

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

1933

Vragen van het lid **Ziengs** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de snelle verbinding tussen Amsterdam en Berlijn* (ingezonden 30 januari 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 20 februari 2020).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Duitsland houdt snellere trein Amsterdam-Berlijn tegen»?¹

Antwoord 1

Ja, ik ben met dit bericht bekend.

Vraag 2

Kunt u bevestigen dat de optie van het schrappen van station Bad Bentheim inderdaad niet onderzocht is? Kunt u tevens bevestigen dat de optie van het schrappen van station Rheine niet onderzocht is? Zo ja, kunt u motiveren waarom het schrappen van deze stations niet (meer) is onderzocht?

Antwoord 2

De provincie Overijssel en een aantal Duitse regionale overheden hebben de grensoverschrijdende bereikbaarheid per spoor van het Euregiogebied onderzocht², waarbij één van de onderzoeksonderwerpen de treinverbinding Amsterdam – Berlijn was. In dit onderzoek ging het niet om het versnellen van de verbinding Amsterdam – Berlijn, maar om het verbeteren van de spoorse bereikbaarheid van het Euregiogebied. Hierbij hoort volgens de regio het halteren op de stations Bad Bentheim en Rheine. Het Ministerie van IenW is niet betrokken geweest bij de afwegingen en opzet van dit regionale onderzoek. Het staat de regionale overheden uiteraard vrij om zelfstandig onderzoek uit te voeren naar OV verbindingen die zij interessant achten. In de quick scan «Verbetering trein verbinding Amsterdam – Berlijn», waar ik samen met het Duitse Ministerie van Transport en Digitale Infrastructuur opdrachtgever van ben geweest, zijn alle opties met betrekking tot hoeveel-

¹ Het Parool, 24 januari 2020 «Duitsland houdt snellere trein Amsterdam-Berlijn tegen» (<https://www.parool.nl/amsterdam/duitsland-houdt-snellere-trein-amsterdam-berlijn-tegen~ba888691/?referer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>)

² Railistics & Goudappel Coffeng, 14 september 2017, Spoorregio/Schienenregio

heid stops en reistijd afgewogen. Er zijn verschillende routeopties in beeld gebracht met verschillend stoppatroon; zo ook varianten waarbij Bad Bentheim en/of Rheine worden overgeslagen³. Deze quick scan heb ik vorig jaar naar uw Kamer verzonden⁴.

Vraag 3

Kunt u bevestigen dat dit het gevolg is van mogelijke beïnvloeding door de genoemde Duitse steden?

Antwoord 3

Nee dit kan ik niet. Zoals hierboven beschreven is mijn Ministerie niet betrokken geweest bij de opzet van dat onderzoek en de afwegingen die hierin zijn gemaakt.

Vraag 4

Deelt u de mening dat dergelijke beïnvloeding zeer onwenselijk is?

Antwoord 4

Zoals bij antwoord 2 omschreven is mijn Ministerie niet betrokken geweest bij de opzet van dat onderzoek en de afwegingen die hierin zijn gemaakt. Daarom kan ik geen oordeel vormen of er sprake is geweest van beïnvloeding. Ik heb de Provincie Overijssel wel om informatie gevraagd naar aanleiding van de berichtgeving. Zie verder antwoord 5.

Vraag 5

Heeft u hierover contact gezocht met de opdrachtgever voor het onderzoek, de provincie Overijssel? Zo nee, bent u voornemens dit alsnog te doen? Zo ja, bevestigen zij in dit contact dat er sprake is geweest van beïnvloeding?

Antwoord 5

Ja, ik heb na de berichtgeving contact gezocht met de provincie Overijssel. De Provincie Overijssel was penvoerder namens de regionale opdrachtgevende partijen. Zij geven aan dat de scope van het onderzoek is vastgesteld door de projectpartners waarbij de stations Bad Bentheim en Rheine in alle onderzoeksvarianten worden bediend. Zij herkennen zich niet in het beeld dat nu geschetst wordt over een mogelijke beïnvloeding van de onderzoeksresultaten.

