

Vergaderjaar 2017–2018

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 783**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 juni 2018

Sinds enkele maanden is zowel in als buiten Nederland een levendig debat ontstaan over de mogelijkheid om vervoer per vliegtuig over de korte afstand binnen Europa te vervangen door internationaal vervoer per trein. Meer reizen per trein draagt bij aan verduurzaming van het personenvervoer en het biedt veel andere voordelen: je stapt uit in het midden van de stad, het bespaart lange inchecktijden en het is minstens zo comfortabel. Uw Kamer heeft daarom in diverse moties<sup>1</sup>, waaronder de moties Kroger c.s. en Amhaouch c.s., aandacht gevraagd voor de positie van het internationale treinvervoer.

Conform mijn toezegging aan uw Kamer beschrijf ik, mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat in deze brief welk aanbod van de (kort) grensoverschrijdende treinreis er op dit moment is, welke potentie er is mede op basis van analyses voor de versterking van de (kort) grensoverschrijdende treinreis en het verbeteren van de concurrentiepositie van de trein ten opzichte van het vliegtuig en welke stappen ik daar samen met de betrokken stakeholders in wil gaan zetten. Willen we de (inter)nationale reiziger onbegrensde reismogelijkheden bieden, dan vraagt dit verregaande samenwerking met en inzet van alle stakeholders, nationaal en internationaal.

### **1. Huidig aanbod**

In de afgelopen jaren zijn reeds grote stappen gezet in het verbeteren van de (kort) grensoverschrijdend spoorvervoer, zoals de komst van de snelle verbindingen met Londen en Parijs en de regionale verbindingen Arnhem – Düsseldorf en Hengelo – Bielefeld. Inmiddels rijden dagelijks in totaal circa 150 treinen per dag over de grens en hetzelfde aantal Nederland weer in. Meer dan de helft hiervan betreft korte grensoverschrijdende

<sup>1</sup> Amhaouch c.s. (Kamerstuk 34 775 XII, nr. 30), Kröger c.s. (Kamerstuk 29 984, nr. 741) en Paternotte c.s. (Kamerstuk 29 665, nr. 328)

verbindingen die een belangrijke rol spelen in het verbinden van grensregio's voor reizigers die bijvoorbeeld over de grens werken of studeren. Deze verbindingen kunnen vooral een substitutie van auto naar trein bewerkstelligen.

Bijna 50 treinen per dag per richting betreffen lange of snellere grensoverschrijdende verbindingen bijvoorbeeld met de Thalys of ICE. Juist deze verbindingen kunnen een rol spelen in het substitueren van luchtvaart naar trein. Het realiseren van korte én lange internationale verbindingen is niet gemakkelijk mede door de vele betrokken partijen en technieken over de landsgrenzen heen. De situatie is op sommige verbindingen dan ook nog niet ideaal, denk aan frequentie en snelheid. Daarom werkt het kabinet de komende jaren aan het optimaliseren van verschillende van deze verbindingen.

In deze brief benoem ik zowel voor de korte als langere grensoverschrijdende verbindingen wat mijn ambitie is en welke stappen ik hierin zal zetten. Bij deze brief heb ik met het oog op de motie Amhaouch c.s.<sup>2</sup> een overzicht gevoegd met daarin opgenomen alle (kort) grensoverschrijdende verbindingen die inmiddels gerealiseerd zijn, dan wel waar aan gewerkt wordt. Per verbinding is ook aangegeven wat de stand van zaken is en welke mijlpalen in de planning staan, zie bijlage 1.

## **2. KiM-onderzoek naar substitutie van vliegtuig naar trein**

In opdracht van het Ministerie van IenW heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) een eerder onderzoek naar substitutiemogelijkheden geactualiseerd en uitgebreid qua bestemmingen. Dit geactualiseerde onderzoek is als bijlage 2<sup>3</sup> toegevoegd aan deze brief. In totaal zijn 20 luchthavens bij 13 steden binnen een straal van 800 km van Amsterdam nader onderzocht op substitutiemogelijkheden<sup>4</sup>. Dit zijn: Londen (6 luchthavens), Parijs (2 luchthavens), Bristol, Birmingham, Frankfurt, Berlijn (2 luchthavens), Hamburg, Basel, Brussel, Hannover, Düsseldorf, München en Kopenhagen.

Uit het onderzoek blijkt dat van deze 13 bestemmingen er 5 kansrijk zijn wat betreft substitutie, vooral omdat er een goede treinverbinding naar de betreffende (binnen)stad bestaat dan wel omdat er potentie is de transferreiziger per trein van/naar de luchthaven te laten reizen. Het gaat om de bestemmingen Londen, Parijs, Frankfurt, Düsseldorf en Brussel. Voor veel andere bestemmingen blijkt dat slechts een beperkte mate van substitutie denkbaar is van luchtvaart naar trein. Dit komt door de grote verschillen tussen luchtvaart en trein op basis van de drie belangrijkste keuzefactoren: reistijd/frequentie, prijs en comfort<sup>5</sup>.

