Managementsamenvatting

Datum	6 november 2020
Status	
Ons kenmerk/ID	-
Bijlage(n)	Technische bijlage Versnellingsmogelijkheden op korte en middellange termijn
Onderwerp	Versnellen verbinding Amsterdam Berlijn

Aanleiding
Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft de ambitie om het internationaal personenvervoer per spoor te verbeteren, waaronder het versnellen van de IC Amsterdam-Berlijn. Deze ambitie wordt ook gedeeld door het Duitse ministerie van Verkeer en Digitale infrastructuur (BMVI). In samenwerking met het BMVI heeft IenW in 2018 een studie laten uitvoeren door een consortium van Royal Haskoning DHV, AT Osbourne en SMA en Partners naar het verbeteren van de treinverbinding Amsterdam – Berlijn ("Quick scan verbetering treinverbinding Amsterdam – Berlijn"). In deze quick scan is geconstateerd dat een verbetering van de treinverbinding tussen Amsterdam en Berlijn wenselijk is. Op basis van de uitkomsten van deze quick scan heeft de staatssecretaris van IenW de opdracht aan ProRail verstrekt om de route-opties uit de quick scan nader te onderzoeken en voor de meest kansrijke variant de haalbaarheid, kosten en baten verder uit te werken[1]. Tevens is hierbij rekening gehouden met de motie Amhaouch c.s, waarbij verzocht wordt de verschillende route-varianten op een volwaardige manier te onderzoeken voor de korte, middellange en lange termijn[2].

Uit deze door ProRail – in samenwerking met NS, DB Fernverkehr (Duitse vervoerder) en DB Netze (Duitse spoorbeheerder) – uitgevoerde nadere uitwerking blijkt dat:

- Op de korte termijn (2021) – zonder aanpassingen aan de infrastructuur – kan NS 5 treinen per dag met ca 10 minuten reistijdwinst versnellen. Hiervoor zijn de aanvragen van andere treinen van DB Cargo, NSR, Arriva en Connexxion in overleg aangepast[3]. De reizigers van de betreffende nationale treindiensten wordt een goed overstapalternatief geboden. Tevens stopt één van de IC's Amsterdam-Berlijn niet meer op station Apeldoorn. Dit wordt gecompenseerd door een extra binnenlandse trein. De versnelling wordt doorgevoerd per dienstregeling 2021 (ingang december 2020)[4].
- Op de middellange termijn 2025-2030 is het mogelijk om met een combinatie van maatregelen in de infrastructuur, dienstregeling en inzet van nieuw, sneller en multicourant materieel de verbinding tussen Amsterdam en Berlijn een half uur te versnellen.
- Beide versnellingsopties maken gebruik van de huidige route via Amersfoort en Hengelo naar Bad Bentheim en verder. Op deze korte en middellange termijn zijn mogelijke alternatieve routes via Arnhem – Ruhrgebied en Zwolle – Hengelo niet aantrekkelijker. Voor beide alternatieve routes geldt dat de afgelegde afstand langer is, de reis 1 respectievelijk 2

[1] Kamerstuk 29 984 nr. 813
[2] Kamerstuk 29 984, nr. 819
[3] Elke versnelde IC Berlijn gaat ten koste van een goederenpad, dit betekent minder mogelijkheden en flexibiliteit voor goederenvervoerders. De resterende beschikbare paden bieden nog voldoende capaciteit voor het aantal in 2021 verwachte goederentreinen.
[4] Kamerstuk 29 984 nr. 902

overstappen vergt en dat daarmee ook de reistijd langer is dan de huidige route via Amersfoort – Hengelo. Hier bestaan geen realistische oplossingen voor zonder grootschalige infrastructuur-uitbreiding,

- Op lange termijn richting 2030-2040 wordt in Toekomstbeeld OV onderzocht of op deze termijn grote investeringen in de infrastructuur en grote aanpassingen in de dienstregeling in Nederland en Duitsland wel haalbaar zijn. Het onderzoek kijkt daarom zowel naar de huidige route als de alternatieven via Arnhem en via Zwolle.

Om de versnellingsmogelijkheden op middellange termijn te benutten zijn beperkte aanpassingen aan de infrastructuur nodig. Alvorens deze infra-aanpassingen te realiseren, moeten deze verder uitgewerkt worden in een verkenning. Met deze notitie wordt een samenvatting gegeven van de belangrijkste resultaten en conclusies. Tevens wordt aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gevraagd een startbeslissing te nemen voor het uitvoeren van deze verkenning.

