

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1840

Vragen van het lid **Schonis** (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Duitsland: elk uur een trein Amsterdam – Berlijn (en één uur sneller)»* (ingezonden 5 februari 2021).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 26 februari 2021).

Vraag 1

Bent u bekend met het voornemen van Duitsland om de reistijd van de Berlijntrein van Amsterdam naar Berlijn te willen verkorten tot 5 uur en 27 minuten in 2030?¹ Zo ja, op welke manier bent u betrokken bij deze plannen?

Antwoord 1

Ja, ik ben met dit voornemen bekend. Tijdens het bilateraal afstemmen van Toekomstbeeld OV en het Duitse Deutschlandtakt zijn deze beelden met elkaar gewisseld. Ik ben erg blij met de gedeelde ambitie van de Duitse overheid om de verbinding tussen onze twee hoofdsteden te versnellen. Het grootste deel van de route ligt op Duits grondgebied, dus we hebben elkaar nodig om deze verbinding te versnellen.

Vraag 2

Op welke manier passen de Nederlandse plannen om de Berlijntrein in 2025 met een half uur te versnellen in de Duitse plannen?

Antwoord 2

Deze plannen voor versnelling op de huidige route uit Deutschlandtakt en de voorgenomen versnelling per 2024 passen goed in elkaar. De benodigde infrastructurele maatregelen in Nederland voor de voorgenomen versnelling van een half uur (per 2024) zijn no-regret. Het betreffen maatregelen die de robuustheid en snelheid van het baanvak omhoog brengen tussen Deventer, Hengelo en grens en daarmee een snellere verbinding creëren die aan beide zijden van de grens in de dienstregeling past. Deze maatregelen zijn robuust en nuttig voor eventuele verdere versnelling van de verbinding in de toekomst, zoals in Deutschlandtakt wordt voorgesteld met een versnelling van nog eens een half uur op dit zelfde

¹ Treinreiziger.nl, 2 februari 2021 (<https://www.treinreiziger.nl/duitsland-elk-uur-trein-amsterdam-berlijn-en-uur-sneller/>)

traject na 2030. Zie verder mijn antwoord op vraag 3 over hoe het voorstel uit Deutschlandtakt samenhangt met de route-opties voor de lange termijn. Overigens, er is geen sprake van sec Nederlandse of Duitse plannen. De voorgenomen versnelling van een half uur (per 2024) betreft een gezamenlijke stap van zowel Nederland als Duitsland van de versnelling van deze verbinding, zie ook de MIRT brief van 27 november jl.² Ook voor de versnelling van nog een half uur na 2030 zijn we gezamenlijk in gesprek.

Vraag 3

Welke versnellingen ziet u voor zich op deze lijn aan de Nederlandse zijde na 2025?

Antwoord 3

Zoals in de MIRT brief aangegeven zijn er verschillende route-opties mogelijk om op de lange termijn verder te versnellen: via Utrecht – Arnhem (al dan niet met overstap in Duitsland), via Zwolle of via Amersfoort (de huidige route). De eerste optie, via Arnhem, sluit aan op het HSL netwerk in Duitsland. Dit is ook onderdeel van Deutschlandtakt. De route-opties via Zwolle en Amersfoort kunnen profiteren van de mogelijk extra versnelling in Duitsland. De route-opties bieden dus verschillende kansen. Daarom kijk ik met een bredere blik naar de mogelijke route-opties.

Deze lange termijn route-opties onderzoek ik in het kader van het Toekomstbeeld OV in samenhang met het nationale netwerk. Een definitieve keuze voor de lange termijn vraagt om een zorgvuldige afweging op basis van volwaardig onderzoek, rekening houdend met aansluiting op het Duits spoor netwerk en afstemming met belangrijke stakeholders zoals de Duitse collega's.

Vraag 4

Heeft u er zicht op wanneer de eerste stappen gezet worden aan de Duitse zijde om de genoemde versnellingen te realiseren?

Antwoord 4

De eerste concrete stap is de versnelling van een half uur die voorzien is in 2024. Deutschlandtakt betreft, net zoals Toekomstbeeld OV, een visiedocument voor de langere termijn ontwikkeling op het spoor. De uitvoering van de ambities in Deutschlandtakt en Toekomstbeeld OV is een continu proces waarover verschillende partijen – ministeries, infrabeheerders, en vervoerders – in gesprek zijn en zoals aangegeven nog nadere uitwerking vraagt, zoals bijvoorbeeld het uitwerken van aanvullende infrastructurele maatregelen.

Vraag 5

Kunt u de genoemde directe verbinding Amsterdam – Hamburg meenemen in de internationale marktverkenning? En welk reizigerspotentieel ziet u hier?

Antwoord 5

In de marktverkenning internationale verbindingen in open toegang onderzoek ik welk aanbod van internationale verbindingen tot stand komt onder open toegang voor zowel de internationale langeafstandsverbindingen als de kortgrensoverschrijdende verbindingen die nu onder de HRN-concessie vallen. In aanvulling hierop kijk ik ook breder naar de potentie van andere internationale verbindingen van en naar Nederland, conform mijn toezegging in het Algemeen Overleg Spoorordering van 9 september 2020. Onder die potentie valt ook de verbinding Amsterdam – Hamburg en de vraag of er vervoerders zijn die de verbinding kunnen en willen aanbieden. Ik informeer u over de eerste resultaten van de marktverkenning voor de zomer van 2021.

² Kamerstuk 35 570 A, nr. 45