### *Substitutie potentieel door reistijdversnelling en/of frequentieverhoging*

Het onderzoek van het KiM laat zien dat de maatregelen die tot 2030 genomen worden op het spoor in Nederland en de buurlanden kan leiden tot een overstap van vliegtuig naar trein voor 1,3 miljoen reizen per jaar. Wanneer ook de frequenties van de internationale treinen (licht) worden verhoogd, kan dit theoretisch oplopen tot vervanging van bijna 2 miljoen vliegvluchten door treinreizen in 2030, oftewel 11% van het aantal reizen

<sup>2</sup> Kamerstuk 34 775 XII, nr. 30

<sup>3</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>4</sup> Deze afstand geldt als internationaal onderzochte bovengrens waarbuiten de mogelijkheden voor substitutie zeer beperkt of afwezig zijn.

<sup>5</sup> Comfort gaat daarbij niet alleen over het comfort in de trein maar bijvoorbeeld ook om het gemak bij het boeken, informatiebeschikbaarheid en bagageafhandeling.

naar de 13 belangrijkste bestemmingen binnen de 800 kilometer van Amsterdam.

#### *Substitutie potentieel door verandering van verschil in prijs*

Ook heeft het KiM berekend wat een theoretische verandering van de prijs van de treinreis kan betekenen in substitutie. Wanneer de prijs van treintickets 20% daalt en daarmee meer gelijk komt met de prijs van vliegen, kan dit een miljoen extra reizigers opleveren. Het is daarnaast ook mogelijk om het prijsverschil tussen vliegen en treinreizen kleiner te maken door wijzigingen aan te brengen in de tarieven van vliegtickets.

#### *Substitutie potentieel door verbetering comfort*

Het onderzoek laat ook zien dat er kansen liggen voor het combineren van het vlieg- en treinproduct als alternatief voor reizigers die nu op Schiphol of een buitenlandse luchthaven overstappen van het ene naar het andere vliegtuig, op voorwaarde dat hiervoor de juiste voorzieningen aanwezig zijn bijvoorbeeld in bagageafhandeling. Zo kan het wegnemen van belemmeringen op de overstap van vliegtuig naar trein bij Schiphol, Frankfurt en Parijs meer dan 800.000 extra treinreizigers opleveren, oftewel zo'n 60% van het effect van alle nu genoemde maatregelen die tot 2030 genomen zouden kunnen worden om de reistijd te verbeteren. Om deze barrières tussen het combineren van vlieg- en treinreis te verminderen is goede samenwerking tussen trein-, vliegmaatschappijen en luchthavens nodig. Het is dan ook goed om in de ingezonden brief van NS en KLM in de NRC Next op 6 juni te lezen dat deze partijen enthousiast zijn over substitutie van vliegtuig naar trein en hierin samen optrekken.

Alle bovenstaande uitkomsten zijn afhankelijk van de gedane aannames in de berekeningen, bijvoorbeeld wat betreft het effect van wijzigingen in reistijd, prijs en frequentie, het gedrag van zowel spoor- als vliegtuigmaatschappijen bijvoorbeeld wat betreft inzet van materieel en het gedrag van reizigers. In het rapport is het KIM uitgegaan van de huidige situatie op het spoor en bestaande plannen voor verbeteringen waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden. De realisatie van het berekende substitutie-potentieel is daarmee afhankelijk van de ruimte op het netwerk om de hiervoor benodigde extra treinen te kunnen faciliteren en van beschikbare financiële middelen die daarvoor nodig zijn<sup>6</sup>.

Dergelijke kanttekeningen kunnen ook gemaakt worden bij het onderzoek dat Royal Haskoning-DHV heeft uitgevoerd in opdracht van o.a. de Natuur- en Milieufederatie Noord-Holland. Zij komen op basis van andere aannames op een veel hoger substitutiepotentieel. Het rapport gaat uit van een totaal nieuw ontwerp van de dienstregeling en de realisatie van een aaneensluitend HSL-netwerk voor West-Europa, waar tientallen miljarden in geïnvesteerd dienen te worden.

### **3. Substitutie en CO<sub>2</sub> uitstoot**

Reizen per trein is weliswaar duurzamer dan vliegen, maar de gevolgen van de mogelijke substitutie op de CO<sub>2</sub>-uitstoot liggen genuanceerd. Een vermindering van het aantal reizigers via het vliegtuig op de korte afstand in Europa betekent niet automatisch een vermindering van het aantal vluchten als maatschappijen ervoor kiezen minder passagiers per vliegtuig te vervoeren of kleinere vliegtuigen in te zetten. Mocht er wel een reductie in het aantal vluchten op de korte afstand binnen Europa

<sup>6</sup> Indien alle vliegpassagiers op de verbinding Londen-Amsterdam per trein zouden gaan reizen, zijn bijna 30 treinen per dag per richting nodig om deze reizigers een plaats te bieden.

optreden, dan zullen vrijgekomen slots, gezien de druk op de luchtvaart, naar verwachting ingezet worden voor vluchten naar andere (verder gelegen) bestemmingen. Substitutie kan wel betekenen dat deze druk op de groei van luchthavens minder wordt.

