

# Actieagenda Trein en Luchtvaart

13 november 2020



Bron: Royal Schipholgroup

# Londen

Greater London

Luton  
Heathrow  
Stansted  
City airport  
Southend  
Gatwick

# Amsterdam

Metropoolregio  
Amsterdam

Schiphol airport

Brussels airport

# Brussel

Brussels Hoofdstedelijk  
Gewest

Lille

Beauvais

# Parijs

Paris Métropole

Charles de Gaulle

Orly

# Berlijn

Metropolregion  
Berlin-Brandenburg

Brandenburg 

# Düsseldorf

Metropolregion  
Rhein-Ruhr

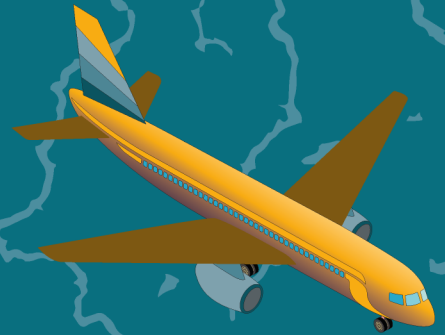
 Düsseldorf  
International Airport

 Cologne Bonn

# Frankfurt

Metropolregion  
Frankfurt Rhein Main

 Frankfurt airport



# Ambitie

## Aanleiding

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Schiphol, ProRail, KLM en NS (hierna: de partijen) streven ernaar om de keuze voor de internationale trein op de middellange afstand (tot 700 kilometer) te bevorderen. Evenwel, de huidige COVID-19 situatie heeft een grote impact op onze samenleving en op Schiphol, KLM, ProRail en NS. Op dit moment is het nog onzeker wat de (structurele) effecten hiervan zijn voor de komende jaren. Partijen hebben getracht hiervan een zo goed mogelijk beeld te krijgen en kunnen helaas niet uitsluiten dat dit invloed heeft op de (timing van de) in dit document genoemde maatregelen.

Uitgangspunt is en blijft om met partijen maatregelen te treffen om de internationale trein te versterken als alternatief voor en in aanvulling op het vliegtuig. Zo ontstaat er meer ruimte voor duurzame mobiliteitsgroei.

Met de Actieagenda zetten de partijen in op maatregelen - om te beginnen - voor zes bestemmingen: Brussel, Parijs, Londen, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn. Deze zes bestemmingen namen

tot dat de COVID-19 situatie zich aandienende ongeveer 14% van het aantal vliegbewegingen van en naar Schiphol voor hun rekening. Daarbij is voor de komende decennia een groeiende (internationale) vervoersvraag voorzien. Deze bestemmingen worden eveneens genoemd in rapporten van het KiM ('Substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor' (2018) en 'Op reis met het vliegtuig, trein of bus' (2019)). Invulling geven aan deze vraag vereist een betere aansluiting van de netwerken van internationale trein en luchtvaart in Nederland om zo tot een optimale inzet en benutting van de beschikbare spoor- en luchtruimcapaciteit te komen. Optimale benutting van beide modaliteiten, ook in goede samenhang met elkaar, maakt het mogelijk om het aantal korte afstandsvluchten te reduceren. In het Actieplan Slim en Duurzaam wordt dit als een van de instrumenten om de luchtvaart te verduurzamen gepresenteerd. Op Europees niveau is zowel bij de Commissie als bij vele andere partijen er steeds meer aandacht voor het vervangen van korte afstandsvluchten door treinreizen, mede vanwege Nederlandse initiatieven.

Deze agenda is het resultaat van een intensief proces waarin de vijf partijen inzicht hebben gekregen in elkaars belangen en de context waar eenieder in opereert. Alhoewel de partijen verschillende belangen hebben, laten ze met deze agenda zien dat ze dezelfde doelstelling nastreven, dezelfde analyse delen en samenhangende stappen zetten om de aantrekkelijkheid van de internationale trein op de middellange afstand te bevorderen. Dat is bijzonder omdat de werelden van luchtvaart en spoor sterk van elkaar verschillen. Daarom is het ingewikkeld om gezamenlijk maatregelen te nemen.

De partijen zetten zich gezamenlijk in voor de maatregelen die zijn opgenomen in deze agenda. Deze lijst van maatregelen is niet uitputtend, want partijen nemen afzonderlijk ook maatregelen, die omwille van bedrijfsgevoeligheid (o.a. strategie) en mededingingsrecht niet zijn opgenomen in de agenda. Bovendien is deze agenda niet het enige gremium waar duurzame mobiliteit, en specifiek de trein als alternatief voor en in aanvulling op het vliegtuig, wordt nagestreefd. De Actieagenda is dus een uitsnede van de maatregelen die partijen inzetten ter bevordering van de trein op de zes bestemmingen.



# Context

## Bredere context

Zowel trein als vliegtuig blijven onverminderd van belang voor de internationale bereikbaarheid van Nederland in de aanstaande jaren en na de ontwrichtende COVID-19 situatie. Vanuit de reizigers, politiek en sector groeit de wens om beide modaliteiten in samenhang optimaal te benutten en elkaar te laten versterken. Dat vereist maatregelen, beleid en investeringen op korte en lange termijn.

