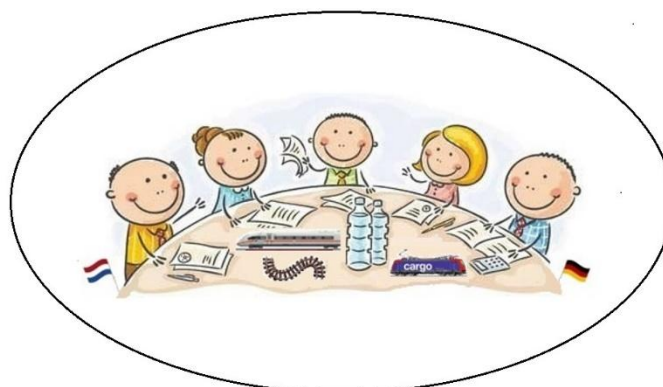




Naar een optimale (pers.+ goederen)treinverbinding met Duitsland
Ir. J. de Goeijen Datum:2025-Maart Versie 1.6



3/3



Hfst 1 Personen + goederen treinverbinding van Ned naar Dui.....	4
1.1 Achtergrond	4
1.1 Probleemdefinitie	5
1.3. Conclusie-samenvatting	5
1.3.1 Personen versus Goederenvervoer	5
1.3.2 Grensovergang Hengelo	5
1.3.3 Grensovergang Arnhem-Zevenaar(Betuweroute).....	6
1.3.4 Grensovergang Venlo	6
1.3.5 Visie	7
1.3.6 Plannen Nederland + Duitsland (werkgroep)	7
1.3.7 DB visie high-speed rail in Europe	7
Hfst 2. De onderdelen Personen en Goederen samengevoegd	8
2.1 Inleiding	8
2.2 Personen en Goederen vervoer concurreren.....	8
2.2.1 Berlijntrein – Noordtak.....	9
2.2.2 ICE Amsterdam naar Keulen – Betuweroute.....	10
2.2.3 ICE Rotterdam(Amsterdam) naar Keulen -Zuidtak.....	11
2.3 ICE Personenvervoer van Nederland naar Duitsland	13
2.4 Goederenvervoer van Nederland naar Duitsland	13
Hfst 3. Visie en Werkgroep richting realisatie	14
3.1 Inleiding	14
3.2 Visie naar de toekomst toe	14
3.3 Samen maken Nederland en Duitsland plannen(Werkgroep)	15
3.3.1 Inleiding	15
3.3.2 Personenvervoer	15
3.3.3 Goederenvervoer	15
3.3.4 De Werkgroep deelnemers	17
Bijlage 1 Urls.....	18
Bijlage 2 De Lelylijn in internationaal perspectief	19
Bijlage 3 De alternatieve route Amsterdam-Köln	23
Bijlage 4 De Nachttreinen.....	25
Bijlage 5 Intergouvernementeel overleg Dui-Nederland 27-03-2023.....	26
Bijlage 6 Goederentreinen op een HSL/Ausbaustrecke	27
Bijlage 7 DB HSL Europa	28
Bijlage 8 Qbuzz Amsterdam- Berlijn	30
Bijlage 9 Flywise extra treindienst naar Berlijn, Basel en Parijs	31

Bijlage 10 Directe trein Amsterdam – Kopenhagen per eind 2025.....	32
Bijlage 11 IJzeren Rijn	35
Bijlage 12 Alle rapporten	36

Hfst 1 Personen + goederen treinverbinding van Ned naar DUI

1.1 Achtergrond

In rapport (1/3) is een keuze gemaakt voor de optimale snelle treinverbinding voor het personenvervoer richting Duitsland.

In rapport (2/3) is een keuze gemaakt voor een optimale treinverbinding voor het goederenvervoer richting Duitsland.

In dit rapport zullen beide keuzes worden samengevoegd tot één oplossing. Een oplossing die realistisch zal zijn zodat tot uitvoering overgegaan kan worden.

Onderdelen die aan de orde komen:

- Er moet **één totaal plan** komen voor het snelle personenvervoer richting Duitsland. Keuzes beïnvloeden elkaar, zijn afhankelijk van elkaar. Een keuze om de snelle Berlijntrein via Hengelo naar Duitsland te laten rijden betekent bijna automatisch dat een rechtstreekse snelle trein Amsterdam-Hamburg-Kopenhagen ook via Hengelo gaat rijden.
- Op de 3 trajecten richting Duitsland (Hengelo/Arnhem/Venlo) **concurreren de personen en goederentreinen** met elkaar op de beperkte capaciteit. Meer personen treinen op het traject Zevenaar-Oberhausen betekent een drastisch vermindering van het aantal goederentreinen dat op dit traject kan gaan rijden.
- De plannen die gemaakt worden door **Nederland en Duitsland moeten op elkaar aansluiten**. Het lijkt dat tot nu toe ieder voor zich druk bezig is. Duitsland wil de snelle Berlijntrein via Hengelo laten rijden terwijl Nederland nog steeds geen keuze heeft gemaakt.
- Er moet een **toekomstvisie** zijn waar we naar toe willen. De EU green deal geeft ons een duidelijke richting wat de ambities zijn richting 2050. Er moeten nieuwe spoorcorridors ontwikkeld worden voor de corridors Nederland naar Noord/Oost Duitsland en van Nederland naar West/Zuid Duitsland.

Rapporten:

“Naar een optimale (personen)treinverbinding met Duitsland”	(1/3)
“Naar een optimale (goederen)treinverbinding met Duitsland”	(2/3)
“Gecombineerde Personen + Goederen treinverbinding met Duitsland “	(3/3)

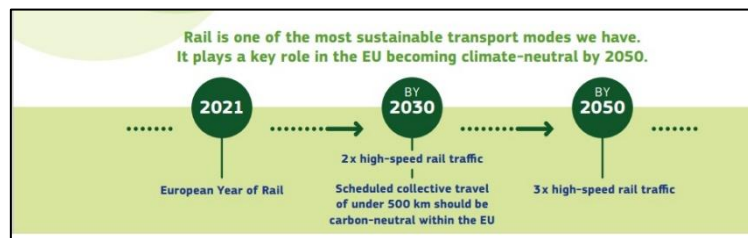
1.1 Probleemdefinitie

In 2030:

- De doelstelling: in 2030 moet het hogesnelheidsverkeer verdubbelen.

In 2050:

- goederenvervoer per spoor verdubbelt. Een volledig operationeel, multimodaal trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T) voor duurzaam en slim vervoer met hogesnelheidsconnectiviteit. Het hogesnelheidsverkeer verdrievoudigt tegen 2050.



Figuur 2: EU ambitie voor rail transport

Grensoverschrijdende, snelle en betaalbare railverbindingen dragen bij aan het bereiken van internationale klimaatdoelstellingen.

Figuur 1: : Klimaatdoelstelling (Railforum.nl)

1.3. Conclusie-samenvatting

1.3.1 Personen versus Goederenvervoer

Personenvervoer concurreert met de beperkte capaciteit bij alle grensovergangen met het goederenvervoer. Er is gekozen om het grootste gedeelte van het aantal goederen van Nederland naar Duitsland via de Betuweroute en daarna via Emmerich naar Oberhausen te laten rijden. Extra (snelle) personentreinen op deze route zouden ervoor zorgen dat de capaciteit voor goederentreinen op dit traject aanzienlijk beperkt wordt. Conclusie: Geen (snelle) personentreinen laten rijden op de route Arnhem/Zevenaar-Oberhausen.

1.3.2 Grensovergang Hengelo

Er wordt extra spoor aangelegd tussen Hengelo en Apeldoorn waar treinen met een $V_{max}=250$ km/u over kunnen rijden. Bij Zutphen komt een aftakking richting Arnhem voor o.a. de goederentreinen die via deze route gaan rijden.

In de categorie personen treinen zullen de onderstaande treinen gaan rijden over dit traject:

- Amsterdam – Amersfoort - Hengelo - Osnabrück – Hamburg – Berlijn (DB/NS en Qbuzz)
- Amsterdam – Amersfoort - Hengelo - Osnabrück – Hamburg – Kopenhagen
- Schiphol – Amersfoort – Apeldoorn - Hengelo – Enschede
- Den Haag – Utrecht – Amersfoort – Apeldoorn – Hengelo – Enschede
- (Arnhem – Hengelo -Enschede) optioneel

In de categorie goederen treinen zullen dagelijks, bij normale omstandigheden, rond de 40 goederen treinen per dag over de grensovergang Hengelo gaan rijden. Dit aantal valt op de (nieuwe)route Hengelo-Zutphen te combineren met het aantal snelle personentreinen van Hengelo naar Apeldoorn.

Zie ook Bijlage 8,9 en 10 waarin de laatste ontwikkelingen gemeld worden wat betreft de uitbreiding van het internationaal treinverkeer via de grensovergang Hengelo.

Zie ook “Bijlage 2 De Lelylijn in internationaal perspectief”

Conclusie: Het is veel logischer om te investeren in een snelle verbinding Amsterdam-Hengelo zodat naast de verbinding Amsterdam-Kopenhagen ook de verbinding Amsterdam-Berlijn van deze versnelling/investering profiteert. Duitsland wil ook bovengenoemde oplossing voor het snelle treinverkeer tussen Nederland en Noord/Midden- Duitsland. Tevens is de verbinding via Hengelo naar Hamburg en verder ook nog sneller dan via Groningen. 7 uur versus 6:30 uur/min.

Nederland/Europa heeft behoefte aan uitbreiding van de rail capaciteit voor goederentreinen richting Midden en Oost-Europa. Er is geen behoefte aan uitbreiding richting Noord-Europa. Een TEN-T trein verbinding Groningen-Bremen voor goederentransport is niet nodig en zou een zinloze investering zijn. Dit geldt is dringend nodig voor andere (goederen) spoorverbindingen.

Zie ook “Bijlage 4 De Nachttreinen”. De grensovergang Hengelo wordt in de toekomst ook een belangrijke overgang voor de Nachttreinen.

Zie ook “Bijlage 5 Intergouvernementeel overleg Duitsland-Nederland van 27-03-2023”. De verbinding Amsterdam-Berlijn voor een snelle ICE trein en de Noord-Baltische corridor voor goederenvervoer per spoor worden door beide regeringen belangrijk gevonden.

1.3.3 Grensovergang Arnhem-Zevenaar(Betuweroute)

Er wordt geen extra spoor aangelegd op deze route. Het 3^e spoor tussen Zevenaar en Oberhausen zal rond 2026 klaar zijn.

In de categorie personen treinen zullen de onderstaande treinen rijden:

- Amsterdam – Utrecht – Arnhem – Duisburg(IC met Vmax= 160 km/u)
- Arnhem – Duisburg (Stoptrein)

In de categorie goederentreinen zullen zoveel mogelijk goederentreinen over de Betuweroute – Zevenaar – Oberhausen rijden. Dat kunnen tot 160 treinen per dag zijn voor beide richtingen opgeteld.

1.3.4 Grensovergang Venlo

In de categorie personen treinen zullen de onderstaande treinen gaan rijden:

- Amsterdam – Eindhoven – Venlo – Köln
- Rotterdam – Eindhoven – Venlo – Köln
- Antwerpen – Breda - Eindhoven – Düsseldorf
- Eindhoven – Venlo – Hamm(Stoptrein) blijft via Mönchengladbach rijden.

In de categorie goederen treinen zullen dagelijks, bij normale omstandigheden, rond de 40 goederen treinen per dag over de grensovergang Venlo gaan rijden. Dit aantal valt op de route Eindhoven-Rotterdam te combineren met de snelle personentreinen via de beide routes Eindhoven-Brede-Rotterdam en Eindhoven-Meteren-Rotterdam.

Zie ook “Bijlage 3 De alternatieve route Amsterdam-Köln”

De omleidingsroute voor de ICE Amsterdam-Keulen loopt nu ook al via Eindhoven/Venlo. De route via Eindhoven/Venlo naar Keulen is na uitbouw ook nog korter/snelser dan de route via Arnhem

1.3.5 Visie

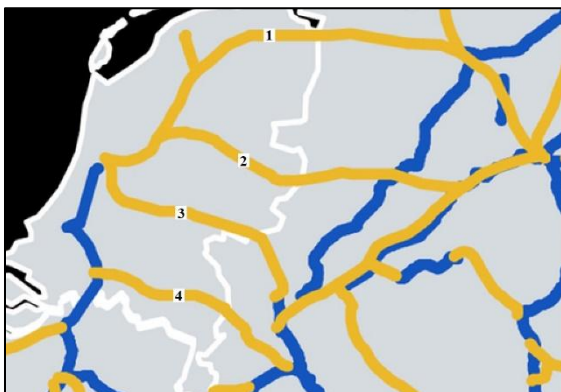
De Substitutie van reizen met het Vliegtuig naar reizen per Trein een succes te maken door optimale trein verbindingen richting Duitsland te realiseren. Dit dient in de vorm van een totaalplan gepresenteerd te worden. Losse oplossingen zullen niet leiden tot de beste oplossing. Nu dienen er stappen gemaakt te worden om in 2040/2050 aan de eisen van de Europese green deal te voldoen dit zowel voor het personen als goederen vervoer.