Met de opkomst van het lange afstandsbusvervoer kan mogelijk ook een bijdrage leveren aan het verminderen van de druk op de groei van luchthavens. Met een uitgebreid netwerk van internationale busdiensten bedienen busvervoerders steeds meer, inmiddels vele honderden, bestemmingen binnen Europa. Deze busdiensten opereren vanuit meerdere grotere steden in Nederland, zijn een duurzamer alternatief<sup>7</sup> voor een vliegreis en concurrerend op prijs en comfort; ook in vergelijking met een internationale treinreis. In november 2017 publiceerde de Europese Commissie een voorstel gericht op het stimuleren van het lange afstandsbusvervoer<sup>8</sup>. Uit de impactanalyse van de Europese Commissie blijkt er, alhoewel klein en over alle lidstaten gemeten, substitutie op te treden van vliegvluchten naar lange afstandsbusvervoer.

#### **4. Ambitie voor (kort) grensoverschrijdend spoorvervoer**

Gezien de opgave die in het Parijsakkoord is afgesproken om de uitstoot van CO<sub>2</sub> te beperken en mijn eigen ambities op dit vlak, hecht ik veel belang aan het accommoderen van duurzame keuzes. De uitkomsten van de onderzoeken en het recent uitgesproken draagvlak van de spoor- en luchtvaartsector laten zien dat hier potentieel voor is voor de langere afstanden. Door ook in te zetten op de verbetering van de bereikbaarheid van de grensregio's per spoor, kunnen reizigers ook op deze kortere afstanden een duurzamere keuze maken.

Ik ga mij daarom inzetten op het verbeteren van de drie belangrijke pijlers van de (korte) grensoverschrijdende treinreis: 1) reistijd/frequentie; 2) prijs; en 3) comfort. Dit kan ik niet alleen. Het is immers aan de vervoermaatschappijen om het aanbod in treinreizen te verbeteren, aan de infrastructuurbeheerder om dit aanbod te faciliteren en aan de reiziger om in dat aanbod de voor hem/haar beste keuze te maken. Ook het internationale speelveld hebben we nodig om onderstaande ambities uit te kunnen werken.

##### ***Pijler 1: Reistijd/Frequentie***

Samen met betrokken partijen zet ik in op een optimalisatie van het huidige aanbod van de internationale treinreis. Hieronder benoem ik voor zowel de korte grensoverschrijdende verbindingen als ook voor de verder weg gelegen bestemmingen de ambitie voor de komende jaren.

##### Kort grensoverschrijdend spoorvervoer

###### *Wunderline*

Op dit moment werk ik gezamenlijk met de provincie Groningen en de Duitse partners in een Nederlands-Duitse stuurgroep aan een bestuurs-overeenkomst en realisatiebesluit waarin definitieve afspraken worden gemaakt over de benodigde maatregelen voor de verbetering van kwaliteit en snelheid van de verbinding Groningen – Bremen en de financiering hiervan. De planning is dat deze eind 2018 gereed is. Initiatiefnemer Groningen heeft € 85 miljoen voor gereserveerd voor de verbinding. Ik heb € 17 miljoen voorlopig gereserveerd. Voor de definitieve

<sup>7</sup> Zoals ook blijkt uit de STREAM-rapport uit 2014 van CE Delft.

<sup>8</sup> COM(2017) 647 final

tieve toezegging van de rijksbijdrage is van belang dat voldoende zicht is op het realiseren van de boogde verbetering van de gehele lijn. Veel maatregelen zijn immers op Duits grondgebied dus er moet sprake zijn van commitment aan Duitse zijde alvorens we gaan werken aan maatregelen aan Nederlandse kant.

Ten aanzien van het herstel van de Friezenbrug en daarmee de bestaande verbinding ben ik met Groningen en de verantwoordelijke Duitse partners in nauw overleg om te borgen dat het herstel conform de huidige planning uiterlijk in 2024 gereed is.

#### *Weert-Hamont*

ProRail heeft de opdracht gekregen om de onderzoeksgegevens die de provincie Limburg heeft aangeleverd te toetsen op juistheid en volledigheid. Op basis van deze stukken kan ik concluderen dat er nu nog geen volledig inzicht bestaat in de benodigde maatregelen en bijbehorende kosten. Om de komende tijd verdere stappen te kunnen zetten richting de realisatie van deze ambitie vanuit het regeerakkoord, zal ik ProRail de opdracht geven om de ontbrekende informatie in beeld te brengen zodat er een betrouwbaar beeld ontstaat van de investeringskosten. Daarnaast laat ik de (maatschappelijke) kosten-batenanalyse uitwerken. Parallel hieraan start ik een consultatie onder vervoerders voor deze verbinding om de kosten van de exploitatie te verkennen en zo min mogelijk tijd te verliezen. Ik zal uw Kamer in het najaar informeren over de uitkomsten en de vervolgstappen.

#### *Drielandentrein*

Vanaf december 2018 start volgens huidige planning de geëlektrificeerde treindienst Maastricht-Heerlen-Aken. Ik zet mij samen met de provincie Limburg en Arriva in om zo spoedig mogelijk daarna een drielandentrein Luik-Maastricht-Heerlen-Aken mogelijk te maken. De betrokken partijen streven ernaar de verbinding in 2019 te laten starten, mits aan alle vereisten qua beveiliging en toelating zijn voldaan. Daartoe voer ik ook overleg met mijn Belgische collega; ik heb recent nog contact met hem gehad over dit onderwerp.