Er is zowel maatschappelijk als politiek momentum om vaart te maken. De internationale trein wordt op de middellange afstand steeds populairder. In 2019 zijn er bijvoorbeeld 13% meer internationale treintickets verkocht in Nederland dan in 2018<sup>1</sup> en reisde zo'n 25% van KLM's transferreizigers vanuit België met de trein naar Schiphol om daar een verbindende vlucht te nemen. Zowel in de Europese als de Nederlandse politiek komt steeds meer aandacht voor het internationale spoorvervoer.

De genoemde partijen opereren alle vijf in een internationaal krachtenveld waarin zij dit onderwerp ieder voor zich en soms gezamenlijk agenderen en verder helpen. Voor de spoorsector is dat met name het Europese speelveld met daarin als belangrijkste partners: de lidstaten, de Europese Commissie, de infrastructuur-beheerders en de vervoersmaatschappijen. Voor de luchtvaartsector zijn de partners vooral mondiaal en zijn de betreffende gremia dan ook wereldwijd werkzaam. Dat geeft aan dat de ambitie van de Actieagenda, die door

Nederlandse partijen is opgesteld, gezien moet worden in de internationale context. Deze internationale partijen zullen samen met de genoemde partijen de omstandigheden bepalen waaronder in Nederland verdere stappen kunnen worden gezet. De noodzaak om internationaal te opereren spreekt ook duidelijk uit vele rapporten en onderzoeken die hierover verschijnen, zoals recent het advies van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (RLI) 'Verzet de wissel: naar beter internationaal reizigersvervoer per trein'. Alle partners van deze Actieagenda onderschrijven deze noodzaak en zullen zich inspannen om in hun internationale gremia het belang van de internationale treinen op de korte en middellange trajecten te benadrukken.

Het ministerie van IenW is verantwoordelijk voor het beleid met betrekking tot het spoor en de luchtvaart en stuurt dan ook regelmatig brieven met daarin de nieuwste ontwikkelingen op het gebied van beide beleidsterreinen aan de Tweede Kamer. In de Luchtvaartnota geeft het kabinet aan hoe de randvoorwaarden de spelregels voor de marktpartijen in de toekomst zullen bepalen. Een van de aspecten die daarbij een rol speelt is de bevordering van treinverbindingen ter vervanging van korte vluchten. In het Toekomstbeeld OV wordt de lange termijnvisie voor de internationale verbindingen uitgewerkt. De kortere termijn investeringen voor de internationale trein zullen in de BO-MIRT brief dit najaar helder worden. Hierin zal ook ingegaan worden op de benodigde infrastructurele ontwikkelingen op de corridor rondom Schiphol op basis van de onderzoeken die daar

<sup>1</sup> Nieuws.ns.nl, Vier miljoen reizigers in 2019 per trein de grens over, 23 december 2019

naar gedaan zijn, zoals het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, het MIRT onderzoek ZWASH (Zuid-West Amsterdam Schiphol Hoofddorp<sup>2</sup>) en de realisatie van het Zuidasdok en een extra perron met 5e en 6e spoor bij Amsterdam Zuid. Ook wordt er gewerkt aan de herintroductie van de nachttrein naar Wenen per dienstregeling 2021, waarbij uiteraard ontwikkelingen met betrekking tot Covid-19 kunnen leiden tot een latere start. Tot slot heeft Nederland op 29 januari jl. in het kader van de Europese Green Deal een position paper gelanceerd om de internationale trein hoog op de Europese agenda te zetten. Dit heeft geresulteerd in een political statement van 28 Europese landen om gezamenlijk knelpunten aan te pakken om vaker en makkelijker de trein te nemen tot afstanden tot 800 km. Hieraan wordt momenteel in samenwerking met de betrokken Europese partijen verdere uitwerking gegeven.

### Doel

De partijen onderschrijven allen de volgende doelstelling: *‘Het verder verbeteren van de internationale trein als aantrekkelijk alternatief voor de luchtvaart, op de zes prioritaire bestemmingen Brussel, Parijs, Londen, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn’*. Deze doelstelling kan worden opgesplitst in twee subdoelstellingen:

- Verbeteren van de internationale trein als alternatief voor het vliegtuig voor bestemmingsverkeer reizigers (Origin-Destination reizigers) op de zes prioritaire bestemmingen.
- Verbeteren van de internationale trein als alternatief voor het vliegtuig op een onderdeel van een reis die bestaat uit meerdere delen (transferreizigers<sup>3</sup>).



Bron: KLM

<sup>2</sup> MIRT onderzoek ZWASH (Zuid-West Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp) onderdeel van het rijk-regio programma “samen bouwen aan bereikbaarheid”

<sup>3</sup> Een transferreiziger maakt een tussenstop om van vervoersmiddel te veranderen, veelal omdat de eindbestemming niet met een rechtstreekse vlucht te bereiken is.