1.3.6 Plannen Nederland + Duitsland (werkgroep)

Tot nu toe worden er door elke land afzonderlijk plannen gemaakt voor verbetering van zowel het Personen als goederenvervoer tussen Nederland en Duitsland. Duitsland zet b.v. in op versnelling van de Berlijn trein via Hengelo en in Nederland weet men het nog steeds niet of we willen investeren in een snelle Berlijn trein via Hengelo of via Arnhem, dat schiet niet op. Er dient op korte termijn een werkgroep gevormd worden vanuit beide landen die met gemeenschappelijke plannen komt om voortgang te krijgen in dit dossier. Goede gemeenschappelijk plannen zullen zeker kunnen rekening op steun/subsidie vanuit de EU die op dit onderdeel "Transport" een speerpunt heeft in het kader van de EU green deal.

1.3.7 DB visie high-speed rail in Europe

De DB heeft onlangs (8-juli-2023) haar visie gepresenteerd over het HSL netwerk voor Europa dat in 2050 gerealiseerd moet zijn. In "Bijlage 7" kunt u deze visie vinden. In deze paragraaf zullen de keuze die de DB voor Nederland/NW-Europa gemaakt heeft besproken worden.



Figuur 3: HSL lijnen van Nederland naar Duitsland

- 1. Amsterdam – Groningen – Hamburg
- 2. Amsterdam – Zwolle – Hengelo – Hannover
- 3. Amsterdam – Arnhem – Düsseldorf
- 4. Rotterdam – Eindhoven – Köln

Ook de DB komt tot de conclusie dat, ook voor Nederland, de doelstellingen voor de EU green deal niet gehaald kunnen worden zonder extra infrastructuur te gaan aanleggen. Waar ik heel blij mee ben dat ook de DB ook vindt dat er een HSL verbinding(4) Rotterdam – Eindhoven – Köln moet komen.

Als verbinding 4 gerealiseerd is voegt verbinding 3 niet zo veel toe voor de reiziger die van Midden/West-Nederland naar NRW en Zuid-Duitsland willen reizen. Amsterdam naar Köln zou dan via Eindhoven ook een goede verbinding zijn.

Als verbinding 2 gerealiseerd is voegt verbinding 1 niet zo veel toe voor de reiziger die van Midden/West-Nederland naar Hamburg en verder willen reizen. Amsterdam naar Hamburg zou dan via Hengelo ook een goede verbinding zijn.

Van het advies van de RLI, "De raad bepleit dat de overheid gaat investeren in één oostelijke corridor" uit het document "VERZET DE WISSEL: NAAR BETER INTERNATIONAAL REIZIGERSVERVOER PER TREIN" wordt gelukkig door de DB duidelijk afstand genomen. Dat had ik ook al gedaan vanaf pagina 60 en verder in mijn rapport 1/3.

Hfst 2. De onderdelen Personen en Goederen samengevoegd

2.1 Inleiding



Figuur 4: Personentreinen richting Duitsland



Figuur 5: Goederentreinen richting Duitsland

In de vorige 2 rapporten n.l. 1/3 en 2/3 zijn keuzes gemaakt voor een optimale verbinding naar Duitsland voor resp. het **Personen** en het **Goederenvervoer**, wat te zien is in bovenstaande figuren.

Personenvervoer

- snelle verbinding Amsterdam-Hengelo
- snelle verbinding Amsterdam/Rotterdam – Eindhoven- Venlo

Goederenvervoer:

- Keuze meeste goederentreinen via Betuweroute en verder naar Oberhausen
- Beperkt aantal goederentreinen via Noordtak(Hengelo) en Zuidtak(Venlo)

2.2 Personen en Goederen vervoer concurreren

Het personenvervoer groeit en het [goederenvervoer groeit\[1\]](#), maar het Nederlandse spoornet blijft hetzelfde. Door de jaren heen tonen berekeningen van ProRail aan dat personen- en goederenvervoer op datzelfde spoorwegnet elkaar in de weg gaat zitten.

Er moet een totaal plan gemaakt worden voor het onderdeel Personenvervoer richting Duitsland. Lokale (sub) oplossingen zullen niet lijden tot een goed eindresultaat. In Nederland is er op dit moment een discussie gaande om de Lelylijn te gaan verlengen tot Bremen zodat er een snelle verbinding van Amsterdam naar Kopenhagen ontstaat. Deze internationale uitbreiding van de Lelylijn is niet de beste/snelste/goedkoopste oplossing. De route via Hengelo-Osnabrück naar Bremen en verder is een veel betere oplossing. Door het traject Amsterdam-Hengelo te versnellen kan tevens de Berlijntrein daarvan gebruik maken. Doordat de snelle Berlijntrein niet via Arnhem naar Duitsland zal rijden hoeft op dit traject de infrastructuur niet extra uitgebreid te worden. Financiële middelen komen daardoor beschikbaar om b.v. de verbinding Eindhoven naar Keulen te versnellen. Er moet een totaal plan gemaakt worden voor het onderdeel Goederenvervoer richting Duitsland.

Tevens moeten de keuzes/plannen die gemaakt worden voor het Personen gedeelte en Goederen gedeelte op elkaar aansluiten om een betaalbaar/realistisch plan te kunnen maken. De snelle internationale treinen en de goederen treinen richting Duitsland concurreren met elkaar op de schaars beschikbare spoorcapaciteit.



Figuur 6: Een keuze maken is moeilijk

Extra internationale reizigerstreinen concurreren, op de baanvakken in Duitsland aansluitend op de grenzen, met dezelfde, schaarse, capaciteit als goederentreinen. Daarnaast zijn TEN-T specificaties, kwaliteit van de geboden goederenpaden en omgevingshinder belangrijke aandachtspunten voor het ontstaan van knelpunten. Uit de uitgevoerde varianten, die als gevoeligheid zijn uitgevoerd, blijkt dat het oplossen van een (fysiek) knelpunt op de ene route, leidt tot (fysiek)

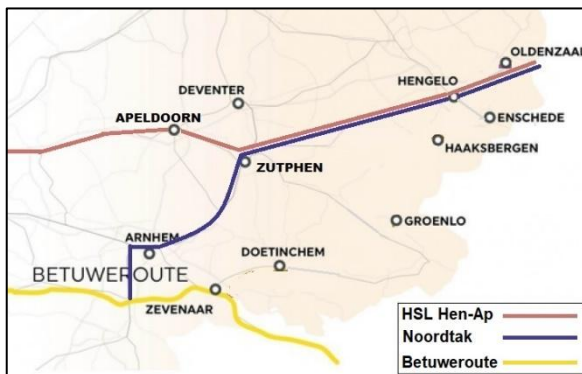
knelpunt op een andere route. Een voorbeeld van dit waterbedeffect is de verplaatsing van goederentreinen van route door de Randstad naar oost Nederland. Dit leidt tot nieuwe knelpunten, niet alleen in oost Nederland, maar ook in delen Brabant.

Duitsland wil goederentreinen vaker voorrang geven

Susanne Henckel, de Duitse staatssecretaris van Digitale Zaken en Transport, is van mening dat goederen- en reizigersvervoer [gelijkwaardig behandeld](#)[2] moet worden wanneer er conflicterende dienstregelingen zijn op het spoor. Op dit moment heeft het reguliere reizigersvervoer nog voorrang op het goederenvervoer wanneer meerdere partijen hetzelfde treinpad aanvragen, ofwel op hetzelfde moment over hetzelfde traject willen rijden.

Dat laat de bewindsvrouw weten in een interview met het Duitse vakblad [Eisenbahntechnische Rundschau](#)[3]. ‘Het goederenvervoer heeft gelijke rechten. Het gaat niet gebeuren dat het reizigersvervoer eerst al zijn wensen vervuld krijgt en dat dan pas het goederenvervoer de rest van de nog beschikbare treinpaden krijgt’, zo stelt de Duitse politicus.

2.2.1 Berlijntrein – Noordtak



Figuur 7: Personen/Goederen traject Hengelo-Zutphen

Door het snelle personenvervoer en goederenvervoer gedeeltelijk over het zelfde spoor te laten rijden krijgen we synergie effecten. De oplossing wordt betaalbaar en realisatie is nu een reële optie geworden. Op het nieuw te bouwen traject Hengelo-Apeldoorn zullen op het gedeelte Hengelo-Zutphen ook één of meer goederentreinen per uur/richting gaan rijden die daarna vanaf Zutphen via Arnhem naar de Betuweroute geleid zullen worden. In eerste instantie leek deze keuze niet logisch. In “Bijlage 6 Goederentreinen op een HSL/Ausbaustrecke”

wordt bevestigd dat o.a. in Duitsland de combinatie van een snelle ICE en goederentreinen op een ausbaustrecke met een $V_{max}=250$ km/u goed te combineren is.

Argumenten om hier voor te kiezen:

- Het aantal goederentreinen over deze route zal beperkt blijven tot 1 of 2 goederentreinen per uur en per richting. Dit geeft $24 \times 2 = 48$ treinen per richting per dag. Voor beide richtingen samen wordt dat 98 treinen per dag. Als er in de avond/nacht 3 of 4 goederentreinen gaan rijden wordt de capaciteit van dit gedeelte zelfs 150 per dag.
- Er moet spoor-capaciteit bij in dit gedeelte van Nederland om de ambities te kunnen halen die o.a. met de EU green deal van ons geëist worden. Met de bouw van dit nieuwe traject kan aan bovengenoemde eisen voldaan worden.

[Geel in Berlijn\[4\]](#): NS zet Vectron in voor rechtstreekst trein, zonder locomotief wissel in Bad Bentheim, van Amsterdam naar Berlijn.



Figuur 8: De Gele NS Vectron in Berlijn

Op 15 februari 2022 reed NS-Vectron als test Trein van Amsterdam naar Berlijn. Ter hoogte van de Janowiczbrücke passeert deze IC richting Berlijn Ostbahnhof. Foto: Peter van Rosmalen. Op 10-12-2023 gaat deze trein met de nieuwe dienstregeling de afstand Amsterdam-Berlijn een ½ uur sneller afleggen.

2.2.2 ICE Amsterdam naar Keulen – Betuweroute

De capaciteit van de grensovergang Zevenaar – Emmerich wordt begrensd door het traject Wesel – Oberhausen. Hier kunnen, volgens opgave van DB Netz, 250 treinen per dag rijden (soms beide richtingen). Na aftrek van het huidige aanbod aan reizigerstreinen en ‘lokale’ goederentreinen in Duitsland, resteert ruimte voor circa 110 (goederen) treinen per dag. Na de aanleg van het 3e spoor tussen Zevenaar en Oberhausen, neemt de capaciteit toe tot 300 treinen. Bij gelijkblijvend aanbod van reizigerstreinen en lokale goederentreinen, is er dan ruimte voor circa 160 (goederen)treinen.

Indien de frequentie van de reizigerstreindienst Amsterdam – Keulen verdubbelt (van elke twee uur in 2021 naar één keer per uur), dan neemt de capaciteit voor goederentreinen af tot circa 140 per dag, gelijk aan het aantal goederentreinen in de prognose voor 2040. Het bieden van flexibiliteit en verdere groei is dan niet mogelijk.



Figuur 9: Soortenvervoer tussen Emmerich en Oberhausen

In bovenstaande figuur staan de 3 soorten vervoer die op het traject Zevenaar-Oberhausen rijden.

ICE: Om het uur rijdt de ICE Amsterdam – Keulen over dit traject.

Cargo: Naast het internationale goederenverkeer rijden er ook nog lokale (Emmerich/Wesel) goederen treinen op dit traject.

Regionaal: Vanaf Arnhem rijdt er 1 keer per uur een Stoptrein naar Oberhausen en verder. Vanaf Wesel rijden er echter 3 stoptreinen per uur, inclusief Stoptrein Arnhem, naar Oberhausen en verder. Deze dienstregeling van Wesel is in onderstaande figuur weergegeven.