#### *Roosendaal-Antwerpen*

Voor Roosendaal – Antwerpen is een intentieovereenkomst gesloten om de treinverbinding tussen Roosendaal en Antwerpen te verbeteren. Een snellere verbinding kan gerealiseerd worden door de bestaande Belgische IC vanuit Brussel naar Essen door te trekken naar Roosendaal. De Belgische en Nederlandse partijen onderzoeken samen wat hiervoor nodig is. Voor de toelating van extra- of verbeterde verbindingen naar Roosendaal is volgens de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport (ILT) een aanpassing van het materieel nodig. Om hier aan te voldoen is NMBS inmiddels gestart met de vernieuwing van de vloot waarbij het Belgische veiligheidssysteem TBL1+ wordt ingebouwd.

Om de veiligheid op het tracé te optimaliseren en alles in het werk te stellen om een snellere verbinding te faciliteren heb ik in overleg met ProRail en NS besloten om in Nederland tussen Roosendaal en de grens te investeren in dit zelfde Belgische spoorveiligheidssysteem TBL1+. ProRail is verantwoordelijk voor de implementatie hiervan en is verzocht om dit systeem zo snel mogelijk aan te leggen. Voor de periode tot implementatie van dit nieuwe beveiligingssysteem, ben ik met betrokken partijen in gesprek over het zo veilig mogelijk vervoeren van reizigers

tussen Roosendaal en de grens en welke maatregelen we daarvoor kunnen inzetten.

### *Eindhoven-Düsseldorf*

Met mijn brief van december vorig jaar<sup>9</sup> heb ik u geïnformeerd over de voorkeursvariant<sup>10</sup> die ik voor de verbinding Eindhoven-Düsseldorf samen met de regionale bestuurders heb vastgesteld. In deze brief meldde ik ook dat mijn ministerie in overleg is met de Verkeersverbund Rhein Ruhr (VRR) over de voorwaarden en kaders voor deze verbinding. Er wordt momenteel gewerkt aan een programma van eisen. Deze gezamenlijke afspraken zijn nodig voor het starten van het aanbestedingsproces door VRR. Ik streef ernaar om deze concept afspraken voor de zomer voor formele consultatie voor te leggen aan ProRail en de consumentenorganisaties. Na deze wettelijke consultatie zal ik in september van dit jaar het programma van eisen aan uw Kamer doen toekomen. Ik streef ernaar gedurende kabinetsperiode alle benodigde stappen te zetten om deze verbinding te realiseren, zodat deze vanaf 2025 in werking kan treden. Voor het realiseren van deze verbinding vormt de juridische uitwerking van de afspraken tussen Nederland en de Verkeersverbund Rhein-Ruhr (VRR) een belangrijk aandachtspunt. Een rechtstreekse samenwerking tussen VRR en het Koninkrijk der Nederlanden (vertegenwoordigd door het Ministerie van I&W) is op grond van juridische vereisten niet mogelijk. Het is daarom mijn voornemen te kiezen voor een juridische verankering waarbij de provincie Noord-Brabant met VRR een overeenkomst sluit over de treinverbinding. Mijn departement zal op zijn beurt met de Provincie Brabant een bestuursovereenkomst sluiten. Hiermee wordt vastgelegd dat de financiële verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid voor het Nederlandse deel van de verbinding volledig door het Ministerie van IenW wordt aanvaard en dat IenW voor de provincie zal optreden als verantwoordelijke partij jegens VRR. IenW is met de regionale partijen (provincie Limburg, N-Brabant en gemeente Eindhoven) en VRR in overleg getreden over de vraag hoe deze juridische constructie verder moet worden uitgewerkt.

De stand van zaken van de overige korte grensoverschrijdende verbindingen vindt u terug in bijlage 1<sup>11</sup>.

### Kansrijke bestemmingen qua substitutie

Het onderzoek van het KiM laat zien dat de meeste resultaten behaald kunnen worden op de volgende 5 bestemmingen: Londen, Parijs, Frankfurt, Brussel en de bovengenoemde verbinding met Düsseldorf. Deze bestemmingen komen overeen met die uit de motie Paternotte c.s.<sup>12</sup>. In het geval van Parijs en Frankfurt komt dat ook doordat de vliegvelden van deze steden goed bereikbaar zijn per trein en dus mogelijkheden bieden voor het combineren van vlieg- en treinreis, zoals dat ook geldt voor Schiphol.

Door de huidige open toegang voor internationaal treinverkeer is het voor een vervoerder nu al mogelijk een internationale treindienst te starten zonder concessie. Met het vierde spoorwegpakket wordt dit ook mogelijk voor het binnenlandse treinverkeer. Dit kan betekenen dat het voor

<sup>9</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 736

<sup>10</sup> Zie voor Nota Voorkeursalternatief: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/06/20/eurekarail-nota-voorkeursalternatief-internationale-treindienst-eindhoven---dusseldorf>

<sup>11</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>12</sup> Kamerstuk 29 665, nr. 328

vervoerders aantrekkelijker wordt om een internationale treindienst te starten.

### België, Frankrijk, Verenigd Koninkrijk

Dat een snelle internationale verbinding niet gemakkelijk is om te realiseren, bewijst de HSL-Zuid. Inmiddels is het aanbod dat na de Fyra met uw Kamer is afgesproken volledig gerealiseerd, waarbij de kwaliteit onder andere met de komst van de ICNG nog zal verbeteren in de komende jaren. Deze verbinding heeft een belangrijke rol in zowel het internationale als het binnenlandse vervoer. Hoewel ik deze rol in het binnenlands vervoer wil blijven accommoderen heb ik ook de ambitie om het internationaal vervoer op de HSL-Zuid verder te stimuleren.