# Analyse

## Analyse

In het rapport 'Substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor' benoemt het KiM de potentie om ongeveer 1,9 miljoen vliegreizen te vervangen door de internationale trein voor 2030. Het KiM benoemt ook vier invloedsfactoren die het keuzegedrag van reizigers beïnvloeden: reistijd, reismogelijkheden (frequentie), prijs en comfort.

De partijen hebben ten aanzien van deze invloedsfactoren onderzocht wat er per bestemming nodig is om de internationale trein aantrekkelijker te maken als alternatief voor het vliegtuig. Vanwege de verschillende klantbehoeftes wordt onderscheid gemaakt tussen Origin-Destination (OD) reizigers en transferreizigers.

Qua reistijd is de internationale trein op de bestemmingen, met uitzondering van Berlijn, reeds een concurrerend alternatief voor het vliegtuig voor OD reizigers. De bestemming Berlijn is vanwege de groeiende vraag meegenomen in de Actieagenda. Voor de andere vijf bestemmingen geldt dat de reistijden met de trein en het vliegtuig over het algemeen dicht bij elkaar liggen. De totale duur van de reis is daarbij afhankelijk van de tijd voor onder andere voor- en natransport, security- en bagagecontrole.

De reismogelijkheden per trein (frequentie) op de zes bestemmingen verschillen sterk. Het aantal verbindingen naar Brussel en Parijs is groot (circa één keer per uur of vaker voor Brussel). In de richting van Londen en de Duitse bestemmingen is het aantal rechtstreekse treinverbindingen lager. Vanwege de lagere frequentie en het ontbreken van een stop op Schiphol is de trein van en naar Londen, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn voor transferreizigers geen goed alternatief. Voor alle bestemmingen zijn de mogelijkheden voor de aansluitingen aan de randen van de dag in de vroege ochtend en late avond beperkt.

De prijs bepaalt in belangrijke mate de aantrekkelijkheid van het internationale treinproduct ten opzichte van het vliegtuig. De prijzen voor de trein en het vliegtuig fluctueren sterk en zijn afhankelijk van de boekings- en reisperiode. Voor zowel vlieg- als treintickets geldt dat de prijzen tot stand komen in een internationale en geliberaliseerde markt. Voor vrijwel alle bestemmingen geldt een dynamische prijsstelling, die met opbrengst (yield) management wordt bepaald door de verschillende (internationale) vervoerders.



Het comfort wordt bepaald door het gemak om een ticket te boeken en te betalen, de beschikbaarheid van reisinformatie voor en tijdens de reis, door aanwezigheid van bagage afhandeling, en door de faciliteiten op luchthavens, stations en in het vliegtuig of de trein<sup>4</sup>. De comfort wensen kunnen per type reiziger en bestemming verschillen. De zakelijke reiziger hecht met name waarde aan reis- en aankomsttijd, betrouwbaarheid en comfort (ook bij het overstappen). Voor de recreatieve reiziger is de prijs een belangrijke factor, maar zijn ook gewoonte, overzicht en inzicht in de reis belangrijke aspecten. Het milieu- en klimaateffect van de reis speelt, net als in bijvoorbeeld België, Frankrijk, Duitsland, Oostenrijk en Scandinavië, in toenemende mate een rol bij de keuze voor trein, auto of vliegtuig.

Op alle zes bestemmingen wordt een autonome groei van het aantal reizigers verwacht. Deze autonome groei, die voornamelijk wordt veroorzaakt door OD reizigers, zal waarschijnlijk leiden tot meer frequente treinverbindingen, die op hun beurt het spoorproduct aantrekkelijker maken voor zowel OD als transferreizigers.

### Aandachtspunt

Met mededingingsrecht en andere zaken die spelen bij substitutie van vluchten door treinreizen, dient in het onderzoeken van mogelijke samenwerking tussen luchtvaart- en spoorwegmaatschappijen en het gezamenlijk handelen op een markt waar beide partijen concurreren (bijvoorbeeld waar treinen en vliegtuigen worden ingezet op dezelfde route), rekening gehouden te worden. Vanuit dit perspectief moeten zorgvuldige besluiten worden genomen over de activiteiten die in gezamenlijkheid uitgevoerd kunnen worden en acties waarbij partijen individueel moeten handelen.

<sup>4</sup> Deze definitie sluit aan op de definitie die het KiM in 'Substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor' hanteert voor comfort.

# Conclusies en mogelijkheden

## Conclusies uit de analyse

De partijen concluderen op basis van de analyse het volgende.

