

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

1682

Vragen van het lid **Bamenga** (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Nieuwe sof voor treinreizigers: Nederland verliest directe spoorverbinding met Zwitserland»* (ingezonden 15 april 2024).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 8 mei 2024).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Nieuwe sof voor treinreizigers: Nederland verliest directe spoorverbinding met Zwitserland»?¹

Antwoord 1

Ja, hier heb ik inderdaad kennis van genomen.

Vraag 2

Bent u het eens met de stelling dat het onacceptabel is dat er in tijden van klimaatcrisis internationale treinverbindingen verdwijnen in plaats van worden toegevoegd? Welke concrete stappen heeft u tot op heden gezet om nieuwe internationale verbindingen van de grond te krijgen en daarnaast bestaande verbindingen te behouden?

Antwoord 2

Ik hecht veel belang aan voldoende en goede internationale verbindingen voor treinreizigers. Door de internationale verbindingen meer aan de markt te laten, zullen treinvervoerders meer gestimuleerd worden om op de (middel)-lange afstanden nieuwe internationale treinverbindingen aan te gaan bieden, als de verwachting is dat het voor groepen reizigers interessant is. Dat treinvervoerders daarvoor belangstelling hebben, is zichtbaar aan het grote aantal meldingen bij de ACM om internationale verbindingen aan te bieden in de komende jaren.

Met het werkprogramma Internationaal Spoor werken we met regionale overheden, de OV-sector en buitenlandse stakeholders om de internationale bereikbaarheid per spoor te verbeteren. Daarmee zijn de afgelopen jaren belangrijke stappen gezet. Zo is de reistijd tussen Amsterdam en Berlijn met een halfuur verkort tot minder dan zes uur. Er rijden inmiddels vier recht-

¹ De Volkskrant, 12 april, «Nieuwe sof voor treinreizigers: Nederland verliest directe spoorverbinding met Zwitserland | de Volkskrant.»

streeks treinen per dag tussen Amsterdam en Londen. Met de bouw van een nieuwe terminal op Amsterdam Centraal zal het aantal reizigers dat gebruik kan maken van die treinen naar verwachting sterk toenemen. Verder gaat vanaf juni 2024 de Drielandentrein rijden, waarbij de huidige verbindingen tussen Maastricht en Luik en tussen Maastricht en Aken gekoppeld worden. NS en NMBS werken daarnaast samen aan een versnelling en frequentieverhoging van de verbinding Amsterdam-Brussel vanaf december 2024.

Vraag 3

Wat is uw eerste reactie op het per 15 juli wegvallen van de bijna honderd jaar oude internationale treinverbinding tussen Nederland en Zwitserland?

Antwoord 3

Tot eind van dit jaar valt de verbinding naar Basel onder de huidige HRN-concessie. Ik sta daarom ook in overleg met NS over de gevolgen voor de concessie. Het feit dat de rechtstreekse verbinding verdwijnt per 15 juli a.s. heeft te maken met omvangrijke werkzaamheden tussen Frankfurt en Karlsruhe in de zomer en dit najaar. NS en DB zetten in die periode in op het bieden van een goede overstap richting Basel om zo de extra reistijd te beperken.

Vanaf 2025 worden de internationale verbindingen aan de markt overgelaten. Het is met open toegang primair aan de vervoerders om tot een passend aanbod voor reizigers te komen.

Het is natuurlijk spijtig dat een rechtstreekse treindienst naar Basel verdwijnt. In plaats van een rechtstreekse trein naar Basel komt er een nieuwe, rechtstreekse trein naar München, een bestemming die volgens de vervoerders in trek is en veel reizigers heeft vanuit Nederland. Overigens hebben NS en DB aangegeven dat Basel vanaf Amsterdam wel rechtstreeks bereikbaar blijft via de nachttrein. Zij hebben ook verzekerd dat gedurende de dag, via een goede overstap in Mannheim, met ongeveer dezelfde reistijd als de huidige directe verbinding Basel per trein goed bereikbaar blijft vanuit Nederland.

Vraag 4

Bent u bereid het gesprek aan te gaan met de betrokken spoorbedrijven en de Duitse en Zwitserse overheden om samen alles op alles te zetten om de bijna honderd jaar oude verbinding tussen Nederland en Zwitserland te behouden? Welke stappen gaat de NS zetten om het vervallen van de verbinding Amsterdam-Basel te voorkomen?

Antwoord 4

Om de vraag van de reiziger beter af te stemmen op het vervoersaanbod, is besloten om de internationale langeafstandsverbindingen vanaf 1 januari 2025 in open toegang tot stand te laten komen. Deze werkwijze geldt al in veel landen om ons heen. In deze nieuwe setting zie ik mijn rol vooral in het zorgen dat er mogelijkheden zijn om internationale verbindingen aan te bieden, waarbij een level playing field bestaat voor alle vervoerders.

