

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

1537

Vragen van de leden **Omtzigt** (Omtzigt), **Alkaya** (SP), **Grinwis** (ChristenUnie) en **Van der Plas** (BBB) aan de Staatssecretaris voor Infrastructuur en Waterstaat over *de mogelijkheid dat de nachttrein Brussel/Amsterdam-Berlijn/Dresden/Praag ook in Hengelo stopt* (ingezonden 11 januari 2022).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 2 februari 2022).

Vraag 1

Herinnert u zich dat u aan de Kamer in het MIRT Overzicht 2021 schreef dat er meer dan 9 miljoen euro is uitgetrokken voor de verbinding Hengelo-Bad Bentheim voor het wegnemen van belemmeringen voor grensoverschrijdend vervoer en de verknoping van de nationale netwerken van Nederland en Duitsland?¹

Antwoord 1

Ja. Deze bijdrage van € 9,33 mln. betreft een afspraak uit 2014 om de treindienst van Bielefeld over Osnabrück en Rheine tot 2029 door te laten rijden naar Hengelo. In het kader van navolgbaarheid worden deze eerdere afspraken opgenomen in elk volgend MIRT-overzicht.

Vraag 2

Herinnert u zich dat de regering de ambitie geuit heeft om de reistijd, frequentie en het reiscomfort te verbeteren op de internationale treinen naar het Oosten en het Zuiden?²

Antwoord 2

Ja.

¹ MIRT Overzicht 2021, pagina 46 (Kamerstuk 35 570-A, nr. 4)

² Kamerstuk 29 984, nr. 813

Vraag 3

Hoe beoordeelt u het feit dat er nu een nieuwe nachttrein gaat rijden tussen Brussel, Antwerpen, Rotterdam, Den Haag, Amsterdam en Berlijn/Dresden/Praag en dat deze trein nergens stopt tussen Amsterdam en Bad Bentheim?³

Antwoord 3

Zie mijn beantwoording van vragen 2 en 4.

Vraag 4

Is het u bekend dat Bad Bentheim weliswaar een mooie stad is, maar slechts ongeveer 15.000 inwoners heeft en dat het dus ook logischer zou zijn om de trein (ook) te laten stoppen op ten minste een extra station aan de Nederlandse kant van de grens, namelijk Hengelo (en/of Deventer)?

Antwoord 4

Naar ik begrijp van European Sleeper stopt de nachttrein Brussel-Amsterdam Praag in Bad Bentheim omdat er een wisseling moet plaatsvinden van personeel en bovenleidingspanning.

Daarbij heb ik ook begrepen dat er voor hen verschillende redenen zijn om hun nachttrein niet te laten stoppen tussen Amsterdam en de Duitse grens. Ten eerste speelt mee dat met het late vertrek en vroege aankomst op deze eventuele halteplaatsen een minder aantrekkelijk treinproduct ontstaat. Een stop op Hengelo zou bijvoorbeeld zijn rond half 1 's nachts en rond half 5 's ochtends. Deze nachtelijke tijden maken deze haltes niet erg aantrekkelijk voor zowel de reizigers die in-/uit willen stappen als voor de reizigers aan boord die rustig willen slapen. Ten tweede speelt het feit dat de dienstregeling voor deze nachttrein niet genoeg ruimte biedt voor een extra stop tussen Amsterdam en de grens. De krapte van deze dienstregeling wordt overigens, naast de wensen van overige vervoerders, mede veroorzaakt door nachtelijk onderhoud en snelheidsbeperkingen in het kader van de baanstabieleit, een toetredingsdrempel die ook naar voren is gekomen in eerder genoemde marktverkenning.

Vraag 5

Is het u bekend dat er overdag één of twee treinen per uur tussen Hengelo en Bad Bentheim zijn (reistijd: 18 minuten), maar dat er laat op de avond geen treinen rijden tussen deze stations?

Antwoord 5

Ja.

Vraag 6

Wilt u bevorderen dat de nachttrein tussen Brussel/Amsterdam en Berlijn/Dresden/Praag ook op het internationaal knooppunt Hengelo stopt, zodat reizigers uit het Oosten van het land (Amersfoort en verder naar het Oosten) naar Hengelo kunnen reizen en daar kunnen overstappen op de nachttrein naar Berlijn, Dresden en Praag?

Antwoord 6

Gezien de ambities rondom internationale verbindingen, juich ik toe dat nieuwe vervoerders deze stap maken en zelf een nieuwe verbinding in de markt willen zetten. European Sleeper rijdt deze verbinding in open toegang, waardoor European Sleeper haar eigen afwegingen mag maken binnen de eerder genoemde (on)mogelijkheden. Ik onderhoud wel contacten met dergelijke nieuwe initiatiefnemers om te kijken waar het Rijk bijvoorbeeld een rol kan spelen in het wegnemen van toetredingsdrempels.

In deze contacten heeft European Sleeper bij mij aangegeven dat ze zelf een ultieme poging doen om een stop in Oost-Nederland in te passen, maar dat dit voor 2022 niet erg kansrijk lijkt. Onderzocht wordt of een stop per 2023 realiseerbaar is, maar gezien de inpasbaarheid op het spoor netwerk (zoals genoemd in antwoord 13) lijkt dit vooral snog lastig. Zoals eerder benoemd,

³ SpoorPro, 20 december 2021 (<https://www.spoorpro.nl/materieel/2021/12/20/start-nachttrein-european-sleeper-uitgesteld-naar-zomer-2022/>)

heeft European Sleeper de bereidheid om met betrokkenen in gesprek te gaan. Ik moedig dergelijke gesprekken aan.