1. Er zijn verschillende mogelijkheden in frequentieverhoging, reistijdverkorting en comfortverhoging om het internationale OD vervoer per trein aantrekkelijker te maken; zowel naar Duitsland (Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn) als naar Brussel, Parijs en Londen.
2. Het treinproduct is qua reistijd en frequentie reeds een volwaardig alternatief voor het vliegtuig op de bestemming Brussel en Parijs. KLM biedt met groeiend succes een AirRail<sup>5</sup> product aan, voor transferreizigers, die tussen Brussel en Schiphol gebruik maken van de trein, om vervolgens vanaf Schiphol met een verbindende vlucht verder te reizen. Er zijn vooral richting Brussel en Parijs mogelijkheden om de interactie tussen trein en vliegtuig op korte termijn te versterken.
3. Op het bestaande spoornetwerk is beperkte capaciteitsgroei en verbetering mogelijk te maken, bijvoorbeeld door frequentie- en snelheidsverhoging.
4. Het verder ontwikkelen van de internationale trein vraagt naar verwachting om substantiële investeringen in materieel en extra infrastructuur, in Nederland en het buitenland. De daadwerkelijke omvang van deze investeringen moet nog bepaald worden. Voor de lange termijn is onderzoek nodig naar investeringen en meerjarige afspraken om de prestaties verder te verbeteren, de frequentie te verhogen en de reistijd te verkorten op de zes bestemmingen.
5. Voor transferreizigers met een AirRail product is een stop van een rechtstreekse trein op Schiphol een vereiste. Zonder stop op Schiphol is het commercieel niet mogelijk om een AirRail product te verkopen en is het voor transferreizigers minder aantrekkelijk om een AirRail product te kopen. Daarbij geldt dat een integrale oplossing voor afhandeling van ruimbagage cruciaal is om een verdere toename van AirRail reizigers te kunnen realiseren.
6. Op dit moment verschillen de juridische kaders voor consumentenbescherming. KLM en NS zullen onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor consumentenbescherming als het gaat om een AirRail ticket.
7. De partijen hebben verschillende belangen als het gaat om OD en transferreizigers. De spoorpartijen hebben belang bij maatregelen gericht op de OD reizigers die gebruik maken van het vliegtuig. Luchtvaartpartijen hebben belang bij goede verbindingen tussen trein en luchtvaart om de transferreizigers met een AirRail product naar Schiphol te laten reizen.
8. Vooralsnog zijn de boekings- en informatievoorziening van trein en vliegtuig niet gekoppeld. Er zit veel potentie in het communiceren en combineren van reisinformatie, aanbieden en ontsluiten van (gecombineerde) trein- en vliegtickets en scherper concurreren op prijs/gemak. Door de boekings- en informatievoorzieningen verder te verbeteren, wordt de reiziger de mogelijkheid geboden bewuster keuzes te maken op basis van reisbehoefte. Het integreren van de systemen van de luchtvaart en trein is een gecompliceerde opgave, onder meer op IT-gebied en vanwege de veelheid aan betrokken internationaal opererende partijen.

<sup>5</sup> In een AirRail product worden de vlieg- en treinreis gecombineerd. In dit product wordt de aansluiting tussen de treinreis en de vliegreis gegarandeerd cq. er is een verplichting van de vervoerder(s) naar de reiziger om de reis te completeren.



Bron: KLM

### Stappen en maatregelen

KLM, NS, ProRail, Schiphol en IenW werken samen aan maatregelen ten behoeve van de doelstelling van deze agenda. Het is uitdagend maar haalbaar om op korte en langere termijn substantiële en concrete maatregelen te nemen die ten goede komen aan de aantrekkelijkheid van de internationale trein op de middellange afstand voor OD én transferreizigers. De timing van de maatregelen hebben ook een relatie met de huidige COVID-19 situatie. De partijen richten zich op een verdubbeling van het totale aantal internationale treinreizigers in 2030.<sup>6</sup> Dit resulteert in drie vereisten aan hetgeen er moet gebeuren:

1. Partijen stellen een agenda op met maatregelen die op korte termijn kunnen worden uitgevoerd, en met maatregelen met een meerjarige doorlooptijd.
2. De aantrekkelijkheid en potentie van het internationale treinproduct verschillen per bestemming. De partijen nemen gericht en per bestemming actie om de meerjarige groei van reizigers op deze bestemmingen te faciliteren en stimuleren.
3. De partijen doen samen wat samen kan en acteren afzonderlijk waar nodig. Niet alle acties vereisen betrokkenheid van alle partijen. Er wordt gezamenlijk overzicht gehouden op de voortgang.

De partijen komen op grond van bovenstaande tot de volgende agenda met specifieke maatregelen per bestemming en generieke maatregelen.

