



Aan

Staatssecretaris

nota

Beantwoording Kamervragen ICE Basel

TER BESLISSING

Datum

24 april 2024

Onze referentie

IENWBSK-2024/129796

Opgesteld door

Bestuurskern

Dir. Openbaar Vervoer en

Spoor

Beleid en Omgeving

Beslistermijn

10 mei 2024

Bijlage(n)

3

Aanleiding

Door D66-kamerlid Bamenga zijn schriftelijke vragen gesteld naar aanleiding van het artikel in de Volkskrant op 12 april "Nederland verliest directe spoorverbinding met Zwitserland". In dit artikel gaat het over de keuze van Deutsche Bahn (DB) en NS om de directe dagelijkse treinverbinding tussen Amsterdam en Basel te vervangen door een directe verbinding tussen Amsterdam en München. Met deze nota ontvangt u een voorstel voor beantwoording van de gestelde vragen en een korte duiding op de berichtgeving.

Geadviseerd besluit

U wordt gevraagd in te stemmen met de beantwoording van de schriftelijke vragen van de heer Bamenga (D66) en met de verzending hiervan aan de Tweede Kamer.

Kernpunten

DB en NS hebben besloten om de directe verbinding tussen Amsterdam en Basel te vervangen door een verbinding met München per dienstregeling 2025. Omdat per 2025 het merendeel van de internationale treinverbindingen geen onderdeel meer zijn van de HRN-concessie, zijn wij hierover op voorhand niet geïnformeerd. De keuze is gemaakt door de vervoerders vanwege de potentie, die vervoerders zien in de verbinding met München. Via een goede overstap op Mannheim wordt reizigers richting Basel een alternatief geboden zonder reistijdverlies.

Formeel gaat dit in per nieuwe dienstregeling 2025. Echter, vanwege omvangrijke werkzaamheden tussen Frankfurt en Mannheim zullen effectief de treinen al niet meer rijden vanaf 15 juli a.s. Tot het eind van dit jaar kan NS worden aangesproken op haar verplichtingen in de concessie. Wij staan in overleg met NS hierover, mede over de alternatieven vanwege de werkzaamheden.

Krachtenveld

Met ingang van de nieuwe concessie is de sturing op internationale verbindingen gewijzigd. NS bepaalt vanaf dat moment zelf, in samenspraak met internationale partners, welke verbindingen zij willen bedienen op welke wijze. De rol van het ministerie ligt vooral in het faciliteren van initiatieven voor internationale verbindingen van vervoerders, het bieden van een level-playing-field en het borgen van de reizigersbelangen.

Zowel Basel als München zijn relevante bestemmingen in het kader van de Air-Rail agenda. Het feit dat de reizigers een goede verbinding blijven houden met Basel en dat de verbinding met München wordt versneld is in het licht van de transitie van luchtvaart naar trein een belangrijke impuls.

Toelichting

De exacte dienstregeling is nog niet officieel bekend. Waarschijnlijk zal de reistijd naar München ongeveer 7 uur bedragen, 30 minuten sneller dan de huidige verbinding. De reistijd van de huidige verbinding naar Basel is op dit moment 6h30. Deze zal met overstap op Mannheim niet veel veranderen. Voor de huidige verbindingen naar Basel mét overstap is dit wel een verbetering. De trein vanaf Mannheim zal ook doorrijden naar Zürich.

Het definitieve besluit over de nieuwe verbinding naar München hangt af van de verdeling van de capaciteit door de netbeheerders in Duitsland en Nederland die in augustus plaatsvindt. Normaliter is deze informatie dus in de tweede helft van het jaar bekend. Omdat nu reeds eerder de informatie onbedoeld naar buiten gekomen is, heeft NS wel via een persbericht de plannen naar buiten gebracht.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Brief beantwoording kamervragen ICE Basel	Voorstel voor brief aan Tweede Kamer met beantwoording vragen over ICE Basel.
03	Kamervragen D66-kamerlid Bamenga	
04	Artikel Volkskrant "Nederland verliest directe spoorverbinding met Zwitserland" – 12 april 2024	Betreft artikel op basis waarvan vragen gesteld zijn.

Datum

24 april 2024

Onze referentie

IENWBSK-2024/129796

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Beleid en Omgeving

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

3