren van de treinen vanuit Parijs/Londen is ten Oosten van het station Amsterdam-Zuid erg weinig ruimte beschikbaar. Alleen voor een zeer beperkt (max. 2) aantal treinen is er (eventueel) ruimte om te parkeren vlak bij station Amsterdam-Zuid.

Een oplossing is het laten doorrijden van deze treinen naar opstelterrein Watergraafsmeer. De afstand tussen Zuid en Watergraafsmeer is 10 km. Zie bijlage 1.

Dit is een verre van ideale oplossing. Een gedeelte van dit traject is zelfs enkel spoor, als de Gooilijn wordt overgestoken. Door deze keuze gaan dagelijks veel (lege) treinen rijden tussen Amsterdam-Zuid en Watergraafsmeer, over dit al zeer druk bereden spoor.

4.2.1.2 De treinen uit Duitsland

Duitsland(en verder)



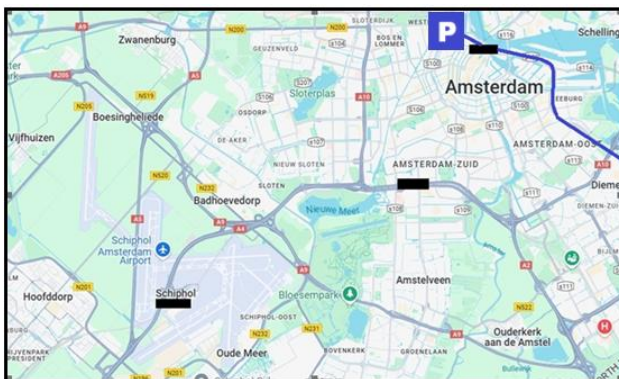
Figuur 21: Treinen vanuit de richting Duitsland

Nachttreinen uit de richting Midden, Noord en Oost Europa

- Kopenhagen (Via Amersfoort-Hengelo) (Toekomstig)
- Warschau (Via Amersfoort-Hengelo) (Toekomstig)
- Praag (Via Amersfoort-Hengelo)
- Wenen (Via Amersfoort-Hengelo)
- Zurich (Via Utrecht- Oberhausen)
- Milaan (Via Utrecht- Oberhausen)

Bovengenoemde nachttreinen hebben ook opstelcapaciteit nodig.

Zie ook: [Slapend onderweg\[10\]](#), Potentieel van de internationale nachttrein van en naar Nederland



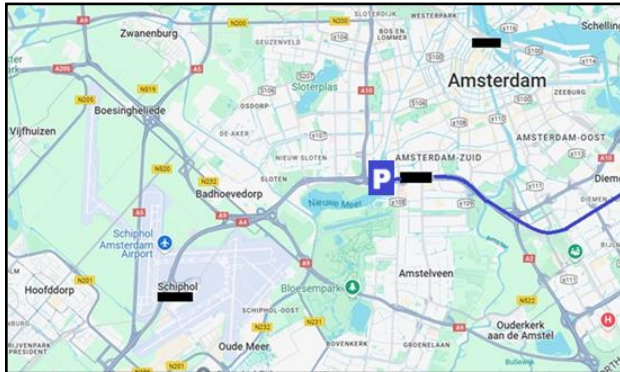
Figuur 22: Treinen vanuit Duitsland parkeren bij Zaanstraat(Nu)

Ook bij Amsterdam-CS gaan er meer goederen- en reizigerstreinen rijden. Daarom is het opstelterrein in het Westelijk Havengebied uitgebreid. Er is dan ruimte voor 110 reizigerswagons extra. De uitbreiding is gerealiseerd op een onbebouwde strook grond naast het bestaande goederen-opstelterrein.

Hoofddorp opstelterrein

Opstelterrein Hoofddorp is ook een cruciaal emplacement voor het opstellen, rangeren en onderhouden van binnenlandse treinen, vaak in relatie tot station Hoofddorp en de nabijheid van Schiphol. Het terrein faciliteert de start en het einde van de dagelijkse dienstregeling.

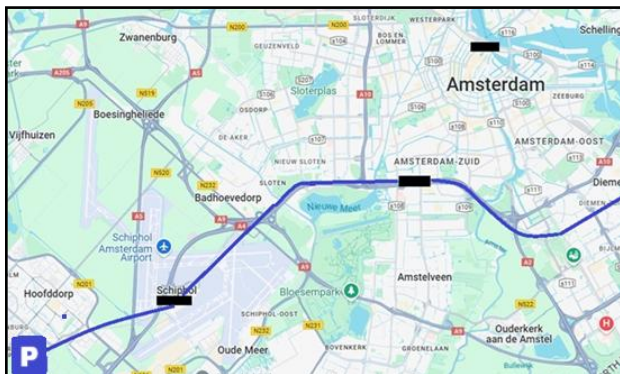
We onderzoeken wat het betekent als de internationale treinen vanuit Duitsland als eindstation Amsterdam-zuid krijgen.



Figuur 23: Treinen vanuit Duitsland parkeren bij Amsterdam-Zuid (Toekomst)

Het meest logische zou zijn het opstelterrein voor treinen uit Duitsland ten westen van station Amsterdam-Zuid te positioneren. Zoals in hiernaast staande figuur te zien is.

Ten westen van station Amsterdam-Zuid is geen ruimte voor een normaal tot groot opstelterrein.



Figuur 24: Treinen vanuit Duitsland parkeren bij Schiphol/Hoofddorp (Toekomst)

Een andere oplossing voor het parkeren van de internationale treinen vanuit Duitsland, die als eindbestemming Amsterdam-Zuid hebben, is het opstelterrein Hoofddorp. Zoals in hiernaast gelegen figuur te zien is.

Kiezen voor Hoofddorp als opstelterrein voor treinen uit Duitsland die Amsterdam-Zuid als (eind)bestemming hebben is verre van optimaal. De meeste reizigers van bovengenoemde treinen (toeristen) hebben Amsterdam als bestemming en niet station Schiphol. Deze net genoemde reizigers zullen dus in Amsterdam-Zuid de trein verlaten. Als deze treinen doorrijden naar Schiphol en Hoofddorp zal de bezetting van deze treinen erg laag zijn. We hebben dit gezien toen de Berlijntrein op Schiphol eindigde dat de bezetting van deze trein (bij aankomst) erg laag was. De bezetting van deze trein verbeterde toen deze weer vertrok/eindigde op Amsterdam-CS.

Vanaf 9 december 2012 rijden de Intercitytreinen tussen Amsterdam en Berlijn niet meer via Schiphol. De treinen vertrekken en eindigen sindsdien op Amsterdam Centraal in plaats van op Schiphol, en stoppen ook niet meer op Amsterdam Zuid en Duivendrecht.

Problemen die opgelost moeten worden zijn de overbelasting van het station Schiphol en het treinverkeer door de Schiphol tunnel. Bij deze oplossing, opstelterrein Hoofddorp voor

internationale treinen uit Duitsland, krijgen we veel extra treinverkeer door de Schiphol tunnel en extra treinen die op Schiphol stoppen. Deze treinen zijn tevens erg slecht bezet. Bezetting zal zeker onder de 25% liggen. Dit betekent dat we met deze oplossing juist de eerder genoemde problemen groter maken dan oplossen.

Opstelterrein Hoofddorp kan dus niet gebruikt worden voor het opstellen van de internationale treinen uit Duitsland die eindigen op Amsterdam-Zuid/Schiphol.

4.3 Samenvatting

4.3.1 Keuze Zuid en Hoofddorp

INT Amsterdam-Z	Opstelterrein	Afstand
Treinen Engeland/Frankrijk	Watergraafsmeer	10,0 km
Treinen Duitsland	Hoofddorp	14,1 km

Tabel 3: Keuze int. station Zuid + Hoofddorp

Bovenstaande oplossing is volgens mij de slechte keuze. Grote afstanden tussen het station en de opstelterreinen. De afstand tussen station Zuid en het opstelterrein Hoofddorp is zelfs 14,1 km. De problemen die we o.a. willen oplossen zijn:

- Drukte station Schiphol
- Overbelasting Schiphol (trein)tunnel

Door dagelijks veel extra lege of bijna lege treinen te laten rijden tussen Zuid en Hoofddorp worden beide bovengenoemde problemen niet opgelost maar juist vergroot.

4.3.2 Keuze Zuid en Westhaven

INT Amsterdam-Z	Opstelterrein	Afstand
Treinen Engeland/Frankrijk	Watergraafsmeer	10,0 km
Treinen Duitsland	Westhaven (Via Sloterdijk)	9,2 km

Tabel 4 : Keuze int. station Zuid + Westhaven

Deze oplossing is minder slecht omdat de afstand tot het opstelterrein Westhaven 5 km korter is dan de afstand naar opstelterrein Hoofddorp. De afstand naar opstelterrein Watergraafsmeer is met 10 km ook nog erg groot. Vanaf Zuid moet tevens nog wel een nieuw spoorboog aangelegd worden richting Sloterdijk. Hier ook nog veel extra (lege) treinverkeer tussen Zuid en Westhaven wat een grote belasting vormt voor dit drukke stuk spoor.