<sup>6</sup> Ten opzichte van 2019





AMSTERDAM CENTRAAL

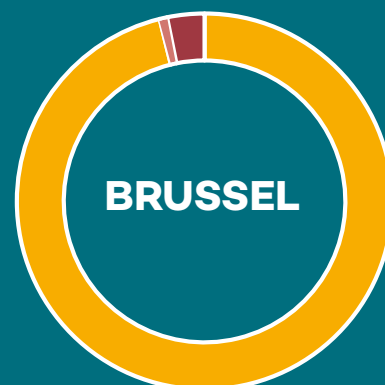


# Brussel

## Analyse

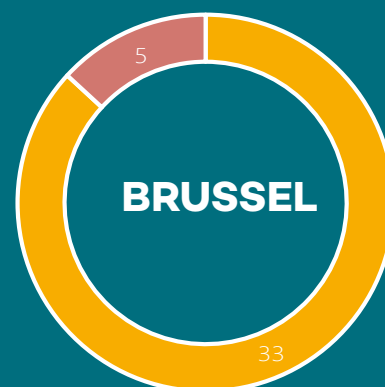
In de richting van Brussel is een hoogfrequent en aantrekkelijk (in prijs, reistijd en comfort) spoorproduct beschikbaar, dat een volwaardig alternatief biedt voor het vliegtuig. Uit het reisaanbod voor trein en vliegtuig kiezen bijna alle reizigers voor de trein. Er rijden in 2020 34 internationale treinen per dag per richting (door de COVID-19 situatie kan dit minder zijn). Mede vanwege de hoge frequentie tussen Brussel en Schiphol is er sprake van een goede verbinding. Daarnaast is de trein aantrekkelijk vanwege de kortere reistijd. Op comfort (zitplaatsreservering) en snelheid bieden de Thalys en de IC Brussel een verschillend aanbod. Aandachtspunten zijn verdere verbetering van reistijd, de performance/punctualiteit en de reisopties aan de dagranden.

Voor transferreizigers is de trein van/naar Brussel een interessante optie om de reis te starten of te vervolgen. Vanwege de hoge frequentie van treinen gedurende de dag en de beschikbaarheid van een stop op Schiphol is het vrijwel altijd mogelijk om een aansluiting op een vliegtuig te vinden. Tussen Schiphol en Brussel wordt met groeiend succes reeds een AirRail product aangeboden. Transferreizigers die op Schiphol overstappen op een aansluitende vlucht leggen met dit product een deel van de reis op deze route af met de trein (Thalys) in plaats van het vliegtuig. Het is echter niet mogelijk om de bagage voor de hele gehele reis vooraf in te checken, omdat een bagagecompartiment in de Thalys op dit moment ontbreekt.



### Aandeel reizigers

- Aandeel treinreizigers
- Aandeel vliegtuigreizigers (O/D)
- Aandeel vliegtuigreizigers (transfer)



### Frequentie (enkele richting, per dag)

- Frequentie vliegtuigen
- Frequentie treinen

### Maatregelen:

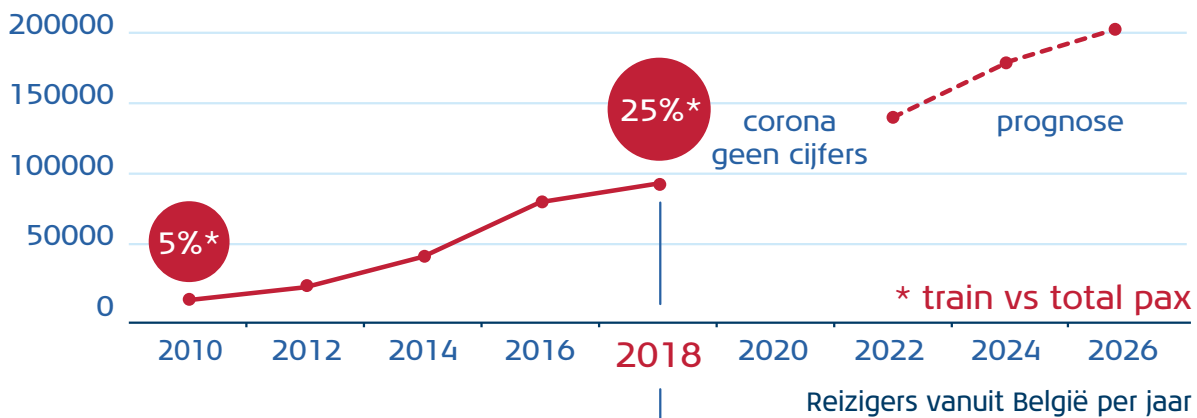
- De partijen gaan het bestaande AirRail product naar Brussel verder ontwikkelen, zodat meerdere vluchten van/naar Brussel kunnen worden gesubstitueerd. Om het product met succes in de markt te zetten gaan zij de treinverbinding robuuster maken en de kwaliteit van het bestaande AirRail product verhogen.
  - a. KLM heeft per maart 2020 een vliegfrequentie tussen Schiphol en Brussel uit haar vliegschema gehaald en zet voor haar passagiers de Thalys in. KLM en Thalys zullen het AirRail product verder door ontwikkelen.
  - b. KLM en NS onderzoeken in 2021 digitale oplossingen die het reizen met een combinatieticket (trein en vliegtuig) makkelijker maakt voor reizigers. Hierbij valt te denken aan een geïntegreerde oplossing waarbij een E-boarding pass voor zowel het treintraject alsook de vliegreis door de conducteur in de trein gecontroleerd wordt en gegevens digitaal worden uitgewisseld.
  - c. NS streeft ernaar om samen met de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) de treinverbinding van Amsterdam naar Brussel te verbeteren. NS onderzoekt samen met NMBS met name de mogelijkheden om de reistijd tussen Amsterdam en Brussel te verkorten. NS introduceert vanaf 2024 de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG). De ICNG maakt comfortabel en sneller internationaal reizen van en naar België mogelijk. In dit verband onderzoeken NS en KLM samen eventuele specifieke eisen inzake AirRail reizigers.
  - d. Een HSL met hoge punctualiteit is essentieel voor hoogwaardige treinverbindingen tussen kerngebieden binnen Nederland en Europa. Op de korte en middellange termijn spannen NS en ProRail zich in om de prestaties op de HSL-Zuid te verbeteren door het realiseren van maatregelen uit het Verbeterprogramma HSL-Zuid, het 60 miljoen pakket en de introductie van de ICNG. Om de complexiteit van de HSL-Zuid infrastructuur grootschalig te versimpelen hebben ProRail en NS in 2018 een Langetermijnvisie HSL-Zuid aangeboden. N.a.v. de uitgevoerde Quickscan Spanningssluizen, een van de drie maatregelen van deze Lange Termijnvisie, heeft IenW besloten na de introductie van de ICNG opnieuw de meerwaarde van een verkenning Spanningssluizen te beoordelen.
    - e. NS en KLM verstrekken beiden per smartphone actuele reisinformatie aan hun reizigers. KLM en NS onderzoeken in 2021 de mogelijkheden om deze dienstverlening te koppelen met daarbij mogelijkereis ook de inrichting van een gezamenlijke en speciale uitwisseling van informatie voor AirRail reizigers tussen Brussel en Schiphol. NS en KLM delen informatie over de reis van deze reizigers voor zover als nodig om bij verstoringen effectief te kunnen bijsturen en reizigers adequaat te kunnen informeren of indien nodig te kunnen instrueren bij aanpassingen van hun reisschema. Schiphol en ProRail faciliteren waar nodig.
    - f. Schiphol, NS, ProRail en KLM meten en evalueren gedurende 2021 de gerealiseerde overstaptijden op basis van het groeiend aantal AirRail reizigers en zoeken indien nodig naar maatregelen om de overstap tussen trein en vliegtuig op Schiphol te versnellen. Dit zou onder andere kunnen betreffen: versnelde bagageafhandeling, incheck en priority security procedures voor internationale treinreizigers, die vanaf Schiphol via de lucht vertrekken en prioritaire bagagevrijgave voor reizigers vertrekkend vanaf Schiphol met de internationale trein. Dergelijke maatregelen kunnen op korte termijn voor relatief lage volumes, al dan niet tijdelijk, worden genomen. Op lange termijn zijn hier mogelijk aanpassingen op Schiphol en aan treinen voor nodig. Op basis van de ervaringen in 2021 wordt dit onderzocht middels een quickscan.
    - g. NS en ProRail onderzoeken in 2021 de mogelijkheden voor extra vroege en extra late treinen van en naar Brussel aan de dagranden, zodat deze treinen aansluiten op vroege en late intercontinentale vluchten vanaf en naar Schiphol rekening houdend met de onderhoudsroosters en omgevingsfactoren.