2.2.3 ICE Rotterdam(Amsterdam) naar Keulen -Zuidtak

2.2.3.1 ICE Rotterdam(Amsterdam)- Keulen

Nieuwe spoorlijn Venlo-Neuss



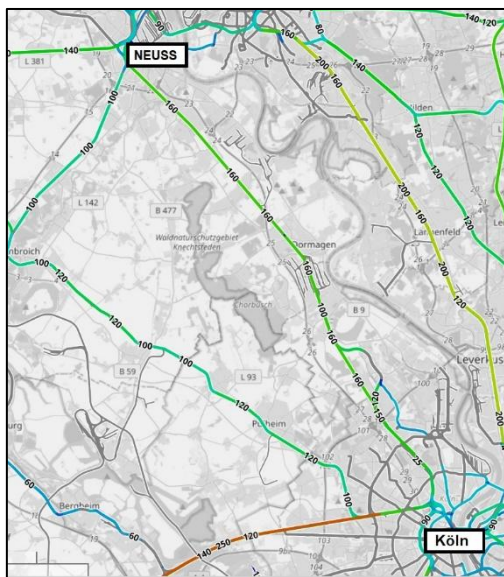
Figuur 10: Een nieuw spoorlijn Venlo-Neuss

Door een nieuwe spoorlijn Venlo-Neuss aan te leggen kan de reistijd op dit traject substantieel verkort worden. Deze nieuwe spoorlijn geeft tevens de mogelijkheid om op de al bestaande verbinding ruimte voor de goederentreinen te houden. Deze nieuwe lijn zal 41km lang zijn en deze lijn zal geschikt zijn voor treinen met een $V_{max}=250$ km/uur.

Uitbreiden van de lijn Neuss–Keulen/vier sporen Neuss–Keulen–Longerich

b) in der Bundesrepublik Deutschland für den Schienengüter- und Schienenpersonenfernverkehr:

- Ausbau der Route Neuss - Köln (viergleisiger Ausbau Neuss - Köln-Longerich.).



Figuur 11: De rechtstreekse route Neuss-Köln

Betuwe overeenkomst[5]

Overeenkomst tussen de Bondsminister van Verkeer van de Bondsrepubliek Duitsland en de minister van Verkeer en Waterstaat van het Koninkrijk der Nederlanden inzake de verbetering van het goederen- en personenvervoer per spoor in Nederland.

De verbinding Neuss-Köln is nu ook al een belangrijke verbinding in Duitsland. Nu is dit traject al geschikt voor treinen met een $V_{max}=160$ km/uur.

Via Düsseldorf is de route Neuss-Köln 11 km (30%) langer dan de rechtstreekse route. Tevens moet er bij de route via Düsseldorf 2x de Rijn worden overgestoken.

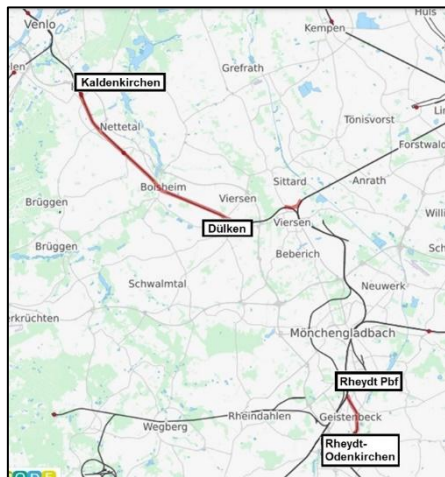
Treinverbinding Hamm-Venlo verlengd tot Eindhoven



Figuur 12 De verbinding Eindhoven - Hamm

De bestaande treinverbinding tussen het Duitse Hamm en Venlo wordt verlengd. Vanaf 2026 is niet Venlo meer het begin- of eindstation, maar Eindhoven. De huidige verbinding, die de naam MaasWupper-Express draagt, gaat via Hamm, Hagen, Wuppertal, Düsseldorf, Neuss en Mönchengladbach naar Venlo (en omgekeerd).

2.2.3.2 Goederen Venlo-grens verder Duitsland in



Figuur 13: Uitbreiding naar dubbelspoor

[Rechtvaardiging/noodzaak van het project\[6\]](#). De spoorlijn Viersen - Venlo is slechts enkelsporig tussen Dülken en Kaldenkirchen. Het is een zuidelijke rondweg naar de Betuwelijn en is daarmee een toegangsweg naar de goederencorridor Rijn-Alpen. Om de capaciteit te vergroten en het passagiersverkeer tussen Düsseldorf en de Nederrijnregio en Venlo/Eindhoven te verbeteren, is de dubbelsporige uitbreiding gepland. Ook het enkelsporige traject tussen Rheydt Pbf en Rheydt-Odenkirchen wordt gedupliceerd. Een nieuwe verbindingsbocht in het Viersengebied verbindt de spoorlijn Viersen - Venlo met de spoorlijn Duisburg-Ruhrort - Mönchengladbach. Zo wordt het Ruhrgebied met de haven van Duisburg verbonden met de ARA-havens van Antwerpen, Rotterdam en Amsterdam.

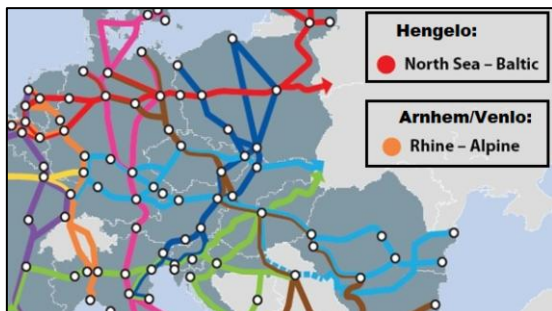
2.3 ICE Personenvervoer van Nederland naar Duitsland



Figuur 14: HSL netwerk naar Duitsland en verder

In de naast gelegen figuur zien we het overzicht van de snelle trein verbindingen van Nederland met Duitsland en verder. Voor Noord en Midden-Europa dient er in Nederland een snelle verbinding van Amsterdam-Hengelo gerealiseerd te worden die daarna goed aansluit op het Duitse hogesnelheidsnet van nu en in de toekomst. Nieuwbouw van het traject Hengelo-Apeldoorn is hiervan een onderdeel. Voor het treinverkeer richting het Zuiden van Duitsland en verder dient de verbinding Amsterdam-Eindhoven-Keulen als snelle verbinding uitgebouwd te worden. Nieuwbouw van het traject Venlo-Neuss is hiervan een onderdeel. Een snelle verbinding vanaf Rotterdam sluit tevens vanaf Eindhoven aan op de net genoemde verbinding met Keulen. Vanaf Keulen naar het zuiden sluit deze oplossing goed aan op de (snelle) infrastructuur van Duitsland.

2.4 Goederenvervoer van Nederland naar Duitsland



Figuur 15: TEN-T corridors vanuit Nederland

In de naast gelegen figuur zien we het overzicht van de goederenverbindingen vanuit Nederland met Duitsland en verder als onderdeel van de tent-t corridors. Via de grensovergang Hengelo verloopt de North Sea-Baltic corridor. Via de grensovergangen Arnhem/Venlo verloopt de Rhine-Alpine corridor. Duitsland is het centrale land in Europa waar veel ten-t corridors doorheen lopen.



Figuur 16: Goederentrein bij Almelo

Lineas goederentrein tussen Almelo en Wierden op de helling bij de brug over het Twentekanaal. Dit is de goederentrein die 2x per dag vanuit Zweden naar de Volvo fabriek in Gent (België) rijdt.

Hfst 3. Visie en Werkgroep richting realisatie

3.1 Inleiding

Zonder samenwerking met onze Oosterburen (De Duitsers) en zonder een duidelijke visie komen we niet tot een oplossing. In dit hoofdstuk zullen we kort op net genoemde onderdelen ingaan.

3.2 Visie naar de toekomst toe



Figuur 17: Waar staan we in 2050

De functie van de Berlijntrein en ICE naar Frankfurt zullen veranderen.

Was

- Berlijntrein stop nu in Hilversum, Apeldoorn, Deventer, Almelo, Hengelo en nog op heel veel stations in Duitsland
- De ICE Frankfurt is vol bezet tijdens de kerstmarkt in Düsseldorf.

Toekomst

- Berlijn trein stopt in Nederland alleen nog in Amersfoort en Hengelo en zal een ICE verbinding worden.
- Er komt een snelle rechtstreekse trein Amsterdam – Hengelo – Hamburg – Kopenhagen.
- De ICE Frankfurt en de ICE trein naar Hamburg/Berlijn zorgen ervoor dat de Substitutie van Vliegtuig naar Trein een succes wordt.



Figuur 18: Niks doen is geen optie

De Nederlandse overheid is al jaren bezig met de problematiek die in dit rapport besproken wordt. Dit heeft geresulteerd in 10-tallen rapporten. Personen vervoer en goederen vervoer wordt afzonderlijk van elkaar behandeld. Er is geen zicht op wanneer knopen worden doorgehakt. Er is geen visie. Dit rapport zou een begin kunnen zijn om concrete stappen te gaan zetten in het ontwerpen van goede spoorverbinding richting Duitsland.

3.3 Samen maken Nederland en Duitsland plannen(Werkgroep)

3.3.1 Inleiding



Figuur 19: De werkgroep in actie

Er is een werkgroep nodig die bestaat uit vertegenwoordigers van zowel Nederland en Duistland om voortgang te maken bij het realiseren van optimale treinverbinding tussen beide landen. Door optimale verbindingen te ontwerpen die goed passen binnen de Europese Green Deal kan op voldoende subsidie van de EU gerekend worden. Zowel voor het Personenvervoer als Goederenvervoer is nu het juiste moment om stappen te gaan maken.

3.3.2 Personenvervoer

Onderstaande spoorverbindingen voor het personenvervoer moeten binnen deze werkgroep uitgewerkt worden:

- Amsterdam – Hamburg – Kopenhagen
- Amsterdam – Hannover – Berlijn
- Amsterdam – Keulen – Frankfurt – München/Bazel
- Rotterdam – Eindhoven – Keulen
- Antwerpen – Eindhoven – Düsseldorf

Voor de verbinding Antwerpen – Eindhoven – Düsseldorf dient ook overleg plaats te vinden met vertegenwoordigers van de belanghebbende organisaties uit België.



Figuur 20: Logo Belgische spoorwegen

3.3.3 Goederenvervoer

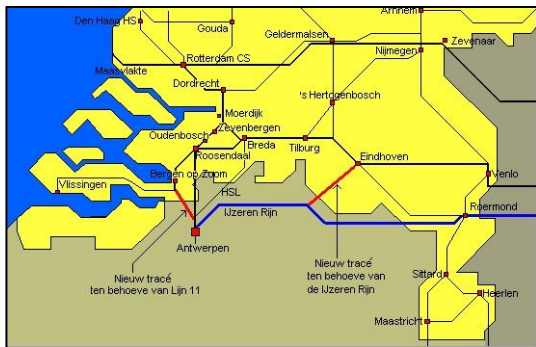
Onderstaande spoorverbindingen voor het goederenvervoer moeten binnen deze werkgroep uitgewerkt worden:

- Hengelo – Bad Bentheim
- Zevenaar – Emmerich
- Venlo – Kaldenkirchen

Vanuit België rijden ook veel goederen treinen richting Duitsland door Nederland (transit) heen. Het is wenselijk om ook vertegenwoordigers van de Belgische organisaties bij oplossingen te betrekken.

ijzeren rijn

Een oplossing zou ook kunnen zijn om de ijzeren rijn weer te activeren. Het traject Antwerpen – Breda-Eindhoven – Duitsland wordt dan ontlast wat meer ruimte geeft voor snelle personentreinen en de goederenverbinding Antwerpen-Duitsland wordt korter/sneller.



Figuur 21: De ijzeren rijn

Hierboven zien we het goederentraject van “De ijzeren rijn”. Een korte route voor goederentreinen van Antwerpen naar Duitsland toe.