Vraag 5

Klopt het dat het laten vervallen van de verbinding naar Basel niet de voorkeur had van de NS? Waarom heeft de NS zelf geen ambitie en materieel om dergelijke internationale treinverbindingen op te zetten?

Antwoord 5

In partnerschap met DB rijdt NS de treinen van en naar Duitsland en verder. Dit gebeurt nu al deels in open toegang en vanaf 2025 volledig in open toegang. NS en DB zien de vraag naar München stijgen en willen graag tegemoetkomen aan deze vraag. NS heeft eerder al gemeld dat vanaf 2024 de eerste nieuwe (door DB aangeschafte) ICE3-neo treinen op de route naar Frankfurt en verder zullen gaan rijden. Momenteel wordt de toelatingsprocedure doorlopen, in opdracht van DB. Daarnaast worden door NS 12 ICNG-stellen ingericht zodat deze ook kunnen rijden in Duitsland. Momenteel wordt hiervoor een testbedrijf doorlopen in Duitsland.

Vraag 6

Hoeveel reizigers maakte jaarlijks gebruik van de verbinding tussen Amsterdam en Basel? Tot hoeveel extra vliegbewegingen zal het wegvallen van deze verbinding leiden?

Antwoord 6

Over de exacte cijfers van het aantal treinreizigers beschik ik niet, ook omdat het hier gaat om bedrijfsgevoelige informatie van verschillende vervoerders in verschillende landen welke bijvoorbeeld in Duitsland nu al in open toegang rijden.

Gelet op het feit dat de reistijd naar Basel (inclusief overstap) niet veel zal veranderen en daarnaast een nieuwe rechtstreekse verbinding wordt toegevoegd naar een nieuwe bestemming (München), die ook potentie heeft voor substitutie van luchtvaart naar trein, zal naar verwachting het totale effect op het aantal vliegbewegingen positief zijn.

Vraag 7

Overwegende dat uit berekeningen van de website EcoPassenger blijkt dat een treinreiziger tussen Amsterdam en Basel 25 kilo broeikasgassen uitstoot, terwijl een vliegreiziger 121 kilo aan broeikasgassen uitstoot, wat is de totale klimaatschade van het wegvallen van de verbinding tussen Amsterdam en Basel?

Antwoord 7

In haar onderzoek naar de substitutie van luchtvaart naar trein uit 2023 heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) laten zien dat zowel Basel als München relevante en kansrijke locaties zijn voor de transitie van luchtvaart naar trein. München komt in de KiM-studie zelfs op de 4e plek bij kansrijke herkomst-bestemmingsrelaties na Londen, Parijs en Kopenhagen en wordt ook gezien als kansrijk voor transferreizigers. De bereikbaarheid per trein van beide bestemmingen zal onder meer na de werkzaamheden van komend jaar tussen Frankfurt en Mannheim nog verder verbeteren. De KIM-studie laat zien dat met alle variabelen in acht genomen (reistijdverkorting, ticketprijzen, etc.) er in 2040 mogelijk 64.000 reizen naar Basel gesubstitueerd kunnen worden (vliegtuig naar trein) en 104.000 naar München.

Vraag 8

Overwegende dat nieuwe spoorbedrijven staan te springen om nieuwe internationale verbindingen op te zetten, bent u bereid om met alle mogelijke aanbieders van internationale treinreizen samen te komen en een actieagenda op te stellen om zo snel mogelijk te komen tot nieuwe internationale verbindingen?

Antwoord 8

Met het werkprogramma Internationaal Spoor zet ik mij reeds actief in om vervoerders actief te faciliteren. Daarbij houd ik ook rekening met het feit dat vanaf 2025 internationale verbindingen in open toegang zijn en dus de wijze van sturen vanuit overheden verandert, ook in wisselwerking tussen verschillende vervoerders. Met de bouwstenen voor een strategie breng ik de mogelijkheden om deze aanpak te intensiveren of uit te breiden in kaart, waarbij de keuzes wel voor een nieuwe regering zijn.

Vraag 9

Welke maatregelen kunt u op korte termijn nemen om mogelijke nieuwe aanbieders van internationale treinen te ondersteunen? Bent u bereid om samen met uw Europese collega's de mogelijkheid te verkennen om nationale spoorwegbedrijven wagens en treinen te laten verhuren aan potentiële nieuwe spoorwegbedrijven?

Antwoord 9

In aanvulling op de verschillende zaken, die ik reeds beschreven heb, blijf ik in gesprek met aanbieders van internationale treinen. Ik zie mijn rol daarbij vooral in het bieden van een gelijk speelveld voor alle partijen en het zorgen dat de belangen van reizigers geborgd zijn. De Europese spooragenda voor internationaal personenvervoer per spoor zal ik blijven ondersteunen.

Wat betreft de beschikbaarheid van materieel zie ik vooral een rol bij vervoerders zelf, zeker ook in de context van open toegang. De pilots in het kader van het EU Actieplan voor internationale railverbindingen kunnen hier ook relevante input voor opleveren voor wat betreft de rol van de Commissie als ook de lidstaten.