4.3.3 Keuze CS en Watergraafsmeer + Westhaven

INT Amsterdam-CS	Opstelterrein	Afstand
Treinen Engeland/Frankrijk	Watergraafsmeer	4,3 km
Treinen Duitsland	Westhaven	4,1 km

Tabel 5: Keuze int. station CS + Westhaven

Deze oplossing is de beste oplossing voor het gebruik van de opstelterreinen om een optimale treindienst te kunnen uitvoeren. Beide opstelterreinen zijn gesitueerd op een korte afstand (4 km) van Station Amsterdam-CS. Tevens zijn bij deze oplossing er al brede (minimaal 6 sporen) spoorbundels aanwezig tussen CS en beide opstelterreinen. Bij de andere oplossingen maken deze lege treinen alleen gebruik van het reguliere spoor waarvan ook de volgens dienstregeling rijdende treinen gebruik maken.

4.4 Conclusie

Als we Amsterdam-zuid als (eind)Station voor de internationale gaan gebruiken is er voor het parkeren (opstelterrein) geen ruimte op een korte afstand van station Amsterdam-Zuid opstelterreinen te realiseren zonder het aanzien van de Zuid-as aanzienlijk geweld aan te doen. Dit geldt voor zowel treinen uit de richting Frankrijk/Engeland als uit de richting Duitsland.

Treinen van uit Parijs/London, die via Station Schiphol, Amsterdam-Zuid bereiken moeten daarna naar het opstelterrein Watergraafsmeer. Door de grote afstand tussen dit station en het opstelterrein is dit een verre van optimale oplossing. Tevens komt er door deze keuze veel extra treinverkeer, met lege treinen, op dit al drukke traject.

Kapitaal vernietiging: Er is al veel geïnvesteerd in de huidige opstelterreinen rond Amsterdam-Centraal. Dit zijn opstelterrein Watergraafsmeer en opstelterrein Westhaven. Om vlakbij station Amsterdam-Zuid weer nieuwe opstelcapaciteit voor treinen te gaan realiseren is duur/onmogelijk en de al aanwezige opstel capaciteit gaat dan minder gebruikt worden.

Amsterdam-Centraal met de al aanwezige 2 opstelterreinen is het station dat het meest geschikt is om als het internationaal treinstation van Amsterdam gebruikt te gaan worden.

[Stand van zaken HRN-concessie 2025–2033 en analyse potentiële knelpunten\[11\]](#)

Emplacementen

Hier komt bij dat al deze frequentieverhogingen doorgaans extra materieel vergen. Dit materieel moet ergens opgesteld (geparkeerd) en behandeld (schoonmaak en onderhoud) kunnen worden. Binnen het programma *Behandelen en Opstellen* (B&O) is de emplacementscapaciteit zoveel mogelijk binnen het bestaande budget uitgebreid. Tegelijkertijd ontstaan er zonder verdere uitbreiding van emplacementen mogelijk in de toekomst nieuwe knelpunten.

Opstelterreinen (Emplacementen) zijn een heel belangrijk onderdeel van het goed laten functioneren van het spoorvervoer. Bij de keuze van Amsterdam-Zuid als toekomstig internationaal treinstation van Amsterdam is de problematiek van het parkeren (opstellen) van treinen onvoldoende onderzocht. Eigenlijk helemaal niet onderzocht.

Hfst 5 Veranderende vervoersstromen bij keuze Zuid als int. Treinstation

In Bijlage 10 “vertrektijden Schiphol” is het aantal treinen geteld die resp. van Schiphol richting SLOTERDIJK of richting ZUID rijden.

Huidige aantal treinen

Groen: Schiphol- Sloterdijk en verder, Rood= Schiphol- Amsterdam Zuid en verder

Groen= 11 Rood=16

Voor de combinatie TGV(Parijs) en EUROSTAR(London) tel ik 1 trein per uur mee die nu van Schiphol naar Amsterdam-CS rijden.

Toekomstige aantal treinen als Amsterdam-Zuid het internationaal treinstation van Amsterdam wordt. Groen=10 Rood=22

Voor zowel de TGV(Parijs) als de EUROSTAR(London) tel ik 1 trein per uur mee die van Schiphol naar Amsterdam-Zuid gaat. Er komen dus op de Rode route 2 treinen per uur bij. Op de Groene route gaat daardoor 1 trein minder per uur rijden.

De internationale treinen naar Duitsland staan opgesteld op opstelterrein Hoofddorp en beginnen hun reis op Schiphol om daarna via Amsterdam-Zuid verder te reizen.

Voor de Duitsland-Zuid verbindingen zou het ideaal zijn dat er 2x/u een verbinding komt van Amsterdam naar Keulen en verder. Dit zou dan 1x/u een ICE naar Frankfurt en verder kunnen zijn. Tevens 1x/u een IC van Amsterdam naar Keulen. Er komen dus op de Rode route 2 treinen per uur bij.

Voor de Duitsland-Noord verbinding zou het ideaal zijn dat er 2x/u een verbinding komt van Amsterdam naar Osnabrück en verder. Dit zou dan 1x/u een ICE naar Berlijn kunnen zijn. Tevens 1x/u een IC van Amsterdam naar Osnabrück. Er komen ook dus hier op de Rode route 2 treinen per uur bij.

Bovenstaande 2x/u verbindingen van Schiphol naar resp. Osnabrück en Keulen lijken een hoog aantal. Zeker op drukke uren worden deze aantallen treinen in de toekomst gehaald. Voor de verbinding naar Berlijn zijn nu al 2 maatschappijen (DB/NS en GOVOLTA) actief die deze verbinding aanbieden. De Italiaanse spoorwegen willen deze verbinding ook in de toekomst gaan aanbieden. Dag-treinen naar Hamburg/Kopenhagen zullen zeker in de toekomst ook nog vanuit Amsterdam gaan vertrekken. Hopelijk gaat de rechtstreeks ICE Amsterdam- Basel in afzienbare tijd ook weer rijden.

Bij een aanname van 1x/u een trein van Schiphol naar resp. Osnabrück en Keulen komen we op de rode route uit op 20 treinen per uur. Nog steeds het dubbele van de toekomstige aantal treinen op de Groene(Sloterdijk) route.



Figuur 25: Het aantal treinen resp. van Schiphol naar CS en ZUID per uur

In bovenstaande figuur is te zien dat bij de keuze voor Amsterdam-Zuid als internationaal treinstation het aantal treinen op de relatie Schiphol- Amsterdam-Zuid flink gaat toenemen (van 16 naar 22 per uur) en het aantal treinen op de relatie Schiphol- Amsterdam CS zelfs gaat afnemen. Een niet ideale situatie.

Op de route Schiphol- Amsterdam CS zouden meer treinen kunnen gaan rijden nu alle internationale treinen via de route Schiphol- Amsterdam Zuid gaan rijden. Er is ruimte op dit stuk spoor. In combinatie met een toekomstige situatie dat de Noord-Zuid Metro doorgetrokken is naar Schiphol/Hoofddorp is dit geen logische keuze. Veel reizigers zullen met de metro van Schiphol naar Amsterdam gaan reizen. Er is dan eerder behoefte aan minder treinen van Schiphol naar Amsterdam CS dan meer treinen door de aanleg van net genoemde metro traject.

Laatste nieuws (Augustus-2026)

Naast hun dagelijkse trein naar Parijs via de oude lijn gaat GoVolta in 2029 ook 3x per dag over de HSL naar Parijs rijden. Zie ook Bijlage 11 GoVolta naar Parijs. Nog meer internationale treinen van/naar Amsterdam-Zuid. Deze hoeveelheid (int.) treinen kan dit station niet aan.



Figuur 26: GoVolta Locomotief

Hfst 6 Groot onderhoud New York Penn Station

Penn Station Today: A Station Under Stress

Riders today navigate platforms that are too narrow for the crowds that use them, with too few stairs, elevators and escalators to move people on and off trains efficiently. When trains do not arrive or depart on schedule, delays often cascade such that a late train on one track can delay movements across the entire station. The problems facing Penn Station today are serious and will only become more severe as train service and ridership grow in the future.

New York Penn Station Service Optimization Study(June 2026)

[The FRA's new study\[37\]](#) is the first to propose a fundamental, ground-up rethinking of how Penn Station could substantially expand capacity within its current footprint.

Ik heb bovengenoemd rapport toegevoegd om te laten zien dan congestie problemen niet alleen op Amsterdam CS/Zuid een problemen zijn maar ook op dit station. Om in de toekomst het toenemende treinverkeer goed te kunnen afhandelen moet ook het nieuwe internationale treinstation van Amsterdam optimaal ontworpen zijn voor de toenemende reizigers aantallen. Verder zal ik niet op in dit rapport genoemde problemen/oplossingen ingaan. Alleen de toegangsprobleem van een perron zal ik hieronder kort toelichten.



In naastgelegen figuur zijn de toegangen vanuit de wachtruimte naar het perron te zien zoals de situatie is op de meeste grote Chinese treinstation.

Figuur 27: Toegang tot het perron, alleen vanuit het midden

Wat niet optimaal verliep bij mijn treinreizen door China was het verlaten van het perron bij aankomst van mijn trein op treinstation Beijing-Zuid. Op het zelfde perron kwamen tegelijkertijd 2 treinen binnen van elk 16 rijtuigen. Alle passagiers van beide treinen moeten de trein verlaten omdat dit station voor beide treinen het eindstation is. Bijna 2000 reizigers spoeden zich naar het midden van het perron om daar per (rol)trap of lift dit perron te verlaten. Dit zorgde voor een grote opstopping omdat de beperkte capaciteit van trap/lift het grote aantal passagiers niet aankon. Een oplossing voor dit probleem kan zijn om zowel aan de linker(eind) kant als rechter(eind) kant van het perron nog extra trap/lift capaciteit toe te voegen. Deze optimalisatie wordt o.a. ook genoemd in het Penn document.