Probleemanalyse

Het aantal grensoverschrijdende reizigers in de IC Amsterdam-Berlijn is in 2019 met 16% gegroeid en – als de corona-pandemie voorbij is – verwacht NS vanaf circa 2024 een verdere groei van het aantal internationale reizigers. Om deze groeiende groep reizigers een aantrekkelijk en duurzaam alternatief te kunnen bieden voor de reis tussen Amsterdam en Berlijn, is het gewenst de treinverbinding te versnellen. Op dit moment duurt de treinreis tussen Amsterdam en Berlijn 6 uur en 22 minuten en is daarmee qua reistijd onvoldoende concurrerend met het vliegtuig.

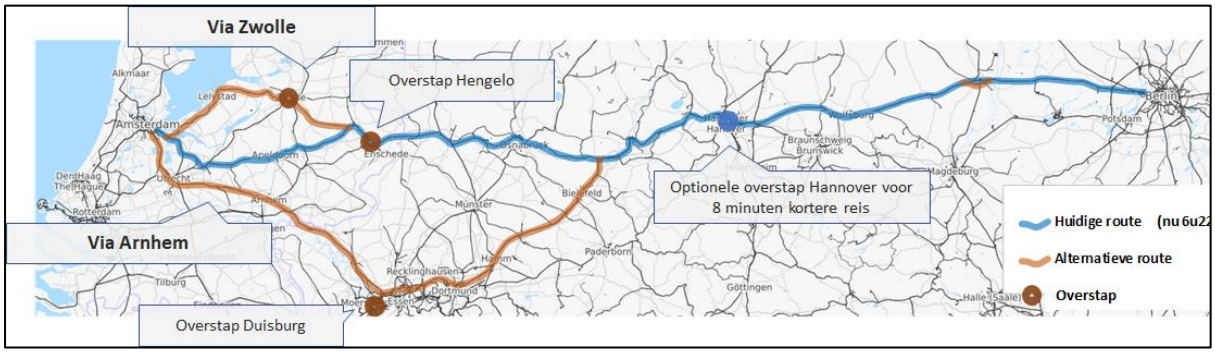
De treindienst typeert zich naast de grensoverschrijdende functie door een binnenlandse functie in zowel Nederland als Duitsland. In beide landen rijdt de trein ook als een binnenlandse Intercity. Dit gegeven beperkt de versnellingsmogelijkheden. In Nederland is daardoor ook rond Amsterdam in de spits sprake van drukte in de IC-Berlijn.

Opgave en afbakening oplossing

Er zijn voor de korte, middellange en lange termijn drie verschillende route-varianten onderzocht voor de verbinding tussen Amsterdam en Berlijn:

- De huidige route via Amersfoort-Deventer-Hengelo.
- Een route via Almere-Zwolle-Hengelo.
- Een route via Utrecht-Arnhem.

Op onderstaande afbeelding zijn de verschillende routevarianten gevisualiseerd en is aangegeven waar in de huidige situatie moet worden overgestapt



Op de korte- en middellange termijn is versnelling van de verbinding tussen Amsterdam en Berlijn via de huidige route het meest aantrekkelijk en kansrijk. Dit betreft een versnelling van een half uur. DB Fernverkehr en DB Netze hebben aangegeven dat rond 2024 een sneller treinpad in Duitsland beschikbaar komt en nieuw multicourant materieel. Om dit snelle treinpad in Duitsland te kunnen benutten (en de IC Amsterdam-Berlijn een half uur te versnellen) is tussen DB Netze, ProRail, NS en DB Fernverkehr een nieuwe grenstijd afgesproken. Deze aangepaste grenstijd is, naast het nieuwe materieel, alleen haalbaar met investeringen in infrastructuur in Nederland die middels een verkenning nader worden uitgewerkt.

Op alternatieve routes via Arnhem en Zwolle zijn er op korte en middellange termijn geen of minder kansrijke versnellingsmogelijkheden. Omdat deze grote aanpassingen aan de infrastructuur vergen die niet op korte en middellange termijn te realiseren zijn en/of grote negatieve consequenties hebben voor de binnenlandse treindiensten.

Op lange termijn is een routering via Zwolle of Arnhem wel denkbaar voor verdere versnelling van de verbinding Amsterdam-Berlijn. Deze mogelijkheden worden verder onderzocht binnen TBOV 2040.

In onderstaande tabel zijn de belangrijkste conclusies over de route-varianten samengevat.