Staatsecretaris zet deur op kier voor Limburgse deelname aan gesprekken [over nieuwe IJzeren Rijn](#)[7] (Gepubliceerd op 24-03-2023). Staatsecretaris van Infrastructuur en Waterstaat Vivianne Heijnen gaat op korte termijn in gesprek met de Limburgse Gedeputeerde Maarten van Gaans over deelname van de provincie aan de gesprekken over een nieuwe spoorverbinding tussen de Antwerpse haven door Nederland naar het Duitse Roergebied. Dat bevestigt het ministerie vrijdag in een reactie op een brief van de provincie. Nederland in eerste instantie niet enthousiast over de opening van de ijzeren rijn. Deze nieuwe/extra goedrenverbinding tussen België en Duitsland zou betekenen dat er minder Belgische goederentreinen gaan rijden op de Nederlandse verbindingen Roosendaal-Breda-Venlo en Rozendaal-Hengelo wat bij ons(Nederland) ruimte geeft voor personentreinen of andere goederentreinen.

Zie ook **Bijlage 11 ijzeren Rijn** met de laatste actuele ontwikkelingen. (Maart 2025)

Voortaan ook via Herzogenrath



Figuur 22: Grensovergang Herzogenrath

Sinds 5 februari 2023 is er weer een grensovergang naar Nederland beschikbaar voor goederentreinen getrokken door multisysteem elektrische locomotieven. Dit werd mogelijk doordat de Nederlandse netbeheerder ProRail het treinbeveiligingssysteem op het traject Eysgelshoven - Herzogenrath aanpaste. Daar werd het Duitse treinbeveiligingssysteem (PZB/Indusi) geïnstalleerd, zodat nu ook de elektrische locomotieven van de vloot van DB Cargo op dit traject kunnen rijden. Sinds het voorjaar van 2022 zijn Duitse en Nederlandse collega's van DB Cargo bezig geweest om de juiste voorwaarden te scheppen om het verkeer via de voor DB Cargo nieuwe grensovergang mogelijk te maken. Richtlijnen, IT-systemen en processen moesten worden aangepast voordat de eerste reguliere trein succesvol kon rijden. De grensovergang Herzogenrath biedt nu een nieuwe omleidingsmogelijkheid (bijvoorbeeld bij bouwwerkzaamheden in het gebied Emmerich - Oberhausen) - een alternatief voor met name lichte treinen vanwege het toch wel grote hellingspercentage. Sinds februari rijdt er wekelijks een reguliere trein op het traject van Stolberg (bij Aachen) naar Vliessingen via de nieuwe grensovergang. Er volgen nog meer treinen! Deze grensovergang kan ook gebruikt worden voor een aantal goederentreinen om de route Eindhoven-Venlo en verder te ontlasten.

3.3.4 De Werkgroep deelnemers



Figuur 23: Werkgroep Nederland/Duitsland

De werkgroep zou kunnen bestaan uit de onderstaand organisaties:

Nederland

- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- ProRail
- Ns(international)
- Port of Rotterdam

Duitsland

- Bundesministerium für Digitales und Verkehr
- DB Netz
- DB Deutsche Bahn
- DB Cargo

Bijlage 1 Urls

- [1] <https://eenvandaag.avrotros.nl/item/noordtak-betuwelijn-door-achterhoek-in-concept-rapport-laatste-serieuze-optie/>
- [2] <https://www.nt.nl/spoorvervoer/2023/02/24/duitsland-wil-goederentreinen-vaker-voorrang-geven/>
- [3] <https://www.eurailpress.de/nachrichten/personen-positionen/detail/news/susanne-henckel-kapazitaet-wird-reguliert.html>
- [4] <https://railcolornews.com/2022/02/21/nl-yellow-am-alexanderplatz-ns-deploys-vectron-amsterdam-berlin-non-stop/>
- [5] <http://www.wedebuch.de/gesetze/inter/betuwevertrag.htm>
- [6] <https://www.bvwp-projekte.de/schiene/2-025-V01/2-025-V01.html>
- [7] <https://www.spoorpro.nl/spoorbouw/2023/03/24/staatsecretaris-zet-deur-op-kier-voor-limburgse-deelname-aan-gesprekken-over-nieuwe-ijzeren-rijn>
- [8] <https://europadecentraal.nl/onderwerp/vervoer/vervoersnetwerken-ten-t/>
- [9] <https://www.lelylijn.nl>
- [10] <https://www.sterknoordnederland.nl/nieuws/deltaplan-noordelijk-nederland-grootschalige-woningbouw-door-investeren-in-lelylijn>
- [11] <https://pvmagazine.nl/noordelijke-provincies-verleggen-accent-lelylijn-lobby-en-wijzen-op-forse-reiswinst-in-internationale-verbindingen/>
- [12] <https://www.rtvddrenthe.nl/nieuws/13798271/knauw-voor-lelylijn-duitsland-ziet-verbinding-richting-hamburg-niet-zitten>
- [13] <https://www.portofrotterdam.com/en/logistics/connections/intermodal-transportation/rail-transport>
- [14] <https://www.railcargo.nl/publish/706/Magazine%20Rail%20Cargo%202022>
- [15] <https://railmagazine.nl/winkel/rail-magazine-403/>
- [15B] <https://www.ovnieuwsuit groningen.nl/2023/06/18/realisering-wunderline-lijkt-moeilijk-te-worden>
- [15C] https://bahn-fuer-alle.de/wp-content/uploads/2023/12/bahn_fuer_alle_karte_vorschlag_eu_fernreisezugnetz.pdf
- [16] <https://www.nsinternational.com/nl/vragen-en-antwoorden/verbeteringen-aan-het-spoor-in-duitsland>
- [16B] <https://www.treinreiziger.nl/govolta-zusje-van-greencitytrip-komt-met-dagtrein-naar-berlijn-en-parijs/>
- [17] <https://greencitytrip.nl/nl/products>
- [18] <https://www.europeansleeper.eu/>
- [19] <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/997532/2173420/253c404a50f3aa2cac7f47e875fc6ff6/2023-03-27-gem-erkl-dt-ndl-regkonsul-data.pdf?>
- [20] <https://www.youtube.com/watch?v=vPO8vKIL5pc>
- [21] <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/hannover-berlin>
- [22] <https://www.ihk.de/hamburg/produktmarken/interessenvertretung/verkehr/schiene/bahnstrecke-hamburg-bremen-muenster-dortmund-5680234>
- [23] https://www.deutschebahn.com/en/presse/press_releases/DB-presents-study-on-expansion-of-high-speed-rail-in-Europe-10878406
- [23B] https://www.deutschebahn.com/resource/blob/10910126/503850eccb9b88646d84c8d921b7b703/Studie_Metropolitan_MK-data.pdf
- [24] <https://www.acm.nl/nl/publicaties/meldingen-nieuwe-passagiersdiensten-spoor-door-qbuzz-binnenlandsgebruik-op-de-trajecten-amsterdam-berlijn-en-amsterdam-parijs>
- [25] <https://www.treinreiziger.nl/directe-trein-amsterdam-kopenhagen-per-eind-2025/>
- [26] <https://www.acm.nl/system/files/documents/dienstregeling-flywise.pdf>
- [27] <https://www.l1nieuws.nl/nieuws/2872506/na-jaren-stilte-komt-discussie-ijzeren-rijn-weer-op-stoom>

Bijlage 2 De Lelylijn in internationaal perspectief

Netwerken voor [vervoer en transport \(TEN-T\)](#)[8]

Het TEN-T netwerk is opgedeeld in een kernnetwerk, een extended core netwerk en een uitgebreid netwerk. Projecten in dit kader worden vanuit CEF gefinancierd.

Het vrije verkeer van goederen en personen in Europa leidt tot veel transportbewegingen over de gehele Unie. Om dit grensoverschrijdende verkeer mogelijk te maken, is het nodig dat transportverbindingen in Europa aan bepaalde eisen voldoen en geharmoniseerd zijn. Dit wordt nagestreefd door de Trans-Europese Transportnetwerken, oftewel TEN-T.

TEN-T= Goederentreinen en Personentreinen

PERSONENTREINEN

Plan A: [De Lelylijn](#)[9] een nieuwe spoorverbinding tussen het Noorden en de Randstad, die Lelystad en respectievelijk Groningen en Leeuwarden met elkaar verbindt via in elk geval de stations Emmeloord, Heerenveen en Drachten.

Plan B: [Deltaplan voor het Noorden](#)[10]

Deltaplan Noordelijk Nederland: Grootschalige woningbouw door investeren in Lelylijn.

Dit staat in Bouwstenen voor het Deltaplan, een gezamenlijk plan van de provincies Drenthe, Flevoland, Fryslân en Groningen en de gemeenten Assen, Emmen, Groningen en Leeuwarden. Het plan is gericht aan de Tweede Kamer en het nieuw te vormen kabinet. De Tweede Kamer vroeg in december 2020 unaniem om een “Deltaplan voor en van het Noorden”, een Deltaplan dat bijdraagt aan het toekomstig groei vermogen van Nederland.

De gezamenlijke visie voor wonen, economische ontwikkeling en bijbehorende bereikbaarheid kan niet zonder een samenhangend pakket van drie investeringen in het spoornetwerk: de Lelylijn als snelle verbinding Randstad-Noorden (met 40 minuten reistijdwinst), verbetering van bestaand spoor (Amsterdam-Almere-Zwolle-Groningen/Leeuwarden en Emmen-Zwolle), alsmede de Nedersaksenlijn. Ook benadrukt het plan het belang van ruimte op het spoor tussen Lelystad en Amsterdam om de bereikbaarheid van Almere en Lelystad en daarmee van heel Noord-Nederland te garanderen, onder andere door de aanleg van de IJmeerlijn.

Investeren in infrastructuur verbetert het vestigingsklimaat en daarmee de economische positie. De investeringen in infrastructuur zijn geraamd op eenmalig 9,5 miljard euro. De baten wegen daar royaal tegen op. Als de economische potentie van Noordelijk Nederland ten volle kan worden benut, dan groeit de waarde van de regionale productie van goederen en diensten met zo’n €24 miljard per jaar. Niet alleen Noordelijk Nederland profiteert van deze economische groei, maar ook Nederland als geheel.

Plan C: [Internationale verbinding via lelylijn](#)[11]

Noordelijke provincies verleggen accent Lelylijn-lobby en wijzen op forse reiswinst in internationale verbindingen. De noordelijke provincies, die nog steeds ontstemd zijn dat de door hen zo vurig gewenste Lelylijn van Lelystad naar Groningen niet is opgenomen op het internationale prioriteitenlijstje van het kabinet, hebben het accent van de lobby verlegd naar de forse reiswinst die juist op internationale verbindingen kan worden bereikt. Dit alles in de jacht op Europese miljarden die de aanleg van de lijn dichterbij kunnen brengen. Dit terwijl niet iedereen in het Noorden overtuigd is van de noodzaak voor de aanleg van de lijn. In de quickscan rekent het Noorden voor dat

bij de aanleg van de snelle treinverbinding de treinreis tussen Amsterdam en Kopenhagen verkort kan worden van 11,5 naar 7 uur.

Een tegenvaller voor de voorstanders van de Lelylijn: [Duitsland\[12\]](#) ziet het doortrekken van de spoorverbinding naar Hamburg en Scandinavië niet zitten. Volgens de Duitse staatssecretaris van Verkeer is de lijn niet rendabel.

Zonder aanpassingen aan het spoor in Nederland kan over een aantal jaren via Hengelo de route Amsterdam-Kopenhagen in iets meer dan 7 uur worden afgelegd. Als in Nederland de reistijd verkort wordt tussen Amsterdam-Hengelo kan deze bovengenoemde route in 6:30 uur/min worden afgelegd. Van deze bovengenoemde reistijd verkorting profiteert dan ook de Berlijntrein.

Binnen TEE(Trans Europa Expres) 2.0 staat deze verbinding (TEE 49/50) Amsterdam-Hengelo-Hamburg-Kopenhagen al op de Europese agenda/kaart.

Conclusie: Het is veel logischer om te investeren in een snelle verbinding Amsterdam-Hengelo zodat naast de verbinding Amsterdam-Kopenhagen ook de verbinding Amsterdam-Berlijn van deze versnelling/investering profiteert. Duitsland wil ook bovengenoemde oplossing voor het snelle treinverkeer tussen Nederland en Noord/Midden- Duitsland. Tevens is de verbinding via Hengelo naar Hamburg en verder ook nog sneller dan via Groningen. 7 uur versus 6:30 uur/min.