In naastgelegen figuur is te zien de situatie als aan het begin en eind van een perron een extra **trap/lift (Groen kruis)** zijn toegevoegd.

Figuur 28: Toegang tot het perron, tevens vanaf de uiteinden

De toegang tot het perron vanuit een wachtruimte of vanuit de ingang van een station heeft nu veel meer capaciteit en er ontstaan geen opstoppen meer van reizigers van/naar het perron. Dit ontwerp criterium moet worden meegenomen bij het realiseren van het (nieuwe) internationaal treinstation van Amsterdam.

Bijlage 1 De grote treinstations in Amsterdam



Figuur 29: De spoorinfrastructuur van Groot-Amsterdam

In bovenstaande figuur zien we de spoor infrastructuur van de regio Groot-Amsterdam met de 3 grote stations en de 3 grote (trein) opstelterreinen.

STATIONS:

- A Amsterdam-Centraal
- B Amsterdam-Zuid
- C Schiphol

OPSTELTERREINEN:

- P1 Watergraafsmeer
- P2 Westhaven
- P3 Hoofddorp

Opstelterreinen P1 en P2 worden vanaf Amsterdam-Centraal gebruikt voor:

- Dagelijkse dienstregeling. (Schoonmaken en gereed maken volgende dienst)
- Parkeren in de nacht

Opstelterreinen P2 en P3 zouden vanaf Amsterdam-Zuid gebruikt kunnen worden voor het parkeren in de nacht. Het is mogelijk een klein(2 sporen) opstelterrein, aan beide kanten van station Amsterdam-Zuid, te realiseren voor de functie dagelijks dienstregeling. Als er op dit kleine opstelterrein geen plaats is zal er ook tijdens de normale dienstregeling gebruik gemaakt moeten worden van de opstelterreinen Hoofddorp en Watergraafsmeer.

Keerspooren binnenlandse shuttles[12]

In de scope van het project Zuidasdok zijn 2 keerspooren opgenomen bij Diemen Zuid voor het keren van binnenlandse shuttles van 200 meter. In geen van de onderzochte lijnvoeringsscenario's is gebruik van deze keerspooren voorzien. Een dubbele TGV heeft een lengte van bijna 400 meter. Die past niet.

Er zijn geen keerspooren opgenomen aan de Oost kant van station Amsterdam-Zuid in bovengenoemd document "Verkennd capaciteitsonderzoek Zuidas Amsterdam". De dag en nacht treinen uit Duitsland moeten na een stop op Amsterdam-Zuid doorrijden naar opstel terrein Hoofddorp.

TGV PBKA	
	
Serie	NMBS: 4301-4307 DB: 4321-4322 NS: 4331-4332 SNCF: 4341-4346
Fabrikant	GEC Alsthom
Vervoerder	Eurostar
Bouwjaar	1996-1997
Samenstelling	Motorwagen+8 Rijtuigen+Motorwagen
Spoorwijdte	1.435 mm
Massa	383 ton
Lengte over buffers	200,19 m
Maximum-snelheid	320 km/h



Een dubbele Thalys heeft een lengte van 400 meter.



Figuur 30: Een dubbele Thalys

Internationale treinen op volle lengte (Thalys 400 meter) passen zeker niet op de 2 keerspooren bij Diemen-Zuid die maar 200 meter lang zijn.

Bijlage 2 Gebruik opstelsterreinen Watergraafsmeer en Hoofddorp



Figuur 31: Keuze Amsterdam-Centraal als het internationale treinstation van AMsterdam

Bij keuze voor Amsterdam-Centraal als het internationale treinstation kunnen de opstelsterreinen P1 en P2 gebruikt worden. Zoals in bovenstaande figuur te zien is. Het gebruik van deze opstelsterreinen is dan hetzelfde als in de huidige situatie. Er zijn dikke spoorbundels beschikbaar tussen Centraal en P1/P2. Het reguliere spoorvervoer heeft weinig last van bovengenoemd extra treinverkeer van/naar de opstelsterreinen.

De afstand van Amsterdam-Centraal naar:

- P1 4,3 km
- P2 4,1 km



Figuur 32: Keuze Amsterdam-Zuid als het internationale treinstation van Amsterdam

Bij keuze voor Amsterdam-Zuid als het internationale treinstation kunnen de opstelterreinen P1 en P3 gebruikt worden. Zoals in bovenstaande figuur te zien is. Als er van Zuid naar/van P1 gereden moet worden moet er gebruik gemaakt van de reguliere sporen. Tot Duivendrecht zijn daarvoor 4 sporen beschikbaar. Vanaf Duivendrecht zijn 2 sporen beschikbaar en voor het laatste gedeelte van deze verbinding is slechts 1 spoor beschikbaar. Dit (extra) verkeer veroorzaakt extra drukte op dit al druk bereden traject

Als er van Zuid naar/van P3 gereden moet worden moet er gebruik gemaakt van de reguliere sporen. Tot aan de aansluiting met de sporen vanuit Sloterdijk zijn 2 sporen beschikbaar. Door de Schiphol-tunnel zijn 4 sporen beschikbaar. Het reguliere spoorvervoer heeft veel last van bovengenoemd extra treinverkeer. In de ochtend komen minimaal 6 nachttreinen aan op Amsterdam-Zuid uit de richting Duitsland, die leeg of bijna leeg doorrijden, richting Schiphol en daarna door naar opstelterrein Hoofddorp. De vele dag-treinen die eindigen op Zuid komen hier nog bij.

De afstand van Amsterdam-Zuid naar:

- P1 10,0 km
- P3 14,5 km

De bovengenoemde afstanden zijn meer dan het dubbele dan de afstand naar de opstelterreinen bij keuze Amsterdam-Centraal als het internationale trein station van Amsterdam. De treinen uit Duitsland kunnen ook op opstelterrein P2 geparkeerd worden. Voordeel: Geen belasting schipholtunnel en station Schiphol. De afstand tot P2 is 10 km. Er moet dan bij Slotervaart een extra spoorboog naar het Noorden worden aangelegd. Het laten stoppen op centraal van de internationale treinen uit Duitsland en daarna parkeren op P2 is de betere oplossing.

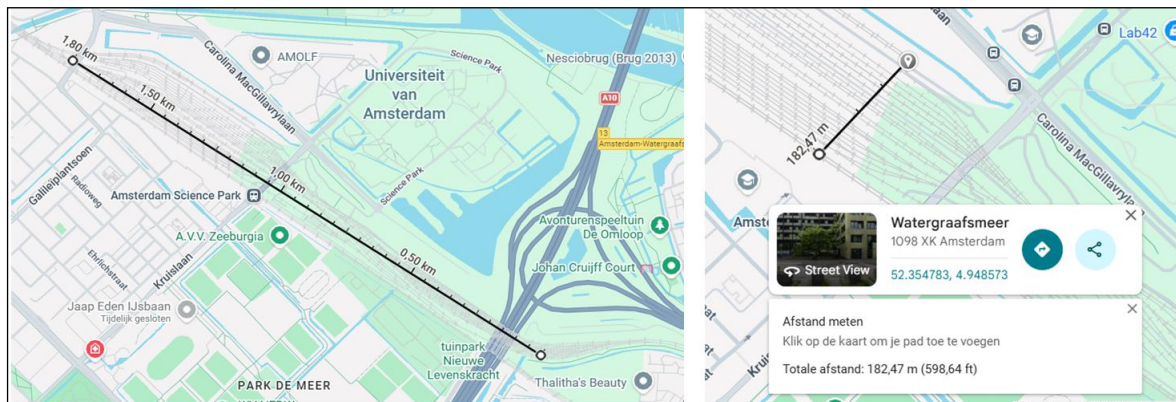
Bijlage 3 Opstelterrein Watergraafsmeer



Watergraafsmeer is een van de belangrijkste opstelterreinen in Nederland. Dagelijks komen hier vele treinen na hun diensttijd ‘overnachten’. Ze worden van binnen en buiten schoongemaakt en bevoorraadt.

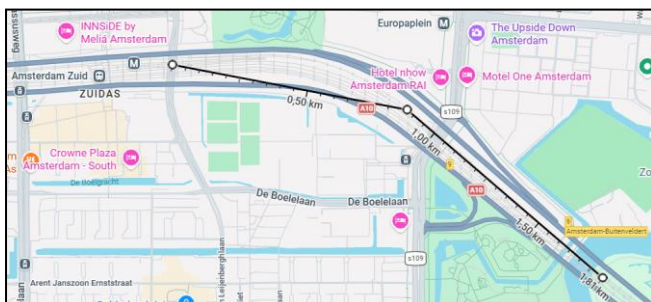
In de afbeelding hiernaast is een luchtfoto te zien van het opstelterrein “Watergraafsmeer”.