#### *Intercity Brussel*

Sinds 9 april 2018 rijdt de Intercity Brussel over de HSL-Zuid. Hiermee is een verbetering voor de reiziger gerealiseerd waarbij de reistijd ongeveer een half uur korter is geworden. Den Haag heeft nog vier keer per dag een directe verbinding met Antwerpen en Brussel, deels over de HSL-Zuid via Breda. Samen met de Eurostaren Thalys rijden er elke dag 32 treinen naar Brussel en vice versa. Brussel is daarmee snel, comfortabel en frequent vanuit Nederlandse steden per trein bereikbaar. Omdat er daarnaast sprake is van veel transferreizigers tussen Schiphol en Brussel, loont het volgens het KiM de moeite om te bezien of deze transferreizigers verleid kunnen worden om een gedeelte van hun reis per trein af te leggen. Ook overweegt NS voor dit traject nieuw materieel te bestellen. Hier kom ik onder comfort op terug. Mijn ambitie is om op langere termijn de reistijd van de verbinding naar België verder te versnellen om deze voor de reiziger nog aantrekkelijker te maken. Ook heb ik n.a.v. mijn toezegging in het AO Spoor van 6 juni j.l. aan NS gevraagd te onderzoeken of een vroegere trein naar Brussel tot de mogelijkheden behoort.

#### *Eurostar*

Zoals ik heb gemeld aan uw Kamer op 3 april jl.<sup>13</sup> en besproken in het AO van 6 juni rijdt Eurostar sinds 4 april 2018 over de HSL-Zuid direct vanuit Londen naar Amsterdam. Vanuit Amsterdam naar Londen betreft het nu nog een indirecte service vanwege de benodigde beveiliging- en grenscontroles in Brussel. De gezamenlijke ambitie van mijn collega Staatssecretaris Harbers van JenV en mij is om vanaf dienstregeling 2020 een directe Eurostar service van Amsterdam naar Londen mogelijk te maken. Daarmee verbetert de reistijd richting Londen substantieel. Dit past bij mijn streven dat de trein nog deze kabinetsperiode een snel, comfortabel en frequent alternatief wordt voor de vliegreis tussen Amsterdam en Londen<sup>14</sup>. In 2019 kan als eerste stap de frequentie worden verhoogd naar drie keer per dag, mits Eurostar (in overleg met NS) daartoe later dit jaar besluit. De uiteindelijke beslissing is echter een commerciële afweging van Eurostar en de NS.

#### *Thalys*

Thalys rijdt 14 keer per dag over de HSL vanuit Amsterdam via Schiphol, Rotterdam, Antwerpen en Brussel, waarvan deels door naar Parijs en Lille. Zoals jaarlijks wordt gemeld in de voortgangsrapportages van de HSL, blijft het aantal reizigers in de Thalys elk jaar groeien. Zo is het aantal reizigerskilometers in 2017 met 9,1% gestegen t.o.v. 2016. Vanaf april 2019

<sup>13</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 762

<sup>14</sup> Momenteel circa 50 directe vluchten tussen Amsterdam en Londen.

rijdt Thalys in plaats van naar Lille naar luchthaven Charles de Gaulle naar Marne la Vallée Chessy (Disneyland Parijs). Dit betekent dat ook het traject Schiphol – Charles de Gaulle gemakkelijker en sneller per trein in plaats van per vliegtuig afgelegd kan gaan worden. Hierdoor wordt de treinreis interessanter voor luchtvaartreizigers met overstap in Parijs. Daarnaast zorgen deze nieuwe bestemmingen via het Franse TGV-netwerk voor betere verbindingen met Oost- en Zuid-Frankrijk, zoals bijvoorbeeld de steden Lyon en Nice. NS en Thalys onderzoeken of in de toekomst aanvullende bestemmingen in Frankrijk mogelijk zijn.

Daarnaast rijdt Thalys vanuit Nederland met zogenoemde «seizoenstreinen» naar Frankrijk. Zo rijdt de Ski Thalys van medio december tot medio maart van Amsterdam CS naar bestemmingen in de Franse Alpen en rijdt de Zon Thalys gedurende de zomer op zaterdagen van Amsterdam CS via Valance, Avignon en Aix-en-Provence naar Marseille.

Ook is Thalys voornemens om tussen 2019 en 2022 alle treinstellen opnieuw in te richten. Hierdoor ontstaat meer capaciteit in de treinen, wordt het comfort voor de reiziger verhoogd en wordt er ruimte gecreëerd voor het meenemen van fietsen.

## **Duitsland**

Eerder onderzoek naar internationale treinverbindingen in het kader van Toekomstbeeld OV laat zien dat in Duitsland de interessante bestemmingen veel meer over het land verdeeld zijn, anders dan in Frankrijk (Parijs) en het Verenigd Koninkrijk (Londen). Het is voor verbindingen richting Duitsland dan ook vooral van belang om goed aan te sluiten op het Duitse treinenetwerk, zodat de reiziger het hele netwerk kan gebruiken om zijn bestemming te bereiken.