GOEDERENTREINEN



Figuur 24: Rail container Rotterdam



Figuur 25: Shortsea Rotterdam-Norway

Containertreinen Rotterdam

Wekelijks rijden er heel veel internationale containertreindiensten van en naar de [Rotterdamse haven\[13\]](#). Om de Europese duurzaamheidsdoelstellingen te halen, willen we binnen 10 jaar 50% meer goederen over het Nederlandse spoor vervoeren. Dat betekent een groei van 40 naar 61 miljoen ton binnen 10 jaar. In Figuur 24 is het overzicht te zien van alle containerdiensten per spoor vanaf Rotterdam. Wat opvalt dat er geen containertreinen naar Noord-Europa gaan vanaf Rotterdam. Dit zal o.a. te maken hebben met de goede shortsea verbindingen die Rotterdam heeft met de Scandinavische landen. In figuur 25 is te zien welke Noorse havens vanaf Rotterdam met een shortsea verbinding aangedaan worden. Het inwonertal van Noorwegen met 5 miljoen inwoners en Denemarken met 6 miljoen inwoners zal zeker ook niet bijdragen aan drukke goederenspoorverbinding met beide landen vanuit Nederland.

Verschuiving naar Oost-Europa

Steeds meer productie [verschuift naar Oost-Europese landen\[14\]](#) en daarmee ook de vestigingslocatie van Europese Distributie Centra (EDC). Willen de Nederlandse havens in de toekomst hun concurrentiepositie behouden, dan zijn goede spoor verbindingen van en naar **Centraal-Oost-Europa essentieel**. In elk geval zijn de afstanden van en naar deze landen zeer geschikt voor het spoorgoederenvervoer.

Intermodale Treinen



Figuur 26: Railmagazine 403

[Railmagazine 403\[15\]](#)

Intermodale treinen in Nederland. Wie een tijdje bivakkeert langs de Betuweroute ziet heel veel containertreinen voorbijrijden. De juiste verzamelnaam “Intermodale treinen” is breder en omvat naast containers ook het vervoer van wisselbakken en opleggers. Ze hebben met elkaar gemeen dat de net genoemde laadeenheden per trein dan wel truck of schip kunnen reizen, dus ook met andere modaliteiten. Op pagina 48 is een lijst met intermodale shuttles naar het buitenland opgenomen. Het gaat om in totaal 299 treinen per week. Wat opvalt dat er bijna geen(2 treinen) treinen naar Noord-Europa gaan.

We komen een verbinding Coevorden-Malmö tegen met 3 slagen per week. Deze trein rijdt van Coevorden via Bad Bentheim naar Osnabrück en verder. Mocht er een goederen verbinding Groningen-Bremen komen zal bovengenoemde trein niet via Groningen gaan rijden.

Verder staat op deze lijst nog een verbinding Waalhaven – Hamburg/ Swarzędz - Poznań(PL) met 2 treinen per week. Deze verbinding via Hamburg zou de enigste verbinding zijn die via een verbinding Groningen-Bremen zou kunnen gaan rijden. Dit zijn 2 slagen per week op een totaal van 299 intermodale treinen per week die vanuit Nederland vertrekken.

Conclusie: minder dan 1% van deze bovengenoemde intermodale goederentreinen gaan vanuit Nederland naar Noord-Europa, meer dan 99% van deze goederentreinen gaan naar Oost of Zuid-Europa.

Nederland/Europa heeft behoefte aan uitbreiding van de rail capaciteit voor goederentreinen richting Midden en Oost-Europa. Er is geen behoefte aan uitbreiding richting Noord-Europa. Een TEN-T trein verbinding Groningen-Bremen voor goederentransport is niet nodig en zou een zinloze investering zijn. Dit geldt is dringend nodig voor andere (goederen) spoorverbindingen.

Rechtstreekse trein tussen Groningen en Bremen rijdt niet voor 2036.

[Plannen Wunderline kunnen voorlopig ijskast in\[15B\].](#) (18 juni 2023)

De Wunderline-plannen lijken op de lange baan te belanden. Een rechtstreekse trein tussen Groningen en Bremen zal er volgens onderzoekers niet voor 2036 rijden, en ook daarna wordt het een moeilijk verhaal. De onderzoekers uit Zwitserland van het bureau SMA hebben geconcludeerd dat er voor 2036 teveel bottlenecks zijn. Een groot probleem is de Friesenbrücke, niet alleen omdat de nieuwe brug er nog altijd niet is, maar omdat die nieuwe brug na opening maar twintig minuten per uur beschikbaar zijn voor treinverkeer. Daarmee is er te weinig ruimte voor alle geplande treinen beschikbaar en zou er elders ruimte moeten worden gevonden. Daarvoor dienen echter inhaalsporen te worden aangelegd, maar slechts beperkt de ruimte voor is. De nieuwe Friesenbrücke is niet het enige probleem. In zowel het straks verbouwde Hoofdstation in Groningen als het station in Bremen is te weinig ruimte voor een sneltrein om te keren. De enige optie die door de onderzoekers als haalbaar wordt geacht is het doortrekken van de stoptrein van Bremen naar Bad Zwischenahn naar

Groningen. Die gaat vanaf 2036 twee keer per uur rijden als onderdeel van een verbeteringsslag van treindiensten in Duitsland. Voor die trein zijn de openingstijden van de nieuwe Friesenbrücke geen belemmering.

United Railways of Europe



Figuur 27: EU-netwerk voor langeafstandstreinen

Voorstel voor een EU-netwerk voor langeafstandstreinen. Effectieve klimaatbescherming in de mobiliteitssector is alleen mogelijk door een volledige verschuiving van het verkeer naar het spoor.

Tot nu toe zijn langlopende passagierstreinen vooral nationaal onderweg, maar internationaal reizen mensen vooral met het vliegtuig, de bus of de auto.

Om het klimaatbeschermingspotentieel van de spoorwegen te benutten, moeten passagierstreinen dag en nacht het hele continent doorkruisen zonder over te stappen. De EU bevordert de ontwikkeling en standaardisering van de spoorweginfrastructuur op de trans-Europese spoorwegcorridors (TEN's).

Rail for All pleit ervoor dat deze infrastructuur wordt gebruikt voor een nieuw EU-breed langeafstandstreinnetwerk. De planning en exploitatie van een dergelijk netwerk is een openbare dienst van algemeen belang. Rail for All stelt daarom een EU-brede samenwerking voor. Een moederbedrijf van de Europese Spoorwegen, de **United Railways of Europe**, kan beginnen met negen nacht- en langeafstandstreinlijnen. Een meer gedetailleerde uitwerking van het Rail-for-All-voorstel om de [United Railways of Europe\[15C\]](#) op te richten is hier te vinden .

De belangrijke langeafstand treinen van Amsterdam naar Berlijn, Warschau, Kopenhagen en Praag gaan via de route Amsterdam-Hengelo rijden. Dit Nederlandse spoortraject dient dan ook verbeterd/versneld te worden voor het doen slagen van de substitutie van het Luchttransport naar het treintransport.

Bijlage 3 De alternatieve route Amsterdam-Köln



Figuur 28: De alternatieve route via Venlo

Werkzaamheden aan het spoor

Een extra spoor bij Emmerich[16].

'Komend jaar wordt er hard gewerkt aan de sporen in Duitsland, op verschillende routes', vertelt Erik. 'Om te beginnen: Emmerich. Ze zijn al een tijd bezig met het aanleggen van een extra spoor daar, net over de grens in Duitsland. Dat is op de route waar de ICE en de nachttrein langskomen. Door dat nieuwe spoor komt er een betere aansluiting van de Betuweroute op de lijn richting Oberhausen'. Dat loopt toch al een tijd? 'Ja, klopt', antwoordt Erik, 'maar er wordt nu vaart achter gezet. Het heeft een tijdje op een laag pitje gestaan vanwege een grond onteigeningskwestie. Maar nu gaan ze echt los. Ook verwijderen ze op het stuk tussen Emmerich en Oberhausen tientallen spoorweginrichtingen. De klus met het extra spoor duurt nog wel een paar jaar!'

Naar Duisburg of Düsseldorf, hoe dan?

Ik moet zo'n acht keer per jaar naar Düsseldorf. Wat merk ik van die werkzaamheden?

'Veel. Er zijn regelmatig periodes waarop ICE omrijdt via Venlo. Dan stopt de ICE niet in Arnhem, Oberhausen, Duisburg en Düsseldorf. Wel in Den Bosch en Mönchengladbach. In Mönchengladbach kun je dan overstappen op de trein naar Düsseldorf. Het kost je wat meer tijd én een extra overstap. En bovendien rijden er wat minder ICE treinen op een dag als de route via Venlo gaat'.

Ook de nachttrein neemt een andere route

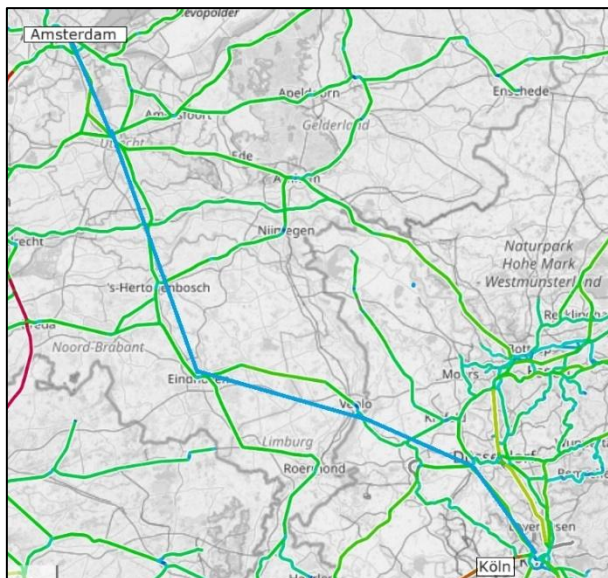
Erik voegt toe dat de omleidingsroute ook geldt voor de nachttreinen naar Oostenrijk en Zwitserland. De beide treinen stoppen dan niet in Mönchengladbach. De trein naar Oostenrijk stopt wél in Den Bosch, de nachttrein naar Zwitserland jammer genoeg niet. In combinatie met binnenlandse treinen is daar geen plek voor op het Bossche perron.

GOVOLTA naar Zuid-Duitsland

GoVolta wil volgend jaar(2024) starten met treinen naar Parijs, Berlijn en Basel, maar daar zal het niet bij blijven. In 2025 moeten er directe treinen komen naar bijvoorbeeld München en Kopenhagen. “We willen reizigers bewust directe treinen aanbieden, zodat je lekker kunt blijven zitten en niet je aansluiting kunt missen” legt de [initiatiefnemer\[16B\]](#) uit. De bedoeling is dat er twintig routes komen en dat er 250 rytuigen dagelijks reizigers zullen vervoeren.

Amsterdam Centraal - München Hbf			Amsterdam Centraal - Basel Bad Bf		
Amsterdam Centraal	V	08:00	Amsterdam Centraal	V	07:32
Utrecht Centraal	V	08:32	Utrecht Centraal	V	08:03
Eindhoven Centraal	V	09:17	Eindhoven Centraal	V	09:01
Venlo	V	09:50	Venlo	V	09:40
Köln Hbf	V	11:20	Köln Hbf	V	11:07
Koblenz Hbf	V	12:10	Koblenz Hbf	V	12:53
Frankfurt (Main) Süd	V	13:35	Mannheim Hbf	V	14:49
Nürnberg Hbf	V	15:00	Karlsruhe Hbf	V	15:32
München Hbf	A	16:45	Ringsheim/Europa-Park	V	16:31
			Freiburg (Breisgau) Hbf	V	17:10
			Basel Bad Bf	A	17:52

Figuur 29: Dienstregeling Govolta via Eindhoven



Figuur 30: Route van Amsterdam naar Köln

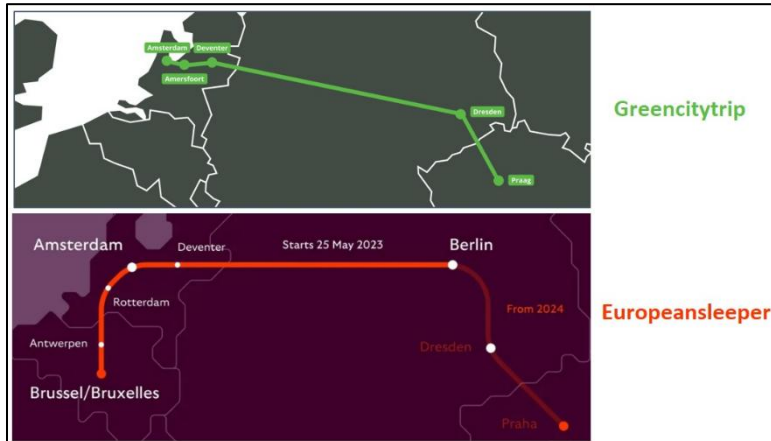
Govolta heeft voor haar dienstregeling van Amsterdam naar Köln en verder naar Basel/München gekozen voor de route via Eindhoven. Deze route is veel korter/beter dan de omweg via Oberhausen en Duisburg.