Figuur 33: Luchtfoto Watergraafsmeer



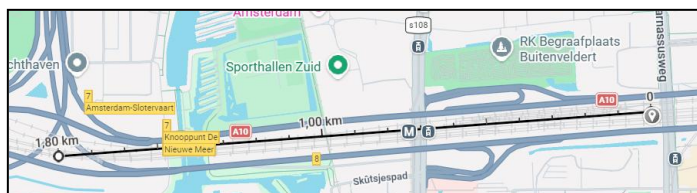
Figuur 34: De afmetingen van het opstelterrein Watergraafsmeer

De lengte van dit opstelterrein is 1,80 km en de breedte is 182 meter zoals in deze figuur te zien is. De vraag naar opstelcapaciteit voor treinen zal de komende jaren toenemen omdat zowel het nationale als internationale treinverkeer substantieel gaat toenemen.



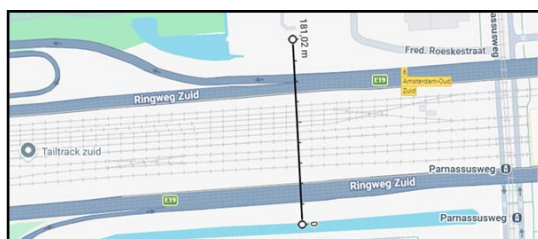
Figuur 35: Een eventueel opstelterrein ten Oosten Amsterdam-Zuid

In naastgelegen figuur is te zien wat het betekent als een opstelterrein ter grootte van Watergraafsmeer (lengte 1,8 km) ten Oosten van station Amsterdam-Zuid gesitueerd wordt. Totaal niet realistisch om ten Oosten van Amsterdam-Zuid een opstelterrein te gaan inrichten.



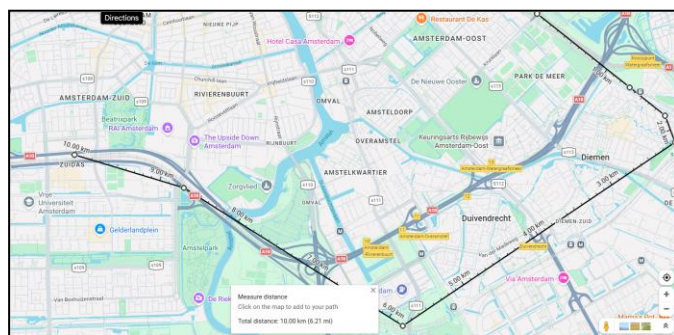
Figuur 36: Een eventueel opstelsterrein ten Westen van Amsterdam-Zuid

In naastgelegen figuur is te zien wat het betekend als een opstelsterrein ter grootte van Watergraafsmeer ten Westen van station Amsterdam-Z gesitueerd wordt.



Figuur 37: De breedte van een eventueel opstelsterrein bij Amsterdam-Zuid + Skyline

Er is geen ruimte voor het realiseren van een opstelsterrein ten Oosten en/of ten Westen van station Amsterdam-Zuid en bij een eventuele realisatie van een (groot) opstelsterrein op deze plek wordt de Zuid-as(omgeving) een groot trein-emplacement. Van een strakke/mooie Zuid met skyline is dan geen sprake meer.

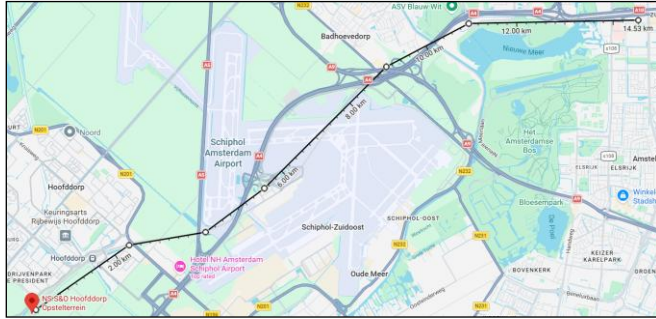


Figuur 38: Afstand Amsterdam-Z naar Watergraafsmeer

De afstand tussen station Amsterdam-Z en het opstelsterrein Watergraafsmeer is 10 km. Een redelijk grote afstand om dagelijks veel (lege) treinen heen en weer te laten rijden. Tevens rijden deze treinen over al een zeer druk bereden stuk spoor wat niet bijdraagt aan oplossen van de problemen op het spoor.

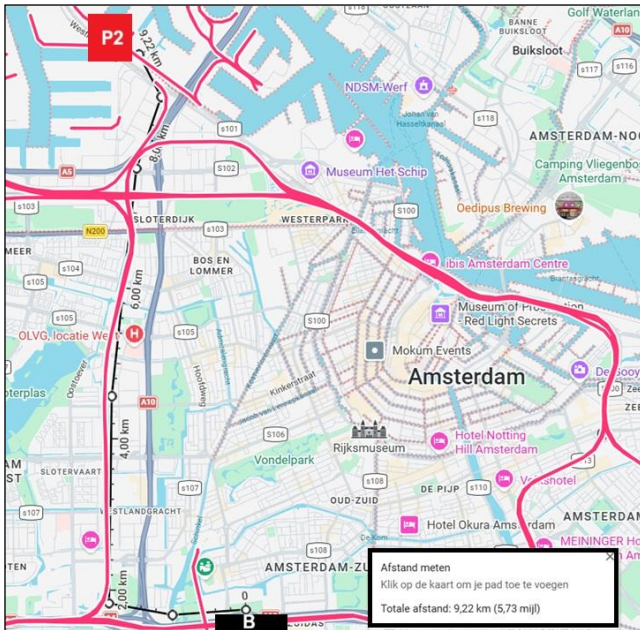
Het opstelsterrein Watergraafsmeer wordt nu o.a. functioneel gebruik voor:

- Tijdens de reguliere dienstregeling het parkeren van een internationale trein. Deze trein schoonmaken en beschikbaar stellen om binnen een korte tijd weer ingezet te worden in de reguliere dienstregeling
- Het parkeren in de nachtelijke uren, wanneer deze internationale treinen niet ingezet moeten in de dienstregeling.



Figuur 39: Afstand Ams-Z en het opstelsterrein Hoofddorp

De afstand tussen station Amsterdam-Z en het opstelsterrein Hoofddorp is 14,53 km. Een grote afstand om dagelijks veel (lege) treinen heen en weer te laten rijden. Tevens rijden deze **lege** treinen over al een zeer druk bereden stuk spoor (Amsterdam-Z naar Schiphol).



Figuur 40: : Afstand Ams-Zuid en opstelsterrein Westhaven

Als er een nieuwe spoorboog (verbinding) bij Slotervaart komt om rechtstreeks van Zuid naar Sloterdijk te kunnen rijden zouden de internationale treinen uit Duitsland, die eindigen op Zuid, ook geparkeerd kunnen worden bij het Opstelsterrein West-haven. Een afstand van 9,22 km. Een relatief grootte afstand en het zorg voor extra treinverkeer, met lege treinen, op het al overbelaste spoor traject Slotervaart-Sloterdijk

Bijlage 4 Opstelterrein China Xian



Figuur 41: Opstelterrein in Xian

De Xi'an East EMU Depot is het grootste ondersteunings- en onderhoudscentrum voor hogesnelheidstreinen in Noordwest-China, strategisch gekoppeld aan het Xi'an East Railway Station. Het uitgestrekte complex van 1,39 miljoen vierkante meter omvat exact 80 opstelsporen (stabling tracks) en 16 inspectiesporen.

De faciliteit is ontworpen om de vloot van Fuxing-treinen (die snelheden tot 350 km/h bereiken) in het uitgebreide hogesnelheidsnetwerk van China operationeel te houden. De belangrijkste operationele en onderhoudskenmerken van het depot zijn:
Capaciteit: Met 80 opstelsporen kan het depot grote aantallen elektrische treinstellen (EMU's) tegelijkertijd herbergen, reinigen en voorbereiden op passagiersdiensten.
Onderhoud: Het depot is uitgerust voor niveau 1 (Level-1) en niveau 2 (Level-2) onderhoud, evenals correctief onderhoud.

Bovengenoemd opstelterrein hoort bij het nieuwe station Xian Oost. Oost heeft in totaal 27 perronsporen. De foto's die ik heb gemaakt in Xian zijn van station Xian Noord met 34 perronsporen. Dan hebben we in het centrum ook nog het stadion Xian railway station. Het is een van de vier grootste treinstations in China qua passagiersvolume en een van de zes belangrijkste spoorwegterminals van het land. Tevens is er nog een kleiner treinstation Xian Zuid met 13 perronsporen.

Om een goed functionerend spoorsysteem te kunnen aanbieden zijn goed functionerende opstelterreinen nodig. Dit geldt ook voor een goed functionerende internationaal treinstation van Amsterdam.

Bijlage 5 Substitutie Vliegen- Schiphol Amersfoort/Utrecht

Om de Substitutie van luchtvaart naar spoor een succes te laten zijn moeten de reistijden naar belangrijke internationale bestemmingen fors omlaag, vergeleken met de huidige reistijden.

Door te kiezen voor Amsterdam-Centraal als het internationale trein station kiezen we niet voor de meest optimale oplossing voor de bovengenoemde doelstelling(Substitutie).

Toelichting:

- Combinatie Vliegveld en main-station

We zien in Europa/Wereld weinig combinaties van een groot vliegveld en een groot treinstation. Voorbeelden zijn Berlijn, London en Frankfurt.