Route	Huidige reistijd (2020)	Korte termijn (2021-2024)	Middellange termijn (vanaf ca 2024)	Lange termijn – TBOV (vanaf 2030)
via Amersfoort-Deventer-Hengelo (huidige route)	6u14, met 1x overstap in Hannover **6u22-6u27, direct zonder overstap** 15 tussenstops	**10 minuten versnelling voor deel treinen mogelijk.** Door dienstregelingswijziging. Vanwege conflicten met goederenpaden kunnen maar 5 (van de 17) treinen versneld worden.	**30 minuten versnelling voor alle treinen mogelijk.** Door dienstregelingswijziging, nieuw materieel én aanpassing infrastructuur. Infra-aanpassingen bestaan uit snelheidsverhoging Hengelo-grens, extra perron Oldenzaal + extra perron Deventer. 1 stop in Nederland minder (Almelo)	**MLT maatregelen zijn no regret.** Er zullen naar verwachting altijd internationale treinen blijven rijden via Hengelo en Bad Bentheim. Ook als op langere termijn wordt ingezet op een (extra) snelle verbinding naar Berlijn via Arnhem.
via Almere-Zwolle-Hengelo	Vanaf Amsterdam Zuid: 6u32 met 3x overstap in Zwolle, Hengelo en Hannover 6u44 met 2x overstap in Zwolle en Hengelo 18 tussenstops	**Geen versnelling mogelijk.** Versnelling vergt grote aanpassingen aan de infrastructuur tussen Zwolle en Hengelo die niet op korte termijn realiseerbaar zijn. Of heeft grote negatieve consequenties voor het binnenlandse treinverkeer.	**Geen versnelling mogelijk.** Versnelling vergt grote aanpassingen aan de infrastructuur tussen Zwolle en Hengelo die niet op middellange termijn realiseerbaar zijn. Of heeft grote negatieve consequenties voor het binnenlandse treinverkeer.	**Volgt in TBOV.** Besluit moet breed afgewogen worden op basis van netwerkanalyse. Maatregelen huidige route blijven waardevol. Vraagt investeren in spoorverdubbeling Zwolle-Wierden.
via Utrecht-Arnhem	6u42, met 1x overstap in Duisburg 10 tussenstops	**Geen versnelling mogelijk.** De route via Arnhem is zonder grote aanpassingen aan de infrastructuur in Duitsland – die niet op korte termijn realiseerbaar zijn – indirecter en langzamer dan de huidige route.	**Geen versnelling mogelijk.** De route via Arnhem is zonder grote aanpassingen aan de infrastructuur in Duitsland – die niet op middellange termijn realiseerbaar zijn – indirecter en langzamer dan de huidige route.	**Volgt in TBOV.** Besluit moet breed afgewogen worden op basis van netwerkanalyse. Vraagt investeren in versnellen baanvak Amsterdam-Utrecht-Arnhem. Duitsland neemt reeds maatregelen voor capaciteitsuitbreiding.

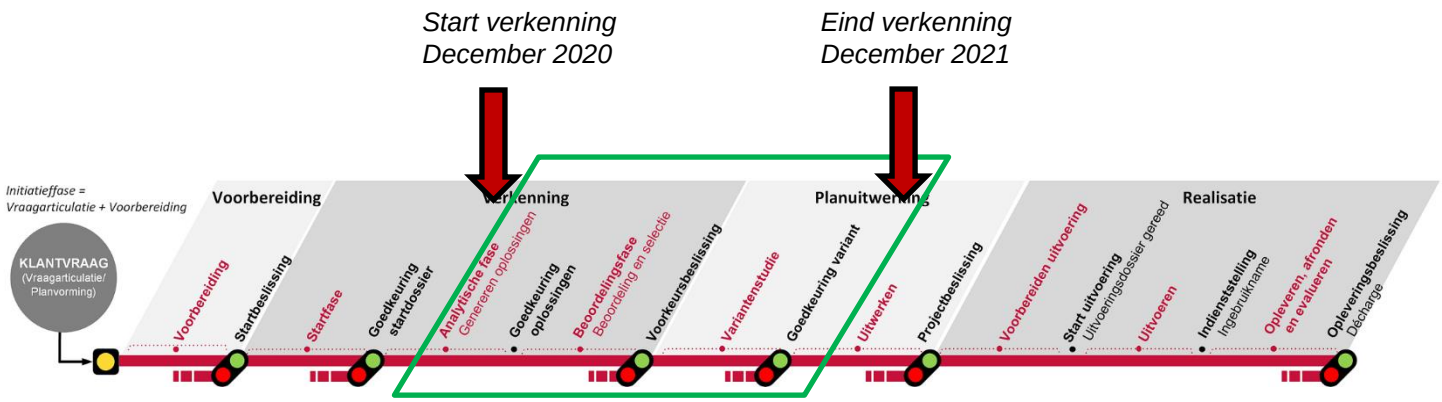
Uit te voeren verkenning
Om de IC Amsterdam-Berlijn op middellange termijn een half uur te kunnen versnellen via de huidige route, zijn aanpassingen aan de infrastructuur nodig. Deze aanpassingen bestaan uit:

- Snelheidsverhoging tussen Hengelo en Oldenzaal grens;
- Extra perron in Oldenzaal;

Voor de betrouwbaarheid/ punctualiteit van een versnelde IC Amsterdam-Berlijn, is het wenselijk ook een extra perron in Deventer te realiseren.

Deze infra-aanpassingen zullen het komende jaar door ProRail in een verkenning verder worden uitgewerkt en beoordeeld op maakbaarheid, kosten en doorlooptijd.

Organisatie en governance
De verkenning wordt uitgevoerd door ProRail in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Daarbij zal nauw samengewerkt worden met NS, DB Fernverkehr, DB Netze en het Duitse ministerie van Verkeer en Digitale Infrastructuur. De verkenning is onderdeel van het realisatieproces voor (spoor)infrastructuur projecten. Dit proces – en de plek van de verkenning daarin – is onderstaand weergegeven.



Participatie en communicatie

1. Lokaal niveau
Op station Oldenzaal en langs het traject Oldenzaal-Grens zijn aanpassingen aan de infrastructuur nodig. Aanpassingen op station Deventer zijn wenselijk. De betreffende gemeenten en particulieren met grote lokale belangen, worden bij uitwerking van deze aanpassingen betrokken. Het stakeholdermanagement richting deze partijen wordt ingevuld door ProRail én het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

2. Regionaal niveau
Ook regionale overheden zullen betrokken worden bij verdere uitwerking van de infra-aanpassingen. Regionale partijen ondersteunen de ambitie om de IC Amsterdam-Berlijn te versnellen[5],maar het versnellen van de IC Amsterdam-Berlijn kan ook (beperkte) negatieve consequenties hebben voor het regionaal openbaar vervoer en de regionale bereikbaarheid. Om deze negatieve consequenties zoveel mogelijk te voorkomen en – waar nodig – goed te kunnen bespreken, zullen ook regionale partijen en overheden nauw betrokken worden bij verdere uitwerking van de infra-aanpassingen.
Stakeholders op dit niveau zijn de gemeenten waar de Berlijntrein halteert en de provincies Gelderland en Overijssel. Stakeholdermanagement op dit niveau wordt opgepakt door ProRail met IenW.

[5] Kamerstuk 35 300 A Nr. 57

3. Internationaal niveau
Versnelling van de Berlijntrein vraagt ook om goede afspraken op met de Duitse partijen. Het gaat daarbij primair om de DB Netze, DB Fernverkehr en het BMVI. De afstemming en stakeholdermanagement richting deze Duitse partners ligt primair bij de Nederlandse counterparts: ProRail, NS en IenW.

Benodigde planologische procedure
Het is op dit moment nog niet bekend of er planologische procedures nodig zijn voor de benodigde infra-aanpassingen op Oldenzaal en tussen Hengelo en Oldenzaal grens en de gewenste infra-aanpassingen op Deventer. In de verkenning zal dit uitgezocht worden. Zodat deze, indien aanwezig, opgenomen worden in de realisatie planning.

Financiering
De kosten voor het uitvoeren van de verkenning bedragen €800.000,-. Aan het einde van de verkenningsfase wordt voor het voorkeursalternatief een taakstellend budget vastgesteld, dat gedekt moet worden. Daarnaast worden de kosten van beheer- en onderhoud en vervangingsinvesteringen inzichtelijk gemaakt die ten laste van het Infrastructuurfonds zullen komen. De investeringskosten voor de infra-aanpassingen worden op basis van de eerdere uitwerking door ProRail geschat op €20-40 mln[6]. De genoemde bedragen zijn exclusief BTW.

Meer informatie
Een uitgebreide(re) en technische toelichting op de uitkomsten van de door ProRail uitgevoerde studie naar versnellingsmogelijkheden van de IC Amsterdam-Berlijn, is terug te vinden in de bijgevoegde presentatie.

[6] Wellicht ten overvloede wijzen wij erop dat in deze bedragen nog geen rekening is gehouden met de mogelijke financiële gevolgen van de fiscale wijzigingen als gevolg van de omvorming van ProRail naar ZBO