Deze route biedt de meeste mogelijkheden om de treinreis van Amsterdam naar Köln en verder naar Zuid-Duitsland in de toekomst te versnellen.

Bijlage 4 De Nachttreinen

Op dit moment staan de Nachttreinen weer volop in de belangstelling. Het is te verwachten dat de komende jaren het aanbod van nachttreinen fors zal toenemen. We zullen per grensovergang een overzicht geven welke nachttreinen over deze grensovergang (gaan) rijden.

Grensovergang Hengelo



Figuur 31: Op dit moment rijden er 2 nachttreinen via grensovergang Hengelo

Op dit moment rijden er al 2 nachttreinen via de grensovergang Hengelo:

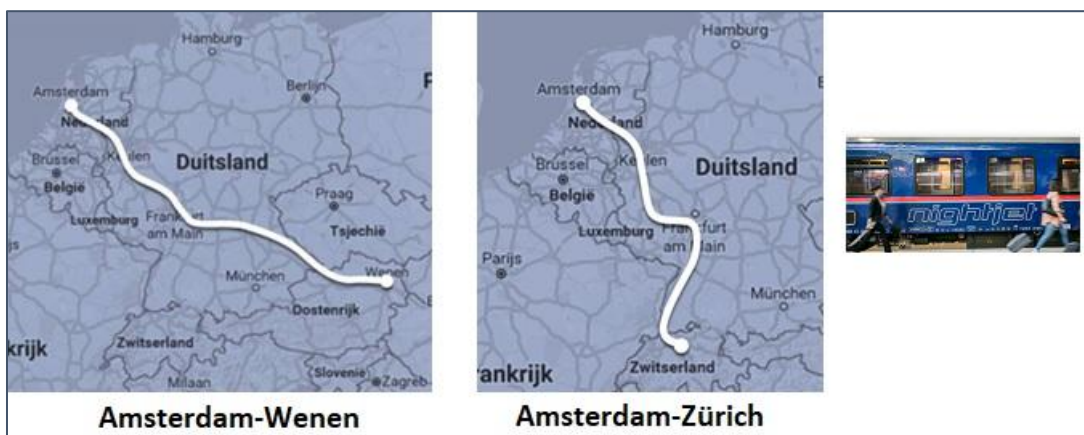
- Brussels – Amsterdam – Berlijn ([Greencitytrip\[17\]](#))
- Amsterdam – Dresden – Praag ([Europeansleeper\[18\]](#))

Over een aantal jaren zullen onderstaande nachttreinen via de grensovergang Hengelo gaan rijden:

- Amsterdam – Hamburg – Kopenhagen – Stockholm/Oslo
- Amsterdam – Warschau

Grensovergang Arnhem/Venlo

De nachttreinen richting zuid-Duitsland en verder worden uitgevoerd door Nighjet, een onderdeel van de Oostenrijkse spoorwegen OBB.



Figuur 32: Op dit moment rijden er 2 nachttreinen via grensovergang Arnhem

Bijlage 5 Intergouvernementeel overleg Dui-Nederland 27-03-2023

Vandaag vindt in Rotterdam de 4e Duits-Nederlandse #Regierungskonsultationen plaats. De nadruk ligt op samenwerking op het gebied van veiligheid en defensie – en voor een versterkt Europa. Klik hier voor de [gezamenlijke verklaring\[19\]](#).

Duitsland en Nederland delen een lange grens en willen graag de grensoverschrijdende infrastructuur verder te verbeteren en, waar nodig, uit te breiden.



Figuur 33: Workshop BENEDU

In het kader van de zogenaamde intermodale dialoog zullen samen met België workshops worden gehouden over transportplanningsmethoden en mogelijke projecten die grensoverschrijdende effecten hebben op spoornetwerken en waterwegen.

Dit kan verbeteringen van de infrastructuurcapaciteit omvatten, die belangrijk zijn voor strategische mobiliteit. Wat de verdere procedure betreft, wordt onderzocht of er verdere studies over potentiële projecten moeten worden uitgevoerd. Met betrekking tot het spoorvervoer kan een uitwisseling van informatie over een aantal belangrijke spoorverbindingen zoals Groningen-Bremen (zie Lelylijn-uitbreiding), Amsterdam-Berlijn, Eindhoven-Venlo-Düsseldorf, de Rijn-Ruhrspoorverbinding (3RX) en de **Noord-Baltische corridor** voor goederenvervoer per spoor worden overwogen.



Figuur 34: North Sea-Baltic Corridor

De Noord-Baltische Corridor heeft een lengte van ongeveer 3200 km, het is uitsluitend gelegen in Noord-Europa en verbindt het Oostzeegebied van Helsinki via de Baltische staten met het Noordzeegebied België / Nederland via Polen en Duitsland. Met Rotterdam, Antwerpen, Hamburg, Bremen/Bremerhaven en Amsterdam omvat het de vijf grootste havens van Europa. De verkeersdrukte in het westelijk deel wijkt sterk af van het volume in het noordoosten.

Wichtigste Projekte der EU-Kommission auf dem Korridor:

- Verbesserung der Hinterlandanbindungen der Seehäfen
- Ausbau der Schienenstrecken Amsterdam/Rotterdam - Hannover – Berlin – Polen/Grenze

Bijlage 6 Goederentreinen op een HSL/Ausbaustrecke

Is het wel realistisch om ook goederentreinen te laten rijden op een ausbaustrecke ($V_{max} > 200$ km/u) waar ook snelle personentreinen rijden? In eerste instantie lijkt dit geen goede combinatie. Maar misschien is het in de praktijk wel mogelijk. We kijken naar 2 trajecten in Duitsland

Ausbaustrecke Wolfsburg Berlin

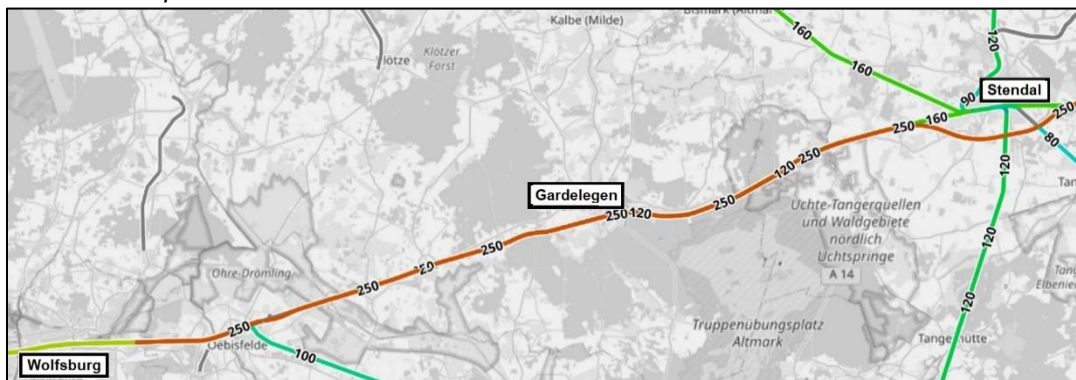
Überholung



Figuur 35: Inhalen van een goederentrein

Fliegende Überholung mit 250 km/h [Wolfsburg Berlin\(Na 1:47\)\[20\]](#). In dit video-fragment zien we dat een ICE een goederentrein inhaalt op de ausbaustrecke Wolfsburg-Berlijn. Op dit traject is het wel gebruikelijk om beide typen treinen, ICE en goederentreinen, op het zelfde traject te laten rijden.

Extra inhaal spoor

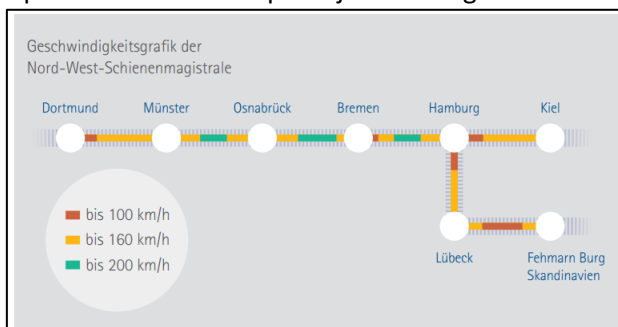


Figuur 36: inhaalspoor voor goederentreinen in Gardelegen

De 140 kilometer lange lijn "Lehrter Stammbahn" strekt zich uit van Vorsfelde bij Wolfsburg via Stendal in Saksen-Anhalt naar Wustermark in Brandenburg. Vanaf 2025 wordt de [oost-westcorridor gemoderniseerd en uitgebreid\[21\]](#) in twee opeenvolgende bouwfasen. Daarnaast bouwen we een 740 meter lange inhaalspoor voor goederentreinen in Gardelegen als inhaaloptie. Op de ausbaustrecke Wolfsburg-Stendal wordt er dus ook geïnvesteerd voor het goederen transport.

Traject Dortmund-Hamburg

Optimalisatie van de spoorlijn Hamburg - Bremen - Münster – Dortmund



Figuur 37: Snelheden op het traject Dortmund-Hamburg

De Noordwest-Duitse Kamer van Koophandel (IHK's) pleit voor verdere [aanvullende infrastructuurmaatregelen\[22\]](#) op het noordwestelijke spoortraject, zoals de uitbreiding van (verdere) trajecten naar 200 – 230 km/u en de aanleg van extra passeersporen.

Conclusie: Op een ausbaustrecke met een $V_{max} = 250$ km/u is het mogelijk/gebruikelijk om snelle ICE-treinen en goederentreinen gemeenschappelijk te laten rijden.

Bijlage 7 DB HSL Europa

DB presenteert studie over uitbreiding [hogesnelheidsspoor in Europa](#)[23]

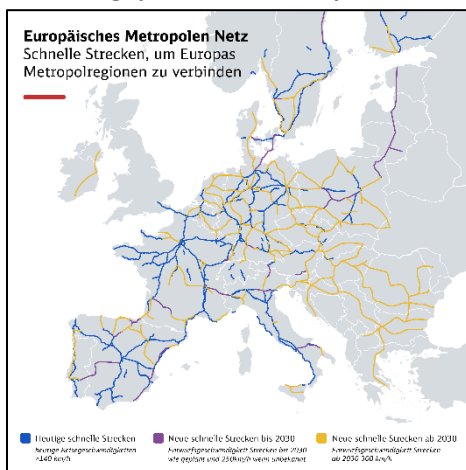
Voorstel voor "Metropolitan Network" heeft tot doel 2/3 van de Europeanen in 2050 met elkaar te verbinden • Hogesnelheidsspoornet wordt uitgebreid van de huidige 11.000 km naar 32.000 km • Green Deal-doelstellingen voor de vervoerssector moeten worden gehaald.

Deutsche Bahn (DB) heeft samen met Europese spoorwegmaatschappijen een studie uitgevoerd naar de uitbreiding van het hogesnelheidsspoorvervoer in Europa. Het voorstel voor een "Metropolitan Network" richt zich op de specifieke uitbreiding van spoorlijnen voor snelle passagierstreinen over het hele continent en op de simulatie van de resulterende mogelijke groei van het vervoersvolume op milieuvriendelijk spoor. Het uitgangspunt van het onderzoek is de Green Deal van de Europese Commissie. Dit moet leiden tot een verdubbeling van het volume van het Europese hogesnelheidsspoor (HSL) tegen 2030 en een verdrievoudiging tegen 2050, waardoor het een belangrijke bijdrage kan leveren aan de vermindering van de koolstofemissies in de vervoerssector. In de studie analyseerden specialisten hoe een Green Deal-spoorwegnetwerk eruit zou moeten zien om de EU-doelstellingen te bereiken.

Michael Peterson, lid van de Raad van Bestuur voor langeafstandspersonenvervoer bij DB:

"Een verdrievoudiging van het hogesnelheidstreinverkeer in Europa is mogelijk. Zodra de infrastructuur op orde is, zullen miljoenen mensen op het continent profiteren van aantrekkelijke verbindingen en snellere reistijden. De spoorweglanden in Midden- en West-Europa, en nog meer in Zuid- en Oost-Europa, zullen van de voordelen profiteren. Volgens onze berekeningen en simulaties zal dit resulteren in snellere reistijden op geheel nieuwe corridors en via nieuwe verkeersknooppunten op het spoor."