Het enige niet kleine trein station in Europa bij een groot vliegveld is bij de luchthaven Charles de Gaulle in Parijs. Het TGV-station Charles de Gaulle heeft 6 sporen, waarvan de twee centrale sporen 200 km/u kunnen rijden en geen perron hebben. De vier zijsporen worden bediend door twee centrale perrons. Het Parijse kop station Gare du Nord heeft 30 perronsporen. Het treinstation CdG met 4 perronsporen is niet een erg groot station. Dit station is kleiner dan station Schiphol.

- Bezetting internationale treinen

Van de reizigers die met een internationale trein naar/van Nederland reizen hebben veruit de meeste reizigers NIET Schiphol als hun eindbestemming. De meeste reizigers van bovengenoemde treinen zijn toeristen en willen voor het overgrote deel reizen van/naar Amsterdam-Centraal. Door vanaf Centraal te vertrekken worden veel meer reizigers bedient dan als er vanaf Schiphol vertrokken wordt.

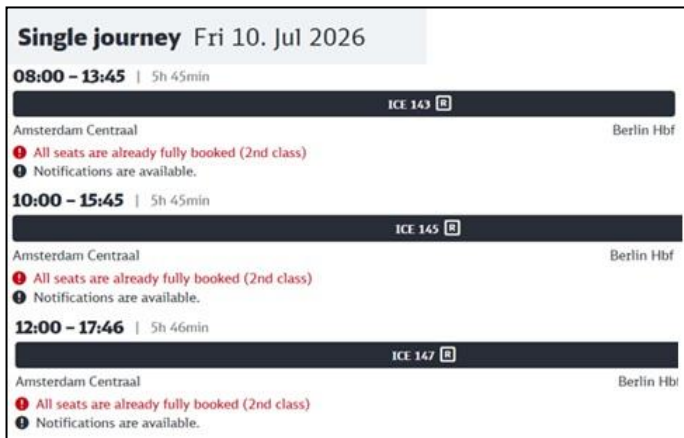
- Frequentie internationale trein

Op dit moment rijden de internationale treinen van Amsterdam naar Berlijn/Frankfurt en Parijs/London 1x per 2 uur. Voor reizigers die op Schiphol landen en met één van deze bovengenoemde treinen verder wil reizen is dit verre van optimaal. Voor deze internationale treinen moet gereserveerd worden. Keuze voor een trein met een korte overstap tijd is niet altijd de beste oplossing. Bij een kleine vertraging van de vlucht wordt de geboekte trein gemist. Er moet 2 uur gewacht worden voor een volgende (directe) trein waar tevens nog een nieuwe reservering voor gekocht moet worden. Op bepaalde (reis)tijden zijn zo kort voor vertrek er geen tickets (met plaats reserveringen) meer beschikbaar.

Waar heeft deze internationale treinreiziger meer profijt van:

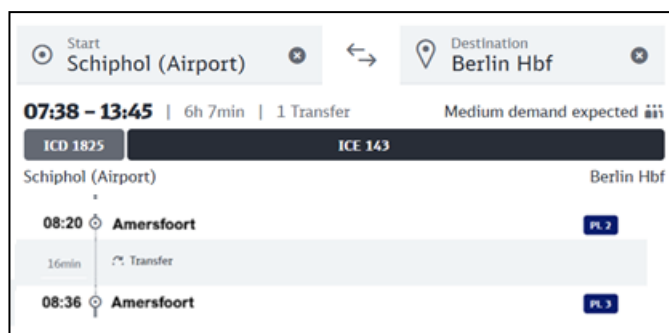
Meer treinen per uur

Door b.v. 2x per uur naar bovengenoemde bestemming te rijden zijn de overstap tijden op Schiphol, of een ander station, veel korter en zullen veel meer reizigers de trein kiezen i.p.v. Schiphol verder te reizen met het vliegtuig.



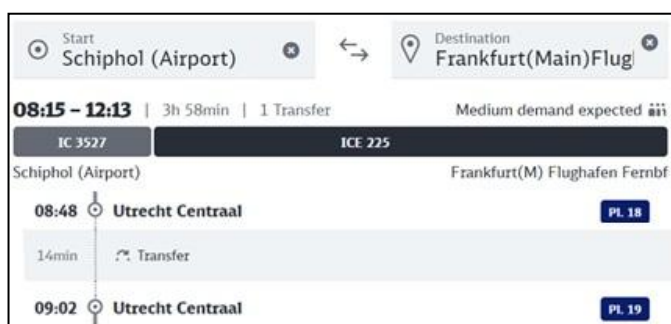
Een ander groot voordeel van veel meer treinen per uur is dat (hopelijk) niet alle treinen volgeboekt zijn. Zoals in de naast gelegen figuur te zien is zijn op 10 Juli alle treinen die van Amsterdam naar Berlijn gaan 's ochtends al volgeboekt.

Figuur 42: Volgeboekte treinen van Amsterdam naar Berlijn



Zoals in naastgelegen figuur te zien is moeten treinreizigers die nu van Schiphol naar Berlijn reizen in Amersfoort overstappen. Als er voldoende (snelle) treinverbindingen van Schiphol naar Amersfoort zijn kan deze reiziger na een korte wachttijd overstappen in zijn trein naar Berlijn.

Figuur 43: Van Schiphol naar Berlijn



Zoals in naastgelegen figuur te zien is moeten treinreizigers die nu van Schiphol naar Frankfurt reizen in Utrecht overstappen. Als er voldoende (snelle) treinverbindingen van Schiphol naar Amersfoort zijn kan deze reiziger na een korte wachttijd overstappen in zijn trein naar Frankfurt.

Figuur 44: Van Schiphol naar Frankfurt

Als er frequente snelle internationale trein verbindingen vanaf Amsterdam-Centraal naar resp. Berlijn, Frankfurt en Parijs zijn profiteren daar ook de internationale treinreizigers die vanaf Schiphol verder willen reizen.

Bijlage 6 Uitbreiding station Amsterdam-Centraal



Figuur 45: Station Amsterdam-Centraal

De reden om station Amsterdam-Zuid het internationale treinstation van Amsterdam te gaan maken is dat de uitbreiding van de (spoor) capaciteit op Amsterdam-Centraal niet mogelijk is. Uit mijn onderzoek komt naar voren dat het uitbreiden van station Amsterdam-Zuid nog complexer/duurder is dan de uitbreiding van Amsterdam-Centraal. Komt er nog bij dat de meeste internationale treinreizigers niet in Zuid willen aankomen maar op Centraal.

Doe een onderzoek naar de mogelijkheden om Amsterdam-Centraal het internationale treinstation van Amsterdam te doen zijn.

Uitbreidingsmogelijkheden:

Kunnen we iets met het (verplaatsen) van het huidige busstation? Onder de meest linker kap van het station (zie bovenstaand figuur) kunnen misschien wel 2 of meer sporen gerealiseerd worden. Een grote wachtruimte voor internationale reizigers is zowel op Zuid als bij Centraal noodzakelijk. Op centraal zijn mogelijkheden om deze wachtruimtes te realiseren boven de sporen zowel aan de Oost kant als West kant van de perronkappen.

Ruimte maken voor internationale treinen:

Verplaats binnenlandse treinverbindingen naar andere stations binnen (groot) Amsterdam. Dit in combinatie met het verbeteren van het metronet in Amsterdam, o.a. de aanleg van de noord zuid-Metro.

[Doortrekken Noord-Zuid lijn iets dichterbij\[13\]](#)



Ook voor toeristen en bezoekers van de hoofdstad is de Noord-Zuid metro lijn relevant. Een directe metro naar Schiphol spreidt reizigers over meer routes. Dat kan de druk op Amsterdam Centraal en de Noord/Zuidlijn door de binnenstad verminderen. Het past in het beleid om de stad bereikbaar en leefbaar te houden.

Figuur 46: De metro Noord-Zuid lijn van Zuid naar Hoofddorp

Wachtruimtes CS



Figuur 47: Amsterdam-Centraal met de 2 nieuwe wachtruimtes

Boven de sporen bij Amsterdam-Centraal, zowel aan de Oost als West kant van de kap, zijn er mogelijkheden om de noodzakelijk wachtruimtes te realiseren.

Eurostar

[Opening nieuwe UK Terminal Amsterdam Centraal\[14\]](#) (10 februari 2025)

Vandaag hebben Eurostar, NS en ProRail de nieuwe terminal voor treinreizigers naar Londen officieel in gebruik genomen. Staatssecretaris Chris Jansen van Openbaar Vervoer en Milieu heeft de terminal feestelijk geopend. Vanaf nu reizen treinreizigers via de nieuwe terminal weer rechtstreeks met Eurostar van Amsterdam en Rotterdam naar Londen. De moderne veel ruimere terminal op Amsterdam is voorzien van alle faciliteiten om reizigers comfortabel en snel te laten inchecken en door de paspoortcontrole te leiden. Als de terminal helemaal gereed is, biedt deze ruimte aan circa 650 reizigers. Samen met de circa 160 reizigers die op station Rotterdam instappen, is er plaats voor ruim 800 reizigers per trein van Nederland naar Londen.

Reizen met Eurostar: hoe laat moet ik er zijn?