Brussels Hoofdstedelijk Gewest



## Groei KLM Air Rail tickets



In 2018 werden genoeg KLM Air Rail tickets verkocht om 1056 vluchten te vervangen van het vliegtuigtype Embraer 175.



93000 treinstoelen





ALYS



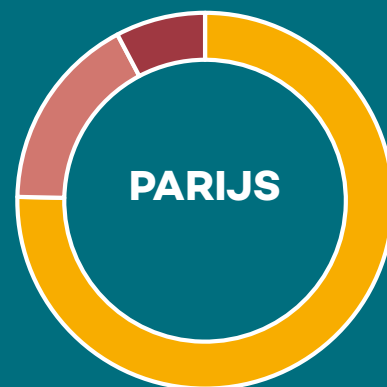
4535

TGV 38007C  
Brno - Mladá  
Boleslav - Znojmo  
EXHIBIT 2

# Parijs

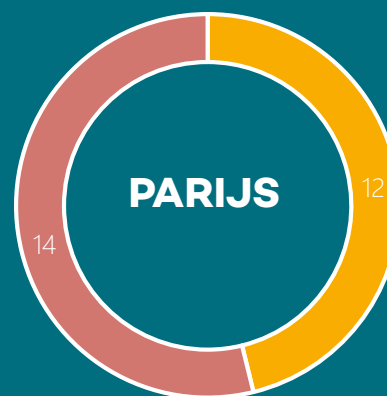
## Analyse

In de richting van Parijs is een hoogfrequent en aantrekkelijk (in prijs, reistijd en comfort) spoorproduct beschikbaar, dat een volwaardig alternatief biedt voor het vliegtuig. Voordat de COVID-19 situatie zich aandiende lag het aantal treinen en vluchten met 12 treinen (waarvan 2 directe treinen met bestemming Marne-la-Vallée, met een stop op luchthaven Charles de Gaulle) en 12-14 vluchten (per dag, per richting) vrijwel gelijk. Uit het reisaanbod voor trein en vliegtuig kiest ongeveer driekwart van de OD reizigers voor de trein. Aandachtspunten zijn de vaak hogere ticketprijzen (Thalys) en de beperkte beschikbaarheid van reisopties aan de dagranden, waardoor de trein de transferreizigers, die gebruik maken van de eerste en laatste waves<sup>7</sup>, niet kan bedienen. Vanwege de beschikbaarheid van een stop op Schiphol en hoge frequentie is de trein een veelbelovend transferproduct voor reizigers uit de regio Parijs. Om tot substitutie te komen voor verbindende vluchten van en naar Parijs, is een uitbreiding van de verbinding tussen de luchthavens Charles de Gaulle en Schiphol noodzakelijk. Het feit dat de 10 treinen per dag van stadshart naar stadshart rijden, maakt de trein zeer aantrekkelijk voor de OD reiziger.