De belangrijkste feiten en cijfers van het Metropolitan Network-project:



Figuur 38 – HSL netwerk Europa

-Het verbindt alle 230 grootstedelijke regio's (gedefinieerd als stedelijke agglomeraties van meer dan 250.000 inwoners) en grote steden in Europa met het hogesnelheidsspoornet met HSL-service ten minste eenmaal per uur.

-Ongeveer 60% van de Europeanen woont in de grootstedelijke regio's en zou dus directe toegang hebben tot het hogesnelheidsspoor, zelfs in regio's waar momenteel helemaal geen snelle spoorverbindingen zijn.

-De sleutel ligt in de infrastructuur: in heel Europa moet in totaal 21.000 kilometer spoor worden aangelegd en opgewaardeerd. Routes die zijn ontworpen voor hogesnelheidstreinen zouden bijna worden verdrievoudigd, van ongeveer 11.300 kilometer vandaag (Eurostat 2019) tot ongeveer 32.000 kilometer in 2050.

Op het nieuwe netwerk moet het mogelijk zijn om snelheden van 300 km/u te halen.

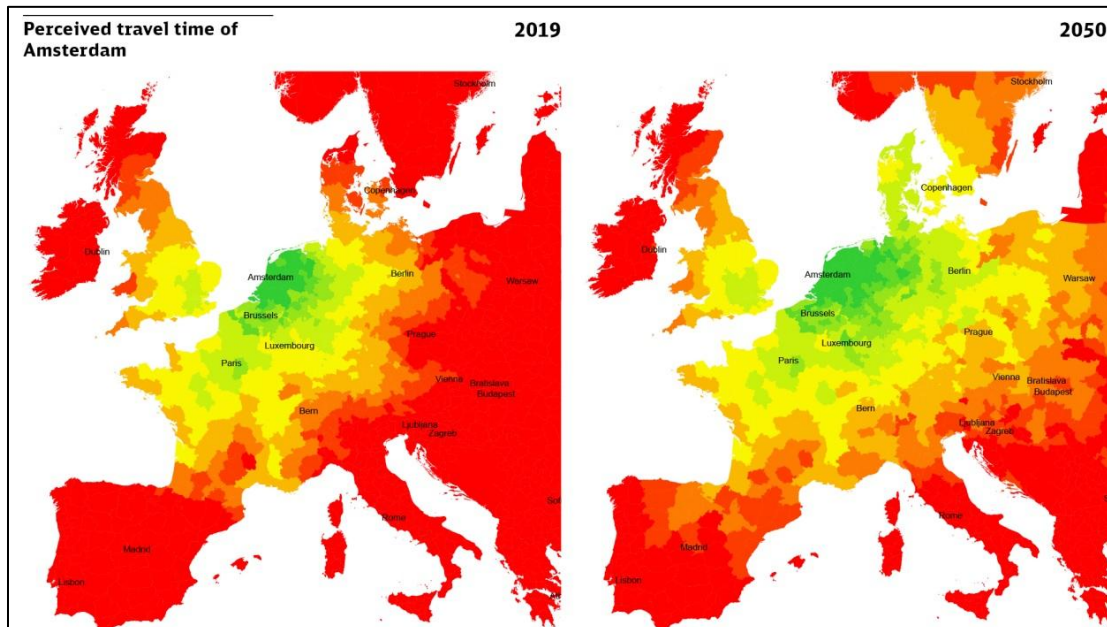
Voor Duitsland betekent dit dat als de netwerkupgrade de lijnen zou omvatten die al in aanbouw en gepland zijn, de hogesnelheidsinfrastructuur in dit land zou groeien tot 6.000 kilometer. Polen zou ook een winnaar zijn, door zijn netwerk meer dan te verdrievoudigen, met 2.760 kilometer van de 224 kilometer van vandaag.

Om de Green Deal te laten slagen, moeten de EU en haar lidstaten aanzienlijke extra middelen beschikbaar stellen en investeren in de uitbreiding van het HSL-netwerk in heel Europa. De betrokken spoorbedrijven willen dit in het najaar met de politiek bespreken. De infrastructuurmaatregelen die momenteel worden gepland of gebouwd, volstaan niet om tegen 2030 een verdubbeling van het hogesnelheidstreinverkeer te bereiken.

Metropolitan Network: Een sterk Europese spoornetwerk voor een steeds hechter geheel



Studie_Metropolitan_MK-data.pdf[23B]



Figuur 39: Reistijden vanaf Amsterdam



Figure 36: Reistijden van Laag naar Hoog

De verbetering van de reistijden vanuit Nederland naar de rest van Europa, bij uitvoering van het DB plan, zijn in figuur 35 zichtbaar. We zien vooral verbeteringen richting Oost en Noord-Europa. Kopenhagen, Berlijn, Warschau en Praag worden vanuit Nederland treinbestemmingen die in rond 6 uur bereikbaar zijn. Richting Parijs zien we geen verbetering, wat logisch is, omdat er nu al een goede treinverbinding Amsterdam- Parijs is.

Creëer capaciteiten voor zowel goederenvervoer als conventioneel spoor

Uitbreiding van de hogesnelheidsinfrastructuur zal nieuwe capaciteit creëren op bestaande lijnen voor conventionele passagiers- en vrachtdiensten in Europa. Hiermee gebruik maken Nieuwe infrastructuur zou de capaciteitswinst maximaliseren. Dit zou Verbeter de connectiviteit en verminder congestie.

Bovenstaande conclusie sluit goed aan bij een conclusie uit mijn rapport dat Personenvervoer en Goederenvervoer met elkaar concurreren op de beperkte beschikbare spoorcapaciteit en dat er voor beide vervoerswijzen verbeteringen moeten worden gerealiseerd om in 2050 te voldoen aan de EU green deal.

Bijlage 8 Qbuzz Amsterdam- Berlijn

[Qbuzz\[24\]](#) doet hierbij een aanvullende melding op haar initiële melding van de internationale passagiersdienst van en naar Amsterdam Centraal - Berlin Hauptbahnhof met nummer AMC/IN/780326. De initiële melding van Qbuzz dateert van 8 juni 2023. De ACM heeft Qbuzz bij brief van 14 augustus 2023 met nummer AMC/UIT/602458 geïnformeerd dat Qbuzz recht op toegang krijgt voor deze internationale lijn per 1 januari 2027 zonder binnenlandsgebruik.

Route 1:

Amsterdam Centraal – Amersfoort – Deventer – Hengelo – Osnabrück – Hannover – Berlijn.

Route 2:

Amsterdam Centraal – Utrecht – Arnhem – Essen – Dortmund – Hannover – Berlijn.

de frequentie: 7 ritten per richting per dag

de capaciteit: 450 reizigers per rit



Figuur 40: V300 Zefiro

Indicatieve informatie over het rollend materieel dat naar verwachting zal worden ingezet.

Elektrische treinstellen Frecciarossa 1000 (V300 Zefiro).

Dit hogesnelheidsmaterieel is op dit moment nog niet toegelaten voor inzet in Nederland. Homologatie voorafgaand aan inzet in Nederland past binnen het voorziene tijdspad.

Route-optie 1								
		Rit 1	Rit 3	Rit 5	Rit 7	Rit 9	Rit 11	Rit 13
Amsterdam C.	v	06:30	08:30	10:30	12:30	14:30	16:30	18:30
Amersfoort C.	v	07:03	09:03	11:03	13:03	15:03	17:03	19:03
Deventer	v	07:37	09:37	11:37	13:37	15:37	17:37	19:37
Hengelo	v	08:12	10:12	12:12	14:12	16:12	18:12	20:12
Osnabrück Hbf	a	09:08	11:08	13:08	15:08	17:08	19:08	21:08
Hannover Hbf	a	10:12	12:12	14:12	16:12	18:12	20:12	22:12
Berlin Hbf	a	11:59	13:59	15:59	17:59	19:59	21:59	23:59

		Rit 2	Rit 4	Rit 6	Rit 8	Rit 10	Rit 12	Rit 14
Berlin Hbf	v	06:00	08:00	10:00	12:00	14:00	16:00	18:00
Hannover Hbf	v	07:47	09:47	11:47	13:47	15:47	17:47	19:47
Osnabrück Hbf	v	08:50	10:50	12:50	14:50	16:50	18:50	20:50
Hengelo	v	09:49	11:49	13:49	15:49	17:49	19:49	21:49
Deventer	v	10:24	12:24	14:24	16:24	18:24	20:24	22:24
Amersfoort C.	v	10:58	12:58	14:58	16:58	18:58	20:58	22:58
Amsterdam C.	a	11:29	13:29	15:29	17:29	19:29	21:29	23:29

Bijlage 9 Flywise extra treindienst naar Berlijn, Basel en Parijs

Flywise meldt zich bij ACM voor treindienst naar Berlijn, Basel en Parijs



Reisorganisator Flywise heeft zich onder de naam GoVolta bij de ACM gemeld voor een treindienst naar Berlijn, Basel en Parijs. (Foto: Boemelbroers / Twitter)

Figuur 41: Een mogelijke dagtrein van Govolta

GoVolta is een dochteronderneming van Flywise, die momenteel onder de naam GreenCityTrip nachttreinen laat rijden. In de aanvraag voor 'open toegang' gaat het om dagtreinen die het bedrijf wil laten rijden. GoVolta moet volgens de initiatiefnemers ervoor zorgen dat de trein een duurzaam alternatief is voor vliegreizen. Hoewel de vervoerder wel reserveringskosten voor een zitplaats vraagt, belooft het bedrijf dat de kosten naar Berlijn gemiddeld 50 tot 60 euro zal kosten, en naar Parijs rond de 80 euro.

Meer treinen in 2025

GoVolta wil volgend jaar starten met treinen naar Parijs, Berlijn en Basel, maar daar zal het niet bij blijven. In 2025 moeten er directe treinen komen naar bijvoorbeeld München en **Kopenhagen**. "We willen reizigers bewust directe treinen aanbieden, zodat je lekker kunt blijven zitten en niet je aansluiting kunt missen" legt de initiatiefnemer uit. De bedoeling is dat er twintig routes komen en dat er 250 rytuigen dagelijks reizigers zullen vervoeren.

Dienstregeling Amsterdam – Berlijn

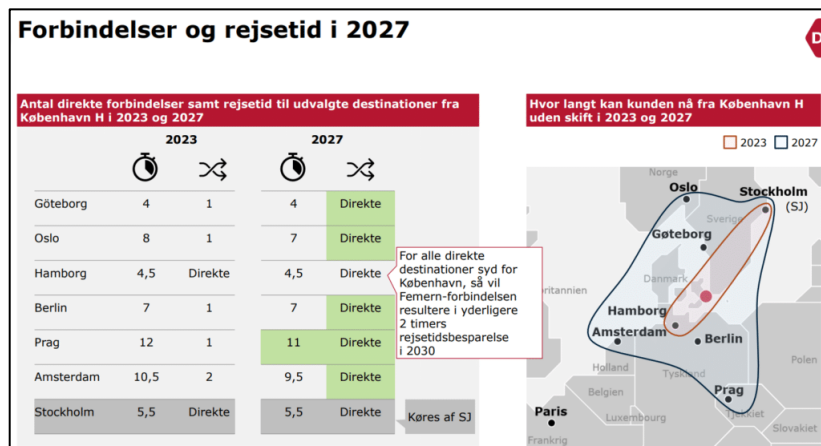
De bedoeling is dat de trein naar Berlijn per 1 mei 2024 gaat rijden.

GoVolta Dienstregeling Amsterdam Centraal - Berlin Hbf/Flughafen BER - Terminal 1-2 v.v.

Treinnummer	1395
Frequentie	Dagelijks
Amsterdam Centraal	V 08:34
Amersfoort Centraal	A 09:12
Amersfoort Centraal	V 09:14
Deventer	A 09:49
Deventer	V 09:52
Hengelo	A 10:26
Hengelo	V 10:28
Bad Bentheim	A 10:47
Bad Bentheim	V 11:07
Osnabrück Hbf	A 11:50
Osnabrück Hbf	V 11:53
Hannover Hbf	A 13:25
Hannover Hbf	V 13:37
Berlin Hbf	A 16:29
Berlin Hbf	V 16:33
Flughafen BER - Terminal 1-2	A 16:59

Treinnummer	1394
Frequentie	Dagelijks
Flughafen BER - Terminal 1-2	V 12:56
Berlin Hbf	A 13:22
Berlin Hbf	V 13:27
Hannover Hbf	A 16:20
Hannover Hbf	V 16:23
Osnabrück Hbf	A 17:36
Osnabrück Hbf	V 17:38
Bad Bentheim	A 18:16
Bad Bentheim	V 18:36
Hengelo	A 18:59
Hengelo	V 19:02
Deventer	A 19:35
Deventer	V 19:39
Amersfoort Centraal	A 20:15
Amersfoort Centraal	V 20:20
Amsterdam Centraal	A 20:56

Bijlage 10 Directe trein Amsterdam – Kopenhagen per eind 2025



Figuur 42: Reistijden van/naar Kopenhagen

De Deense spoorwegen (DSB) zetten in op een [directe trein Amsterdam – Kopenhagen](#)[25]. De directe trein moet per dienstregeling 2026 gaan rijden. Die dienstregeling gaat half december 2025 in. Een woordvoerder van de Deense spoorwegen benadrukt tegenover SpoorPro dat er nog geen sprake is van een definitief besluit.