[De aanbevolen tijd\[15\]](#) om op het station te zijn, hangt af van waar je Eurostar-trein naartoe rijdt. Ga je naar Londen? Houd dan rekening met extra tijd om in te checken en door de paspoortcontrole te gaan.

Amsterdam Centraal		
	Eurostar Standard & Eurostar Plus	Eurostar Premier
Hoeveel minuten voor vertrek moet ik op het station zijn?	75-90	30
Hoeveel minuten voor vertrek sluit de ticketcontrole?	30	15

Figuur 48: Tabel met tijden om eerder aanwezig te zijn bij vertrek naar London

ST Pancras

Eurostar allows passengers at St Pancras to board 30 minutes earlier to ease overcrowding

The move is part of a three-stage plan to increase capacity at the station amid predictions that demand for international rail travel is set to triple.

[ST Pancras overcrowding\[16\]](#)

London St Pancras Highspeed wil capaciteit verhogen

De eigenaar van station St Pancras, London St Pancras Highspeed, die ook het spoor naar de Kanaaltunnel exploiteert, wil de capaciteit voor internationale treinreizigers verhogen, aldus de BBC. Die zou omhoog moeten van 1.800 passagiers per uur naar bijna 5.000. Het wil nu verschillende treinmaatschappijen aantrekken om een reeks diensten in Europa aan te bieden.



Momenteel is de capaciteit van de wachtzaal van Eurostar, wanneer er twee treinen – naar Parijs en Brussel – vrijwel tegelijk vertrekken, al veel te krap. Niet zelden staan er in de midden gang van het station lange wachtrijen.

Figuur 49: Wachtruimte St Pancras

Dubbeldekkers

[Eurostar bestelt €2bn dubbeldekkers\[17\]](#) bij Alstom voor Kanaaltunnel

Eurostar heeft een overeenkomst van €2 miljard bevestigd met Alstom voor een nieuwe generatie dubbeldeks hogesnelheidstreinen, de eerste ooit ontworpen om door de Kanaaltunnel te rijden. De overeenkomst, waardoor de treinen in 2031 in dienst zouden komen, komt net op het moment dat de Britse regelgevende instantie afweegt of de oude operator zijn Londense depot moet delen met concurrerende bidders die open-toegang routes naar Europa willen

Elke trein zal meer dan 1.000 passagiers vervoeren, wat ruwweg 20 procent meer zitplaatsen biedt dan de grootste bestaande vloot van Eurostar

Virgin

Vanuit Nederland met de trein naar Londen kan straks ook met [Virgin\[18\]](#) Eurostar, bekend van de treinverbinding tussen Nederland en Londen, krijgt concurrentie. De Britse miljardair Richard Branson meldt in een persbericht dat zijn Virgin Group groen licht heeft gekregen om een 'rivaliserende' treindienst in de Kanaaltunnel te starten die ook naar Nederland gaat.

Voordat de eerste trein gaat rijden, moet er eerst wel wat water door het Kanaal. Virgin zegt zelf graag in 2030 Londen te willen verbinden met Parijs, Brussel en Amsterdam. "Met plannen om verder te groeien in Europa."

Parool

[Eurostar wil verder uitbreiden\[19\]](#): van vijf naar zeven treinen per dag tussen Amsterdam en Londen. Eurostar wil het aantal treinen tussen Amsterdam en Londen verder uitbreiden. Afgelopen jaar is de capaciteit al flink toegenomen, de komende jaren wil het vervoersbedrijf van vijf naar zeven treinen per dag.

Conclusie: Er is een enorm grote opgave om de afhandeling van de Eurostar reizigers naar London ook in de toekomst te kunnen blijven uitvoeren.

Meer treinen. Soms elk uur een Eurostar trein van Amsterdam naar London. Tevens nog andere aanbieders van treinen Amsterdam- Londen. Treinen met een grotere capaciteit. Passagiers moeten meer dan een uur van te voren zich al melden bij de Eurostar terminal.



Figuur 50: UK terminal station Amsterdam CS

De capaciteit van een wachtruimte voor de Eurostar, alle treinen naar London, moet minimaal plaats bieden aan 2000 reizigers. De huidige capaciteit is 625 reizigers. Dit betekent dat een toekomst bestendige UK terminal meer dan 3x zo groot zou moeten worden.



No Waiting Space: The departure lounges are crammed, chaotic, and completely inadequate for the volume of passengers. There isn't even room to comfortably stand while waiting hours for a delayed train. The boarding process both in Adam and London and the continuous delays are the reasons for us not to travel by Eurostar again. [Trustpilot-Eurostar \[38\]](#)

INT. (Internationaal overig)

Een wachtruimte, voornamelijk voor de internationale reizigers die niet naar London reizen, kan gesitueerd worden aan de West-kant van de kap van Amsterdam-Centraal, Boven de sporen is nog ruimte. Er moet plaats zijn voor minimaal 4000 reizigers.

Uitbreiding sporen CS



Figuur 51: Uitbreiding sporen CS

Om de capaciteit van station Amsterdam Centraal te kunnen verhogen moeten er meer perrons komen en het aantal sporen voor in en uitrijdende treinen moet vergroot worden. In bovenstaande figuur is een schematisch overzicht te zien van deze extra sporen. Aan de Oost-kant van het station moeten aan “de Ruijterkade” meerdere gebouwen afgebroken worden om aan deze Oost-kant ruimte te maken voor de extra sporen. Aan de West-kant van het station staat het gebouw van “Port of Amsterdam” in de weg voor de genoemde uitbreiding van het aantal sporen. Afbreken lijkt de enigste optie. [Cruise Port Amsterdam\[20\]](#) doet de afhandeling van zee- en riviercruise in Amsterdam. De bovengenoemde werkzaamheden, verwijderen meerdere gebouwen, kosten zeker vele miljoenen. De kosten voor het ombouwen van station Amsterdam-Z tot het internationale treinstation van Amsterdam zal een veelvoud van net genoemde kosten vergen.

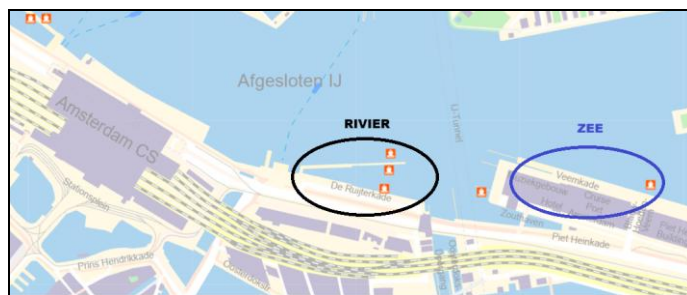


Figuur 52: ZWASH rapport - 2 extra sporen op CS

[Stationsopties ZWASH \(Zuid west Amsterdam – Schiphol – Hoofddorp\)\[20B\]](#). Amsterdam-CS is het huidige eindpunt voor alle internationale treinen, op loopafstand van de binnenstad en een belangrijk kruispunt van stedelijk openbaar vervoer. Hier kunnen drie opties bedacht worden: een uitbreiding naar 12 perronsporen in het bestaande station of in een nieuwe tunnel onder het IJ, of een uitbreiding naar 10 perronsporen.

In bovengenoemd rapport wordt o.a. ook aangegeven dat het mogelijk is om 2 extra sporen op Amsterdam- CS te realiseren.

Bijlage 7 Cruiseterminal Amsterdam



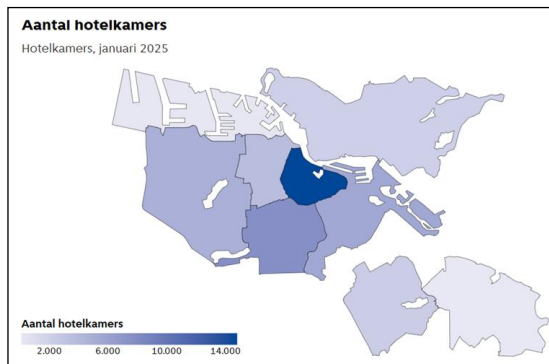
Figuur 53: Locatie Rivier en Zee cruise aanlegplaatsen

Cruiseschepen die Amsterdam in 2019 aanmeerden, hadden in totaal 749.000 passagiers aan boord die van enkele uren tot enkele nachten in de stad verbleven. Omdat het niet bekend is hoeveel van deze cruise-passagiers in Amsterdam heeft overnacht, worden cruise-passagiers apart van dag bezoeken en toeristenovernachtingen vermeld. Tijdens de coronacrisis daalde het aantal cruise-passagiers naar 34.000 in 2020 en steeg vervolgens naar 108.000 in 2021. Hierna steeg het aantal cruise-passagiers sterk, maar het aantal bleef ver onder het niveau van 2019. In 2024 waren er 544.000 passagiers van rivier- en zee-cruises samen.

Voor de vele internationale cruise toeristen, die vanaf Amsterdam gaan cruisen, is het station Amsterdam-Centraal het perfecte aankomst station omdat zowel de Rivier-cruise terminal als de Zee-cruise terminal zich op loop afstand van Centraal bevinden.

Voor deze bovengenoemde toeristen is het zeer nadelig dat eventueel Amsterdam-Zuid in de toekomst het eindpunt van alle internationale treinen gaat worden.