Vraag 6

Deelt u de mening dat een snellere verbinding Amsterdam–Berlijn van belang is om de trein daadwerkelijk een goed alternatief te laten zijn voor het vliegen tussen deze steden?

Antwoord 6

Met de huidige reistijd is de intercity Berlijn niet voor alle reizigers een voldoende aantrekkelijk duurzaam alternatief voor de korte afstandsreis. Daarom vinden mijn Duitse counterpart en ik het van belang om de reistijd tussen onze twee hoofdsteden te verkorten. Door de verbinding te versnellen werken we aan een aantrekkelijk duurzaam alternatief voor de reiziger tussen Amsterdam en Berlijn. De groeicijfers van de verbinding Amsterdam – Berlijn, 20% groei in 2019 t.o.v. 2018⁵, sterken mijn motivatie om mij in te blijven zetten voor versnelling.

Vraag 7

Ziet u de grote obstakels in de versnelling van het traject Amsterdam–Berlijn door het overslaan van bepaalde stations?

Antwoord 7

Ik zie het versnellen door overslaan van enkele haltes als een optimalisatiestap die mogelijk lijkt op de huidige verbinding, zoals in de quick scan is onderzocht. Belangrijke notie hierbij is wel dat de huidige IC Amsterdam –

³ Bijvoorbeeld de lange termijn route via Zwolle

⁴ Bijlage bij: Kamerstuk 29 984, nr. 813

⁵ <https://nieuws.ns.nl/vier-miljoen-reizigers-in-2019-per-trein-de-grens-over/>

Berlijn een samenstelling is van twee nationale lijnen die slim aan elkaar zijn gekoppeld. Stations overslaan, in zowel Nederland als Duitsland, geeft uiteraard de vervolgvraag hoe deze stations dan bediend kunnen worden voor de binnenlandse vervoersvraag. Het bedieningsniveau moet op orde blijven. Het goed blijven betrekken van de regio bij het overslaan van stations is hierin een randvoorwaarde. Zie verder antwoord 9.

Vraag 8

Bent u van plan de huidige situatie te bespreken met de Duitse Minister van Transport en digitale infrastructuur? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Over de vervolgstappen op de eerdergenoemde quick scan ben en blijf ik met mijn Duitse collega in overleg, zie verder antwoord 9.

Vraag 9

Wat bent u van plan te doen om de snellere verbinding Amsterdam–Berlijn alsnog te realiseren?

Antwoord 9

Uit de nadere uitwerking van de quick scan Berlijntrein blijkt dat per dienstregeling 2024 een reistijdwinst van een half uur op de huidige route tussen Amsterdam en Berlijn kansrijk is. Met de regio is tijdens het BO MIRT 2019 afgesproken ons hiervoor in te zetten. Komend jaar werken we met de Duitse partners verder om tot een gezamenlijke inzet te komen voor de versnelling per dienstregeling 2024 gezien er mogelijk maatregelen nodig zijn in de dienstregeling (overslaan van haltes), nieuw materieel en/of kleine infrastructurele aanpassingen. Het streven is om deze aanpak komende maanden vorm te geven met mijn Duitse collega en vervolgens de Kamer hierover te informeren.

Verdere versnelling van de verbinding naar Berlijn op de lange termijn, waarbij grootschalige infrastructurele maatregelen noodzakelijk zijn, wordt in het Toekomstbeeld OV 2040 onderzocht. Komend najaar worden de resultaten van dit lange termijn onderzoek met de Kamer gedeeld.

Hierbij geldt dat alle routeopties volwaardig worden afgewogen conform de toezegging tijdens het AO internationaal spoor (6 februari 2019) en de motie van lid Amhaouch (Kamerstuk 29 984, nr. 819). Dit is zo ook gecommuniceerd in de MIRT-brief van afgelopen november⁶.

Vraag 10

Kunt u deze vragen één voor één beantwoorden?

Antwoord 10

Ja.

⁶ Kamerstuk 35 300 A, nr. 57