### *Amsterdam-Berlijn*

Deze icoonlijn wordt veel aangehaald in de discussie over internationaal treinverkeer. Deze intercityverbinding heeft sinds 2009 een «binnenlands» karakter en vervult in belangrijke mate een nationale vervoersvraag voor NS. Uit het onderzoek van het KiM blijkt dat de substitutie op deze verbinding weinig potentie heeft zonder forse investeringen om de reistijd flink te verkorten. De verbinding Amsterdam-Berlijn staat echter zowel bij mij als bij NS op het netvlies. Het primaat daarvoor ligt bij de twee vervoerders gezien het feit dat de kansen vooral liggen bij de inzet van bicourant<sup>16</sup>, sneller en comfortabeler materieel en de keuzes ten aanzien van het aantal halteringen. Met mijn Duitse ambtsgeenoot heb ik afgesproken een gezamenlijke quick scan uit te voeren naar kansen en uitdagingen die er liggen om deze lijn te versnellen. De verkenning die ik uitvoer met NS naar hoe we samen met Duitse partners met één trein per dag en/of in het hoogseizoen sneller kunnen gaan rijden neem ik daarin mee. Voor dit concrete punt proberen we in de contacten met partners aan beide zijden van de grens breed draagvlak te organiseren en snel duidelijkheid te krijgen over wat er nodig is om deze snelle verbinding te realiseren. Ik verwacht u hier voor het einde van het najaar nader over te kunnen informeren.

---

Kamerstuk 29 984, nr. 762

<sup>16</sup> Bicourant materieel is materieel wat tussen twee systemen kan omschakelen.



## *Amsterdam-Frankfurt*

Sinds 2017 rijden er dagelijks 8 ICE-treinen tussen Amsterdam, Utrecht en Frankfurt, waarvan er 1 zelfs doorrijdt naar Basel. Op de korte termijn worden de treinstellen op deze verbinding gerenoveerd zodat door verbeterd comfort de reis aantrekkelijker gemaakt wordt. Voor de langere termijn bekijk ik met NS of er een hogere frequentie kan worden gerealiseerd.

Omdat zowel Schiphol als de luchthaven van Frankfurt goed zijn aangesloten op het spoornet en op grote intercontinentale netwerken en er bovendien veel transferreizigers gebruik maken van deze luchtverbinding is er potentie voor substitutie. Onder comfort ga ik hier nader op in.

## *Internationale Nachttrein*

NS streeft er naar om de Nightjet met de Oostenrijkse vervoerder ÖBB op termijn vanuit Oostenrijk naar Nederland te laten rijden en NS is hierover vol in overleg met betrokken partijen. Daarbij is duidelijk geworden dat internationale afspraken wenselijk zijn op het gebied van bijvoorbeeld tarifiering van nachttreinen en de capaciteitsverdeling tussen nationaal en internationaal vervoer. Ik zal hierover het gesprek gaan voeren met mijn buitenlandse collega's om zo invulling te geven aan de motie Kröger<sup>17</sup>.

## **Pijler 2: Prijs**

Zoals ook blijkt uit het onderzoek van het KiM zijn de prijzen van vlieg- en van internationale treintickets onderhevig aan grote schommelingen afhankelijk van het moment waarop wordt geboekt. Daarnaast spelen de kosten van voor- en natransport naar het vliegveld of (internationale) treinstation een rol. Het is dan ook niet gemakkelijk om eenduidig aan te geven hoe de ticketprijzen tussen trein en vliegtuig zich verhouden en welke modaliteit qua prijs aantrekkelijker is.

De prijzen van de treintickets worden bepaald door de vervoerders binnen de regels, zoals in het geval van NS opgenomen in de concessie. Zij zijn daarbij voor een deel afhankelijk van de kosten die gemaakt moeten worden en de heffingen die worden opgelegd. Ook is een partij als NS voor internationale tickets afhankelijk van Europese spelers als Thalys en Eurostar: commerciële bedrijven die winst moeten maken. De mogelijkheid om deze prijzen als nationale overheid te beïnvloeden zijn beperkt: het aanpassen van bijvoorbeeld de gebruiksvergoeding is vooral nuttig als dit ook aan de andere kant van de grens gebeurt, terwijl een verlaging van de BTW niet mogelijk is zonder een aanpassing van de Europese BTW-richtlijn.

De onderzoeken van Eurocommissaris Bulc naar de heffingen op het vliegverkeer en naar het internaliseren van externe kosten van transport volg ik met interesse. Het aanpassen van prijzen alleen aan Nederlandse zijde heeft bij een internationale treinreis slechts een beperkte invloed, omdat de reis grotendeels buiten Nederlands grondgebied plaatsvindt. Daarom zal ik de mogelijkheden om de prijs van internationale treintickets te beïnvloeden onderzoeken en bespreken met mijn buitenlandse collega's en mijn collega van het Ministerie van Financiën.