Bijlage 8 Hotels, B&B, Toeristische hotspots en Bert Sitters



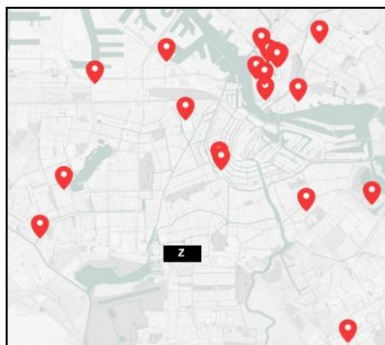
Centrum	14.800
Zuid	7.600
Oost	5.500
Nieuw-west	4.800
West	3.700
Zuid-Oost	2.300
Noord	2.100

Figuur 54: Het aantal hotelkamers per stadsdeel

Centrum is het stadsdeel met de meeste hotel bedden. Ondanks een beleid om geen nieuwe Hotels meer in Amsterdam toe te laten krijgt Noord de komende jaren nog een flink aantal nieuwe Hotelkamers.

Noord

- Amsterdam krijgt nieuw vijfsterrenhotel met rooftopbar: [The Encounter\[21\]](#)
- Karbouw realiseert twee nieuwe hotelgebouwen. [Hotels A en B\[22\]](#)
- Nieuw hotel aan de Klaprozenweg. [Hotel C\[23\]](#)
- Oude fabriek wordt getransformeerd naar bruisend hotel. [Hotelvak\[24\]](#)
- Nieuwbouw shortstay-hotel Noord. [Shortstay-hotel\[25\]](#)
- Amsterdam-Noord krijgt Hotel met 106 Appartementen. [Yays\[26\]](#)
- Aan de overkant van het IJ. [Mama Shelter\[27\]](#)
- Maritim Hotel in Amsterdam-Noord lijkt op korte termijn een nieuwe exploitant in beeld te komen. [Het hotel aan de Bercylaan 307\[28\]](#)



[Zes jaar na de hotelstop nog ongeveer twintig hotels in de pijplijn\[99\]](#).

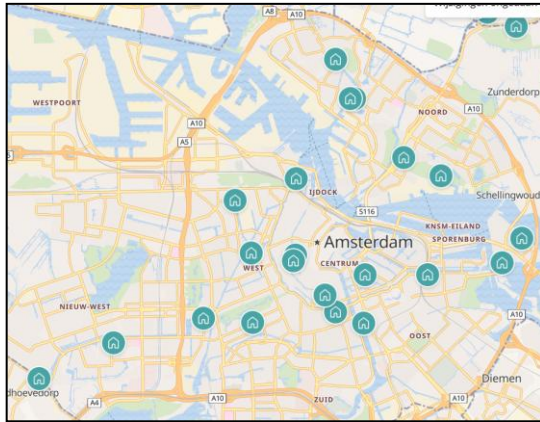
Uit navraag van AT5 blijkt dat de komst van zo'n twintig hotels daardoor niet valt uit te sluiten. Vooral in Noord komt er nog een hotelspurt de komende jaren.

Figuur 55: De nieuwe Hotels in Amsterdam

Zoals in bovenstaande figuur te zien is komen er nog veel Hotels in Amsterdam bij. In Noord kunnen we de meeste nieuwe Hotels verwachten terwijl rond (station)Zuid er geen enkel nieuw hotel gebouwd wordt.

B&B

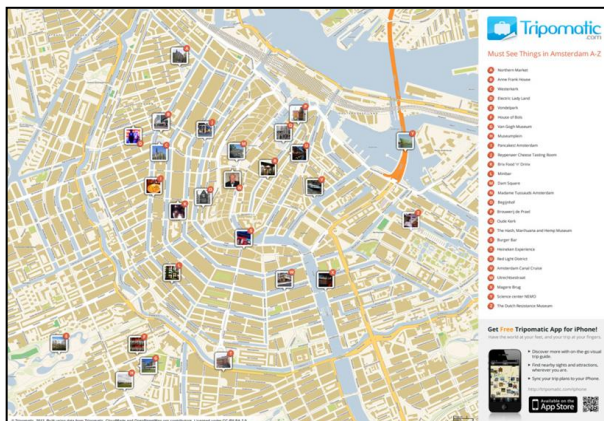
De Beste B&B's in Amsterdam[30]



Figuur 56: B&B's in Amsterdam

In naast gelegen figuur worden een aantal B&B's getoond. Dit overzicht komt van een enkele website. Is niet representatief maar gaat wel een indruk van de locaties van de beschikbare B&B's in Amsterdam.

Veel B&B's worden aangeboden in Centrum en in Noord. Rond Zuid worden bijna geen B&B's aangeboden.



Figuur 57: De toeristische hotspots van Amsterdam

In naast gelegen figuur is te zien dat de meeste toeristische attracties in het stadsdeel Centrum liggen.

Het Parool

Opinie: 'Amsterdam Centraal moet internationaal aankomst- en vertrekstation blijven'

Toen de IC Berlijn niet meer op Amsterdam Centraal aankwam, kelderde het aantal reizigers. [Bert Sitters](#) (oud-bestuurslid van de Amsterdamse Raad voor het Verkeer)[31]

Opinie: 'Maak Amsterdam CS niet ondergeschikt aan dat allureloze station Zuid'

De trein kan het alleen winnen van de vliegtuig als er meer sporen komen, dicht bij het centrum van Amsterdam, stelt [Farangis Dawoody](#)[31B]. 'Station Zuid heeft niet de capaciteit om de groei op te vangen.'

Bijlage 9 Keuze voor Amsterdam-Zuid



Er is gekozen voor [Amsterdam Zuid\[32\]](#) als internationale hub wegens de internationale allure van de Zuidas.



[Ontwerp zonder poeha\[33\]](#)

Station Amsterdam Zuid is het sluitstuk in een reeks grootschalige upgrades van stations in Nederland, waarvan Rotterdam Centraal de eerste was (de zogeheten Nieuwe Sleutelprojecten). In het nieuwe station is de [huidige Minervapassage](#) verbreed tot een stadsarcade met winkels, eetgelegenheden en fietsenstallingen. De tweede, iets smallere [Brittenpassage](#), krijgt vergelijkbare voorzieningen. Beide passages leiden direct naar de nieuwe tramhaltes aan de zuidzijde en het busstation aan de noordzijde. Een overdekt voetgangersgebied met commerciële voorzieningen verbindt de passages met de pleinen in het hart van de Zuidas.



[past bij het internationale karakter van de Zuidas\[34\]](#)

Zuid moet straks drukte op CS weg gaan nemen. CS kan namelijk niet worden uitgebreid. 'Het is een monumentaal pand. Als je die uitbreidt, kom je in het IJ terecht.

Volgens de **Maatschappij voor Beter OV** zijn die twee sporen lang niet genoeg. 'Zuid barst nu al uit zijn voegen. Die twee sporen hebben niets met de toekomst te maken. Dan zijn er minimaal vier nodig', laat een woordvoerder van de stichting aan AT5 weten. 'Dit zou de internationale toegangspoort naar Amsterdam moeten worden. De armoede druipt er gewoon vanaf.' Volgens de OV-club is het plan bedacht door 'idioten die geen geld uit willen geven'. Ze pleiten dan ook voor veel vergaande maatregelen.

Uit bovenstaande blijkt dat niet serieus onderzocht is welke station in Amsterdam het best kan worden uitgebouwd tot het internationale treinstation van Amsterdam.

Bijlage 10 Vertrektijden Schiphol

10:42 Breda via Rotterdam Centraal via Rotterdam C. Intercity direct
10:43 Hoofddorp Sprinter
10:43 Hoorn Kersenboogerd via Sloterdijk, Zaandam, Purmerend, Hoorn
10:43 Utrecht Centraal via Weesp Sprinter
10:45 Venlo via Amsterdam Zuid, Utrecht C., Intercity
10:46 Den Haag HS via Leiden C., Laan v NOI Intercity
10:47 Hoofddorp Sprinter
10:48 Amsterdam Centraal Sprinter
10:48 Lelystad Centrum Eurocity DirectNS Int
10:49 Leiden Centraal Sprinter
10:52 Breda Intercity direct
10:53 Amsterdam Centraal Sprinter
10:53 Hoofddorp
10:53 Lelystad Centrum Sprinter
10:56 Arnhem Centraal Intercity
10:59 Amsterdam Centraal Sprinter
10:59 Den Haag Centraal Intercity
11:00 Groningen via Amsterdam Zuid Intercity
11:00 Hoofddorp Sprinter
11:05 Den Haag HS Intercity
11:05 Nijmegen via Amsterdam Zuid Intercity
11:08 Amersfoort Schothorst via Amsterdam Zuid Intercity direct
11:08 Den Haag Centraal Sprinter
11:08 Hoofddorp Sprinter
11:09 Amsterdam Centraal via Lelylaan, Sloterdijk Sprinter
11:12 Brussel-Zuid Eurocity Direct NS Int
11:13 Hoofddorp Sprinter
11:13 Hoorn Kersenboogerd via Sloterdijk Sprinter
11:13 Utrecht Centraal via Weesp Sprinter
11:15 Venlo via Amsterdam Zuid Intercity
11:16 Den Haag HS Intercity
11:17 Hoofddorp Sprinter
11:18 Amsterdam Centraal Sprinter
11:18 Lelystad Centrum via Amsterdam Zuid Intercity direct
11:19 Leiden Centraal Sprinter
11:22 Amsterdam Centraal via Lelylaan Sprinter
11:22 Breda via Rotterdam C. Intercity direct
11:23 Lelystad Centrum via Amsterdam Zuid Sprinter
11:26 Arnhem Centraal via Amsterdam Zuid Intercity
11:27 Paris-Nord via Antwerpen-C EurostarNS Int
11:29 Amsterdam Centraal Sprinter

11:29 Den Haag Centraal Intercity
11:30 TGV uit Parijs naar Amsterdam
11:30 Hoofddorp Sprinter
11:30 Leeuwarden via Amsterdam Zuid Intercity
11:35 Den Haag HS Intercity
11:35 Nijmegen via Amsterdam Zuid Intercity
11:38 Den Haag Centraal Sprinter
11:38 Hoofddorp Sprinter
11:39 Amersfoort Schothorst via Amsterdam Zuid Intercity direct
11:39 Amsterdam Centraal via Lelylaan Sprinter
Totaal: Groen(CS)= 11 Rood(ZUID)=16 treinen per uur voor 1 richting.