### Aandeel reizigers

- Aandeel treinreizigers
- Aandeel vliegtuigreizigers (O/D)
- Aandeel vliegtuigreizigers (transfer)



### Frequentie (enkele richting, per dag)

- Frequentie vliegtuigen
- Frequentie treinen

<sup>7</sup> De waves is het principe van KLM om vertrek en aankomst van overstappende passagiers zo naadloos mogelijk op elkaar te laten aansluiten. Het principe is gebaseerd op zeven blokken, verdeeld over de dag. Ieder blok biedt diverse Europese en intercontinentale vliegverbindingen, waarbij vertrek en aankomst van passagiers op elkaar aansluiten.



Paris Métropole

**Maatregelen:**

- NS maakt in 2021 een prognose voor de behoefte aan uitbreiding van vervoerscapaciteit en onderzoekt aansluitend de mogelijkheden om vaker te rijden met dubbele treinstellen van/naar Parijs met de bestaande frequentie van 12-14 verbindingen per dag.
- NS en KLM onderzoeken in 2021 of een AirRail product vergelijkbaar met het reeds bestaande AirRail product voor Schiphol-Brussel, ook voor Parijs ontwikkeld kan worden. Hierbij wordt rekening gehouden met de beschikbaarheid van voldoende vervoerscapaciteit per spoor, maatwerkoplossingen voor bagageafhandeling en de kortst mogelijke overstaptijden op Schiphol.





# Londen

## Analyse

De bestemming Londen telt een hoog aantal directe (OD) reizigers dat gebruik maakt van het vliegtuig. Er zijn 49-55 vluchten (per richting, per dag) tussen Londen en Schiphol. Het aantal treinverbindingen ligt met drie rechtstreekse verbindingen plus ongeveer acht reisopties per dag met overstap in Brussel aanzienlijk lager. In het opzicht van het grote aantal luchtreizigers en het vooralsnog lage aantal rechtstreekse treinverbindingen verschilt Londen van de andere vijf bestemmingen in de Actieagenda. Daarbij geldt dat op de bestemming Londen de capaciteit per trein met 900 zitplaatsen hoog is.

Treinreizigers die naar Londen reizen moeten door een paspoort- en veiligheidscontrole. De noodzakelijke overstap in Brussel (vanwege deze paspoort- en veiligheidscontrole) in de richting van Londen is sinds 26 oktober 2020 vervallen. Paspoort- en veiligheidscontroles kunnen op Amsterdam Centraal en Rotterdam Centraal plaatsvinden, waarmee de reistijd aanzienlijk (met maximaal een uur) wordt verkort. Eveneens wordt

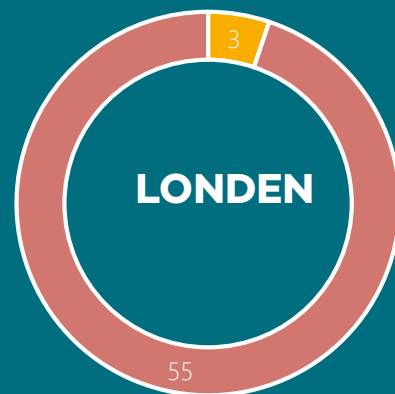
de start van een vierde en vijfde rechtstreekse verbinding in 2021 verwacht. De trein en vliegtuig zijn qua reistijd vaak al concurrerend, afhankelijk van uiteindelijke bestemming in de regio Londen. Aandachtspunten zitten in de frequentie, verbindingen aan de dagranden en het verder verkorten van de reistijd. Er zijn mogelijkheden op het spoor om de frequentie te verhogen en de reistijd te verkorten.

Gezien het huidige aantal reizigers en de beoogde verbeteringen van het treinproduct, is er een grote potentie voor het aantrekken van OD reizigers, die nu nog van en naar Londen vliegen. Daarentegen, en vanwege het ontbreken van een stop op Schiphol biedt de verkoop van AirRail tickets door KLM aan transferreizigers weinig perspectief. Bovendien is het voor transferreizigers lastig om een goede aansluiting op het vliegtuig te vinden vanwege de lage frequentie en beperkte verbindingen aan de dagranden, waardoor de trein de eerste en laatste inkomende en uitgaande (intercontinentale) vluchten niet kan bedienen.