Kostenverhogingen in de luchtvaart kunnen het prijsverschil met treinreizen kleiner maken en zo bijdragen aan substitutie. Voorbeelden van overheidsmaatregelen voor de luchtvaart die o.a. hogere kosten als

<sup>17</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 741

gevolg hebben, zijn het EU emissiehandelssysteem (ETS), het mondiale CO<sub>2</sub> compensatie- en reductiesysteem (CORSA) dat per 2021 van start gaat en de in het regeerakkoord voorgenomen vliegbelasting per 2021. In de Luchtvaartnota zal de relatie reizen per vliegtuig en reizen per trein nader worden uitgewerkt.

### ***Pijler 3: Comfort***

Zoals ook uit het onderzoek van het KiM blijkt is naast het verbeteren van de verbindingen op het gebied van reistijd en prijs, ook de beleving van het treinproduct als geheel van belang om de keuze voor de trein te stimuleren: het comfort in de trein tijdens de reis, het vinden en boeken van een internationale treinreis al dan niet in combinatie met een (intercontinentale) vlucht, (real-time) informatievoorziening, communicatie, service (ook tussen vervoerders) bij vertraging, passagiersrechten, een soepele incheck, security en bagage-afhandeling. Bij de internationale treinreis zijn hiervoor vaak internationale afspraken nodig; zo hebben verschillende Europese vervoerders inmiddels onderling afspraken gemaakt over service bij vertraagde internationale treinen.

Het verbeteren van het comfort van de internationale treinreis op de genoemde aspecten, zal ik dan ook in mijn gesprekken met buitenlandse collega's actief benoemen.

De potentie van substitutie van luchtvaart naar trein is substantieel wanneer belemmeringen voor overstap van vliegtuig naar (internationale) trein worden weggenomen, zeker voor luchthavens die net als Schiphol goed aangesloten zijn op het spoornet zoals in het geval van Frankfurt en Parijs. Dit helpt om de fysieke overstap zo klein mogelijk te maken bijvoorbeeld door een soepele incheck, security en bagageafhandeling, maar er moet ook gekeken worden naar het gemak en aanbod om gecombineerde tickets te kopen.

### AirRail

In het AO Spoor van 6 juni jongstleden werd door uw kamer aandacht gevraagd voor een geïntegreerd trein/luchtvaart boekingssysteem. Vanuit Nederlandse en Belgische zijde bestaat er inmiddels een geïntegreerd boekingssysteem: BeNe AirRail. Dit is een samenwerkingsverband van NS met KLM/Thalys en de IC Brussel/Brussels Airlines om gecombineerde tickets aan te bieden. Zo kun je via KLM in één keer een reis van Brussel naar New York boeken, waarbij je eerst met de trein naar Schiphol reist en daar het vliegtuig naar New York pakt. NS bekijkt of een dergelijke samenwerking ook richting Duitsland mogelijk is.

Om meer reizigers te laten kiezen voor dergelijke gecombineerde trein-vliegreizen is niet alleen gecombineerde ticketverkoop noodzakelijk maar ook een fysiek betere aansluiting tussen trein en vliegtuig: een soepele incheck, security en bagage-afhandeling tussen beide modaliteiten, bijvoorbeeld bij het station van vertrek of bij de luchthaven in de vorm van priority boarding. Gezien de positieve houding van NS en KLM die zij onlangs hebben geuit, zie ik uit naar de voorstellen van deze partijen om substitutie via het combineren van vlieg- en treinreizen te stimuleren. Ik zal verkennen of zij bereid zijn hun plannen concreet te verankeren in een spoordeal. Verder zal ik het combineren van vlieg- en treinreizen als gespreksonderwerp meenemen in mijn gesprekken met de betrokken partners en mijn buitenlandse collega's zoals ook toegezegd door de Minister in het AO Transportraad van november 2017.

## Nieuw materieel

Meer specifiek op comfort kan ik aangeven dat de NS overweegt ook voor de IC Brussel ICNG's te bestellen die ook in België zijn toegelaten (zogenaamde ICNG-B). Hierover heeft de Minister van Financiën uw Kamer op 6 maart 2017 geïnformeerd<sup>18</sup>. Hiermee zorgt NS voor tijdige vervanging van het huidige materieel en verbetert de kwaliteit van de IC Brussel voor de reiziger (betere score op de prestatie-indicatoren betrouwbaarheid, klantoordeel en zitplaatskans). Met het oog hierop ben ik voornemens dit najaar de ICNG-B op te nemen in de zogeheten Redelijke Regeling<sup>19</sup>, net als dat voor de binnenlandse ICNG's is gebeurd. Met de eventuele aanschaf van de ICNG-B wordt niet vooruitgelopen op de in 2020 te maken keuzes over de ordening op het spoor en het al dan niet aanbesteden van de HSL-Zuid. Indien voor de periode na de huidige concessie besloten wordt andere treinen dan de ICNG-B op de verbinding naar Brussel in te zetten, zal naar een alternatieve exploitatie van de ICNG-B treinen worden gezocht.

Zoals eerder genoemd werkt Thalys aan het herinrichten van haar materieel. Ook voor de ICE Frankfurt worden de treinstellen in de periode tot 2020 gerenoveerd, wat het comfort op deze verbinding moet verhogen. Voor Roosendaal-Antwerpen zal het comfort verbeteren wanneer het gereviseerde materieel van de NMBS wordt toegelaten op deze verbinding.