Bijlage 11 GOVOLTA naar Parijs

GoVolta ook naar Parijs voor Euro 19[35]



Figuur 58: GoVolta route naar Parijs

GoVolta rijdt vanaf 14 december dagelijks van Amsterdam naar Parijs. Deze trein rijdt straks via Haarlem, Den Haag HS, Rotterdam Centraal, Lage Zwaluwe en Roosendaal naar België waar de trein stopt in Antwerpen-Centraal en Gent-Sint-Pieters. In Noord-Frankrijk stopt de trein in Arras en Longueau bij Amiens. De trein vertrekt 7.46 uur in Amsterdam en komt dan ruim 7 uur later om 14.54 uur aan op Gare du Nord in Parijs. In Parijs gaat de trein om 15.49 uur terug naar Amsterdam waar de aankomst om 23.29 uur is.

GoVolta 3x per dag naar Parijs over de HSL[36]

GV Dienstregeling Amsterdam -- Paris			
Dienstregeling 2027 Ingangsdatum: 12 december 2027			
HEEN -- AMSTERDAM -- PARIS			
STATION	GV 300 dagelijks	GV 302 dagelijks	GV 304 dagelijks
Amsterdam Centraal	▽ 07:00	▽ 11:40	▽ 16:30
Schiphol Airport	▽ 07:16	▽ 11:56	▽ 16:46
Rotterdam Centraal	▽ 07:45	▽ 12:25	▽ 17:15
Antwerpen-Centraal	▽ 08:20	▽ 13:00	▽ 17:50
Brussel-Zuid/Midi	▽ 09:00	▽ 13:40	▽ 18:30
Paris Gare du Nord	▽ 10:25	▽ 15:05	▽ 19:55
TERUG -- PARIS -- AMSTERDAM			
STATION	GV 301 dagelijks	GV 303 dagelijks	GV 305 dagelijks
Paris Gare du Nord	▽ 07:30	▽ 12:00	▽ 16:00
Brussel-Zuid/Midi	▽ 09:00	▽ 13:30	▽ 17:30
Antwerpen-Centraal	▽ 09:38	▽ 14:08	▽ 18:08
Rotterdam Centraal	▽ 10:13	▽ 14:43	▽ 18:43
Schiphol Airport	▽ 10:41	▽ 15:11	▽ 19:11
Amsterdam Centraal	▽ 10:55	▽ 15:25	▽ 19:25

Figuur 59: GoVolta dienstregeling naar Parijs via de HSL

Amsterdam Centraal – Parijs via de hogesnelheidslijn, dagelijks 3 ritten per dag per richting via Schiphol, Rotterdam, Antwerpen en Brussel-Zuid. Deze verbinding komt bovenop de reeds gemelde verbinding Amsterdam - Parijs via de hier boven genoemde conventionele route.

Bijlage 12 Url's

- [01] <https://onderzoek.amsterdam.nl/artikel/toerisme-in-cijfers-2025>
- [02] <https://www.kimnet.nl/actueel/nieuws/2023/10/17/gebruik-van-trein-kan-klein-deel-vluchten-vervangen>
- [03] <https://www.nhnieuws.nl/nieuws/356204/megatekort-voor-zuidasdok-kosten-lopen-op-tot-meer-dan-5-miljard>
- [04] <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/2024/03/12/adviesrapport-internationaal-station-amsterdam-zuid>
- [05] <https://zuidas.nl/zuidasdok/>
- [06] <https://www.berliner-kurier.de/berlin/hauptbahnhof-keine-besserung-bei-gedraengel-auf-bahnsteigen-in-sicht-li.2283383>
- [07] <https://www.prorail.nl/projecten/amsterdam-watergraafsmeer-vernieuwing-opstelsterrein>
- [08] <https://www.prorail.nl/projecten/amsterdam-opstelsterrein-westhaven>
- [09] <https://www.prorail.nl/nieuws/opstelsterrein-hoofddorp-wordt-uitgebreid>
- [10] <https://www.kimnet.nl/site/binaries/site-content/collections/documents/2019/06/20/slappend-onderweg-potentieel-van-de-internationale-nachttrein-van-en-naar-nederland/KiM+rapport+Slappend+onderweg+-def.+1.pdf>
- [11] https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2026D34466&did=2026D34466
- [12] https://openresearch.amsterdam/image/2019/10/2/verkennd_capaciteitsonderzoek_zuidas_amsterdam.pdf
- [13] <https://www.parool.nl/amsterdam/doortrekken-noord-zuidlijn-naar-schiphol-komt-iets-dichterbij~bcb4ed00/>
- [14] <https://www.nsinternational.com/nl/nieuws/uk-terminal-is-geopend>
- [15] <https://www.eurostar.com/nl-nl/reisinformatie/je-reis/inchecken>
- [16] <https://www.euronews.com/travel/2025/07/04/eurostar-allows-passengers-at-st-pancras-to-board-30-minutes-earlier-to-ease-overcrowding>
- [17] <https://nos.nl/artikel/2587358-spoorbedrijf-eurostar-bestelt-vijftig-nieuwe-dubbeldeks-treinen>
- [18] <https://www.rtl.nl/nieuws/economie/artikel/5536348/vanuit-nederland-met-de-trein-naar-londen-kan-straks-misschien-ook>
- [19] <https://www.parool.nl/amsterdam/eurostar-wil-verder-uitbreiden-van-vijf-naar-zeven-treinen-per-dag-tussen-amsterdam-en-londen~b17ae4aa4/>
- [20] <https://www.cruiseportamsterdam.nl/>
- [20B] https://www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/application/files/3416/0640/8475/Sationsopties_ZWASH.pdf
- [21] <https://www.entreemagazine.nl/openingen-design/amsterdam-krijgt-nieuw-vijfsterrenhotel-met-rooftopbar-the-encounter>
- [22] <https://www.karbouw.nl/projecten/hotels-amsterdam/>
- [23] <https://www.karbouw.nl/projecten/hotel-c-amsterdam/>

- [24]<https://hotelvak.eu/hotel-nieuws/vastgoed-en-ontwikkeling/oude-fabriek-wordt-getransformeerd-naar-bruisend-hotel/>
- [25] <https://vestingbouw.nl/nieuwbouw-shortstay-hotel-amsterdam-noord/>
- [26]<https://propertynl.com/Nieuws/Amsterdam-Noord-krijgt-hotel-met-106-appartementen/48e32d28-ec3e-42d2-87ea-23977e1edbe2>
- [27] <https://paulderuiter.nl/projects/hotel-mama-shelter>
- [28]<https://www.vastgoeddata.nl/article/38b02a08-293f-11f1-b04f-464e1662e283/nieuwe-exploitant-voor-maritim-hotel-amsterdam-in-zicht-union-investment-nadert-eindfase-onderhandelingen>
- [29]<https://www.nhnieuws.nl/nieuws/320618/ondanks-hotelstop-amsterdam-toch-nieuwe-hotels>
- [30] <https://www.bedandbreakfast.nl/nl/l/2759794/amsterdam>
- [31]<https://www.parool.nl/columns-opinie/opinie-amsterdam-centraal-moet-internationale-aankomst-en-vertrekstation-blijven~b53e1f5a/>
- [31B]<https://www.parool.nl/columns-opinie/opinie-maak-amsterdam-cs-niet-ondergeschikt-aan-dat-allureloze-station-zuid~b8d11d2a/>
- [32] https://nl.wikipedia.org/wiki/Station_amsterdam_zuid
- [33] <https://zuidas.nl/blog/2026/01/14/het-vernieuwde-station-en-de-stad-als-decor/>
- [34]<https://www.at5.nl/artikelen/183359/voor-2030-zes-sporen-op-zuid-en-negen-sporen-op-cs-armoede-druipt-er-vanaf>
- [35] <https://www.europesays.com/nl/223142/>
- [36]<https://www.acm.nl/nl/publicaties/melding-nieuwe-passagiersdiensten-spoor-door-go-volta-den-haag-straatsburg-den-haag-keulen-en-amsterdam-parijs>
- [37]<https://railroads.dot.gov/elibrary/new-york-penn-station-service-optimization-study-phase-i-report-final-june-2026>
- [38]<https://uk.trustpilot.com/review/www.eurostar.com?search=waiting+room+amsterdam>
- +