Niet meer overstappen

De Deense spoorwegen komen tot de conclusie dat er te weinig directe internationale treinen zijn van en naar Denemarken. Momenteel zijn er alleen directe treinen naar Hamburg en Stockholm. De DSB wil dat er ook directe treinen komen naar andere steden, zoals Oslo, Göteborg, Berlijn, Praag en Amsterdam

Treinreizigers naar Kopenhagen moeten nu nog minimaal 2x overstappen, in Osnabrück en Hamburg. De treinreis duurt minimaal 10,5 uur. Als er een directe trein komt, moet de reistijd afnemen naar 9,5 uur. “Voor veel mensen zal dat nog steeds erg lang zijn, maar doordat de overstappen verdwijnen zal de drempel voor mensen die graag willen toch een stuk lager worden” denkt redacteur Hildebrand van Kuijeren. Een dergelijke trein zal niet alleen interessant zijn voor Nederlanders die naar Denemarken willen, maar ook voor treinreizigers naar Hamburg. “Er is nu geen directe trein naar Hamburg”.

Vanaf 2029 sneller

Vanaf 2029 moet de treinverbinding tussen Duitsland en Denemarken versneld worden door de opening van de Fehmarnbeltverbinding. Dat is een tunnel tussen Puttgarden (Duitsland) en Rødbyhavn (Denemarken). Tot 2019 ging de trein op de boot tussen deze plaatsen. Als de tunnel af is, moet de reistijd Hamburg – Kopenhagen verkort worden van 4,5 uur naar 2,5 uur. Daarmee krijgt de lijn potentie om veel meer reizigers te trekken.

Lubeck – Fehmarnbelt tunnel (07. Dezember 2023, 13:15 Uhr)



Figuur 43: 88 km nieuw spoor

Artikel: Historische start van de bouw op Fehmarn. Van Hamburg naar Kopenhagen in slechts 2,5 uur • Nieuwe Europese goederencorridor tussen Oslo en Palermo • DB-bestuurslid Huber, premier Günther en staatssecretaris Henckel geven groen licht voor de aanleg van de Fehmarnbelt-spoorverbinding • Aanleg en uitbreiding van 88 kilometer lijn tussen Fehmarn en Lübeck
Deutsche Bahn (DB) is begonnen met de bouw van de spoorverbinding van de "Fehmarnbelt Fixed Link". Al eind 2029 zullen naar verwachting treinen in slechts twee en een half uur van Kopenhagen door de Fehmarnbelttunnel via Lübeck naar Hamburg rijden. De resulterende spoorverbinding is de cruciale verbinding tussen de Belttunnel, die Lolland in Denemarken verbindt met het eiland Fehmarn, en het vasteland in Sleeswijk-Holstein.

Het officiële startsein werd vandaag gegeven door Berthold Huber, lid van de raad van bestuur van DB Infrastructure, Daniel Günther, premier van Sleeswijk-Holstein en staatssecretaris Susanne Henckel in Fehmarn. De federale regering, de deelstaat Sleeswijk-Holstein, DB en de Europese Unie investeren samen ongeveer 3,5 miljard euro in een van de belangrijkste transportprojecten van Europa. In totaal wordt aan Duitse zijde 88 kilometer nieuw spoor aangelegd tussen Puttgarden (op Fehmarn) en Lübeck. De Belt Tunnel wordt gebouwd door het Deense bedrijf Femern A/S. De gezamenlijke ingebruikname is gepland voor eind 2029.



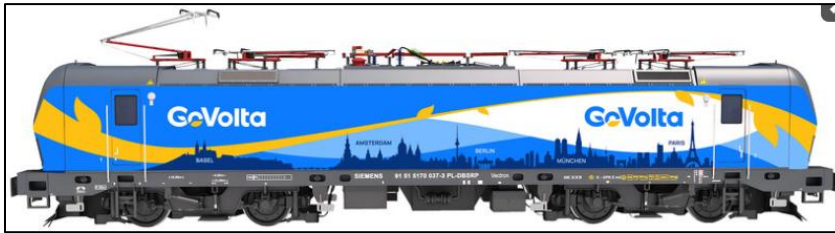
Figuur 44: De ruggengraat van de DB in 2030

Federale overheid en DB ontwikkelen high-performance netwerk voor aanzienlijk meer betrouwbaarheid en groei op het spoor 80 procent van de kwaliteit van het spoorwegsysteem wordt bepaald door het spoorweganet
• High-performance netwerk wordt de ruggengraat van het personen- en goederenvervoer

Het krachtige netwerk moet de zwaarst belaste spoorverbindingen in Duitsland omvatten. Vandaag de dag bestrijken deze ongeveer 10 procent van het hele netwerk. Ongeveer 25 procent van alle treinen rijdt al via dit netwerk. Bovendien noteerde het, zelfs zonder bouwactiviteiten, een gemiddelde bezettingsgraad van ongeveer 125 procent. Door de verwachte verkeersontwikkeling zal de lengte van dit sterk overbelaste netwerk toenemen van momenteel ongeveer 3.500 kilometer tot meer dan 9.000 kilometer tegen het einde van dit decennium.

Een snelle directe trein van Amsterdam via Hengelo sluit in Osnabrück perfect aan op het Duits Hochleistungsnetz richting Kopenhagen.

[GoVolta\[26\]](#) wil in 2025 ook diensten introduceren naar München en Kopenhagen, met als doel om uiteindelijk meer dan 20 routes door heel Europa aan te bieden. Het ontwikkelt plannen om te investeren in rollend materieel en streeft naar samenwerking met andere vervoerders, waaronder NS in Nederland.



Figuur 45: Een locomotief van Govolta

GoVolta Dienstregeling Amsterdam Centraal - København H v		
Treinnummer	Frequentie	Dagelijks
Amsterdam Centraal	V	08:00
Amersfoort Centraal	V	08:37
Deventer	V	09:12
Hengelo	V	09:42
Bad Bentheim	V	10:15
Osnabrück Hbf	V	11:05
Bremen Hbf	V	12:35
Hamburg-Harburg	V	13:55
Flensburg	V	15:25
Padborg	V	16:05
Kolding	V	16:50
Odense	V	17:35
Roskilde	V	18:25
København H	A	19:00

Figuur 46: dienstregeling trein Amsterdam- Kopenhagen

Bijlage 11 IJzeren Rijn

Na jaren stilte komt discussie IJzeren Rijn weer op stoom (16 maart 2025)



Figuur 47: IJzeren Rijn

Na vele jaren van relatieve stilte is de IJzeren Rijn weer volop in de aandacht. België wil vanwege de oorlog in Oekraïne een snelle spoorverbinding met Duitsland. Dat land op zijn beurt heeft weer de ambitie uitgesproken om de oude vervallen spoorlijn tussen het Duitse Dalheim en Roermond op te knappen. En ook Weert roert zich in de discussie over de oude spoorlijn tussen Antwerpen en het Duitse Ruhrgebied.

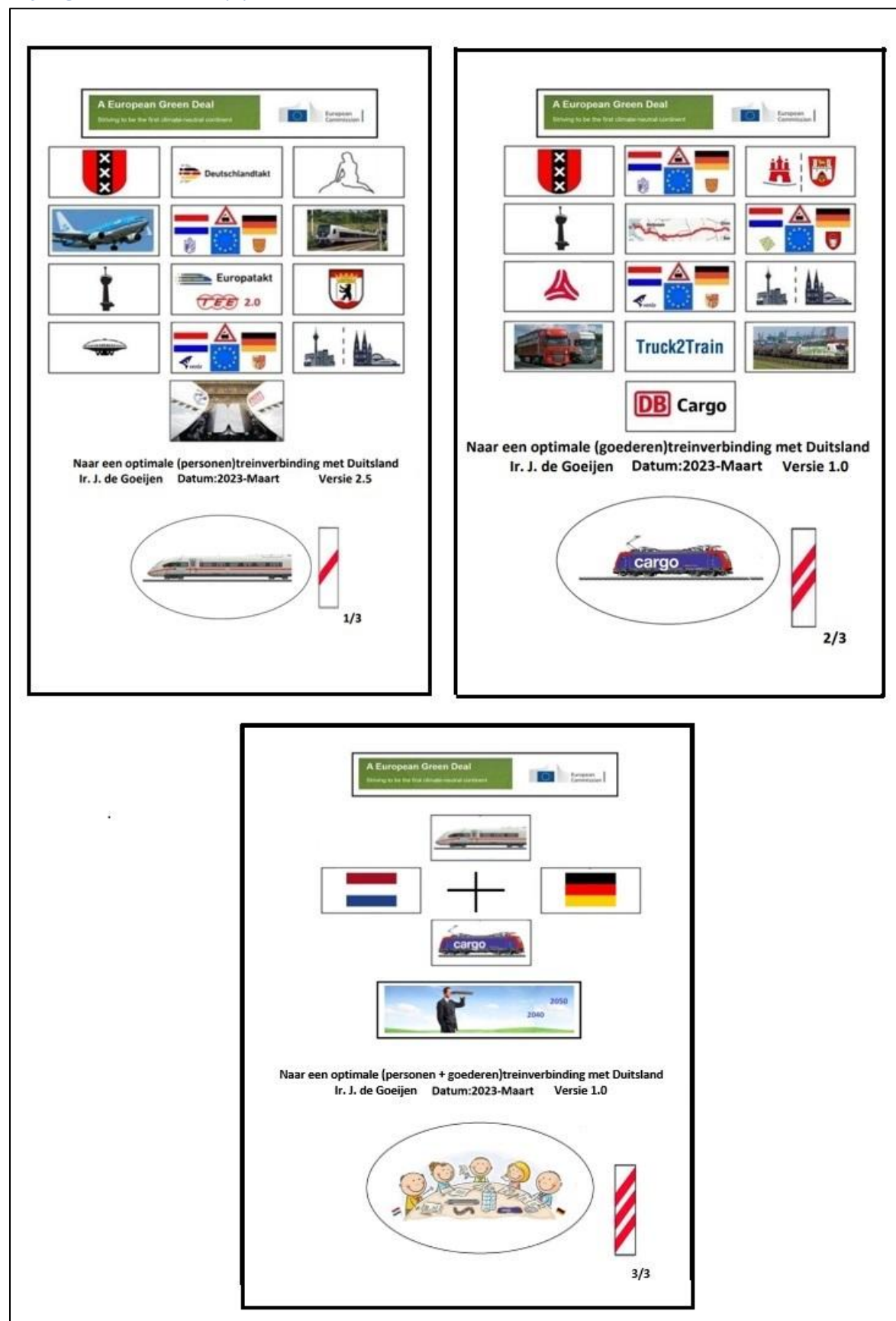
Betere bereikbaarheid

In de regio-Weert zijn er veel bedrijven en werknemers die profiteren van de uitdijende Brainportregio Eindhoven, met ASML als belangrijkste werkgever. Lucas van Grinsven van ASML: "De voltooiing van de personenlijn Antwerpen-Weert brengt een openbaar vervoerverbinding tot stand met de regio Eindhoven. Voor treinreizigers tussen de Noord-Belgische kernen en de Brainport-regio wordt zo de bereikbaarheid concreet verbeterd."

Duitse plannen

Naast alle ambities aan de Belgische grens zijn er ook initiatieven aan de Duitse grens. Zo heeft de vervoerder go.Rheinland onlangs plannen bekendgemaakt voor de komende vijftien jaar. Opvallend genoeg is in die plannen de spoorverbinding tussen Roermond en Dalheim opgenomen. Dat is de plek waar 1991 voor het laatst dus een goederentrein reed, dwars door het beschermde Meinweggebied.

Bijlage 12 Alle rapporten



Figuur 48: Alle rapporten