## **5. Samenwerking Stakeholders**

Om de gewenste verbetering van de concurrentiepositie van de internationale treinreis kosteneffectief en zo snel mogelijk te kunnen bereiken, zal ik inzetten op intensieve samenwerking tussen partijen. Alleen dan kunnen daadwerkelijk stappen worden gezet. Gelet op alle aandacht die de internationale treinreis de afgelopen maanden heeft gekregen, concludeer ik dat er zowel binnen als buiten Nederland energie en draagvlak is om door te pakken.

### *Nationaal*

Via de OV en Spoortafel zal ik de regionale bestuurders en de consumentenorganisaties betrekken bij dit dossier. In de BO MIRT's en overleggen als de Stuurgroep Wunderline en Stuurgroep Eurekarail bespreek ik met de betrokken partijen over de maatregelen om specifieke verbindingen te verbeteren.

Daarnaast treed ik samen met de Minister van IenW in de komende periode in overleg met de spoor- en luchtvaartsector. Met NS zijn afspraken gemaakt in de vervoersconcessie en in mijn beleidsprioriteitenbrieven 2019 heb ik bij NS en ProRail opnieuw om aandacht gevraagd voor dit onderwerp. In aanvulling op deze afspraken is mijn inzet voor het overleg met de sectorpartijen om een gezamenlijk actieplan voor de optimalisatie van de internationale treinreis op te stellen, niet alleen ten aanzien van de verbindingen, maar juist ook op het gebied van comfort en toegankelijkheid van de internationale treinreis.

Interessant in dit kader is ook het initiatief Anders Reizen waarin Natuur & Milieu, werkgeversorganisatie VNO-NCW, IenW en NS samen met 41

<sup>18</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 496

<sup>19</sup> In de Redelijke Regeling zijn afspraken vastgelegd over o.a. de inzet van treinmaterieel in geval de vervoerconcessie geheel of gedeeltelijk beëindigd wordt. Hiermee wordt de continuïteit van inzet van materieel geborgd.

grote werkgevers in november 2015 een initiatief zijn gestart om de mobiliteit van hun medewerkers te verduurzamen. Onderdeel van dit initiatief is de best practice om bij internationale reizen te overwegen of de reis überhaupt noodzakelijk is of dat met bijvoorbeeld teleconference de behoefte vervalt, en anders voor reizen onder de 700 kilometer de trein te overwegen. Ambitie is om het aantal deelnemers in dit initiatief deze regeerperiode verder te vergroten naar zo'n 80 grote werkgevers. Deze ambities sluiten mijns inziens goed aan bij de aangehouden motie Kröger/Sienot in het VAO Spoor van 14 juni<sup>20</sup>.

### *Internationaal*

Verbeteringen aan Nederlandse zijde van een internationale treinreis hebben vaak beperkt invloed op de gehele internationale treinreis, waardoor overleg met buitenlandse collega's onontbeerlijk is. Ten aanzien van de optimalisatie van grensoverschrijdende verbindingen en bijbehorend comfort rondom bijvoorbeeld het boeken van reizen zal ik de noodzakelijke gesprekken voeren met mijn collega's aan de andere kant van grens. Vanuit ProRail gebeurt dat tevens binnen de EIM (European Rail Infrastructure Managers), de brancheorganisatie van Europese infrastructuurbeheerders.

Om de trein op de lange termijn echt als substitutie voor de luchtvaart in te kunnen zetten is mijn inziens een sterke internationale coalitie en een gecoördineerde aanpak vanuit Europa noodzakelijk. Het speelveld moet met elkaar in lijn worden gebracht en gestandaardiseerd worden zodat er een level playing field ontstaat. Ik ben daarom reeds gestart om bij buitenlandse collega's te informeren hoe zij tegen deze onderwerpen aankijken en of er mogelijkheden zijn om brede internationale afspraken te maken zijn bijvoorbeeld rondom gebruiksvergoedingen, tarifiering, boekingsystemen, het combineren van trein en vliegtuig in één reis en service voor reizigers onderweg. Europese samenwerking kan ook de basis vormen om al dan niet in het kader van de TEN-T corridors op termijn Europese fondsen vrij te maken om verdere verbeteringen door te voeren.

Een eerste stap richting een internationale coalitie is mogelijk een nieuwe spoortop. Op basis van mijn gesprekken met stakeholders en buitenlandse collega's zal ik bekijken wat de wenselijkheid is en mogelijkheden zijn om een internationaal overleg of een nieuwe spoortop te organiseren. Conform mijn toezegging in het AO van 6 juni kom ik daar na de zomer op terug.

### **Tenslotte**

Zoals eerder aangegeven wil ik met de sector met prioriteit inzetten op het verbeteren van de verbindingen met Londen, Parijs, Brussel, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn, waarbij zeker voor Frankfurt en Parijs vooral inzet nodig is op het verleiden van transferpassagiers om een deel van hun reis per trein af te leggen. Het is dan ook belangrijk om in het debat over internationaal treinverkeer niet alleen te kijken naar infrastructurele maatregelen, maar naar het brede palet van maatregelen om het treinproduct als geheel te verbeteren. Hierin ligt een belangrijke rol bij de marktpartijen. Ik zal daarbij in gesprek gaan met de betrokken overheden en andere stakeholders om vanuit die rol waar mogelijk belemmeringen weg te nemen en de uitvoering van maatregelen te bevorderen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer

<sup>20</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 777