### Aandeel reizigers

- Aandeel treinreizigers
- Aandeel vliegtuigreizigers (O/D)
- Aandeel vliegtuigreizigers (transfer)



### Frequentie (enkele richting, per dag)

- Frequentie vliegtuigen
- Frequentie treinen



Greater London

#### Maatregelen:

- NS en Eurostar gaan de frequentie van de treinen van en naar Londen verhogen. Een verhoging van de frequentie naar zes treinen per dag voor 2025 wordt onderzocht (door de COVID-19 situatie kan dit groeipad er anders uitzien). De capaciteit verdubbelt dan van 2.700 (3 x 900 reizigers per trein) naar 5.400 reizigers per richting per dag, oftewel circa 2 miljoen reizigers per richting per jaar en dus een capaciteit die bijna even groot is als het huidige aantal luchtreizigers tussen Londen en Amsterdam.
- ProRail en Schiphol onderzoeken in 2021 samen met NS en Eurostar de mogelijkheden om de Eurostar treinen van Londen naar Amsterdam op termijn te laten stoppen op Schiphol. Voor treinen van Amsterdam naar Londen worden, met het oog op de lange termijn, de mogelijkheden van een stop inclusief paspoort en veiligheidscontrole op station Schiphol in dit onderzoek meegenomen. Vanwege de beperkte fysieke ruimte in de Schipholtunnel en de zeer drukke treindienst, is de verwachting dat maatregelen voor een stop op Schiphol ingrijpend zullen zijn.
- NS en KLM onderzoeken in 2021 of een AirRail product voor Londen ontwikkeld kan worden. Hierbij wordt rekening gehouden met de beschikbaarheid van voldoende vervoerscapaciteit per spoor, maatwerkoplossingen voor bagageafhandeling die zich eerder op route Brussel-Schiphol hebben bewezen en de kortst mogelijke overstaptijden.

# Düsseldorf en Frankfurt

## Analyse

Vanuit Amsterdam gaan er in de richting van Düsseldorf en Frankfurt 7 ICE treinen (per richting, per dag). In de richting van Düsseldorf zijn er 4-5 vluchten (per richting, per dag) en in de richting van Frankfurt zijn er 11 vluchten (per richting, per dag). De verbinding tussen Amsterdam en Düsseldorf heeft relatief gezien veel vliegtuigreizigers die op Schiphol overstappen op een andere vlucht. Het aantal trein- en luchtvaartreizigers tussen Amsterdam en Frankfurt is ongeveer gelijk verdeeld.

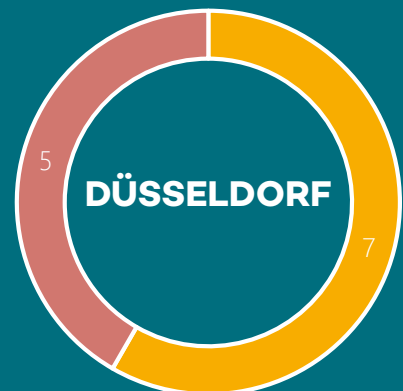
Voor beide bestemmingen is de trein qua reistijd concurrerend met het vliegtuig. De treinfrequentie is laag ten opzichte van verbinding naar de bestemmingen in de richting van Brussel. Op basis van de beschikbare treinpaden in Nederland is het in de voorziene dienstregelingen mogelijk om ruimte te maken op het spoor, voor meer internationale treinen. Deze ruimte dient in samenhang met de capaciteitsverdeling in Nederland en Duitsland te worden gezien.

Voor transferreizigers met een aansluiting op een vlucht is de trein op dit moment geen goede optie. De ICE trein stopt niet op Schiphol en vanwege de huidige treinfrequentie is het niet gemakkelijk om een goede aansluiting tussen trein en vliegtuig te vinden.



### Aandeel reizigers

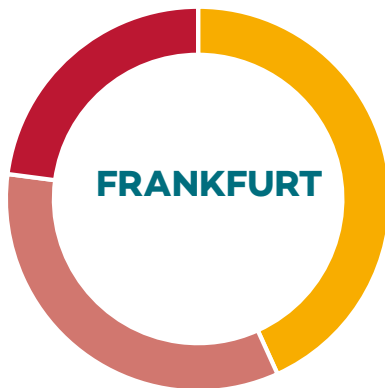
- Aandeel treinreizigers
- Aandeel vliegtuigreizigers (O/D)
- Aandeel vliegtuigreizigers (transfer)



### Frequentie (enkele richting, per dag)

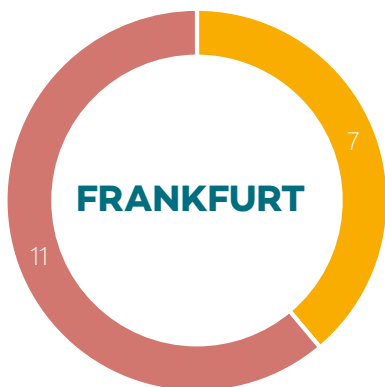
- Frequentie vliegtuigen
- Frequentie treinen





#### Aandeel reizigers

- Aandeel treinreizigers
- Aandeel vliegtuigreizigers (O/D)
- Aandeel vliegtuigreizigers (transfer)



#### Frequentie (enkele richting, per dag)

- Frequentie vliegtuigen
- Frequentie treinen



Metropoolregion Rhein-Ruhr - Metropoolregion Frankfurt Rhein Main

#### Maatregelen:

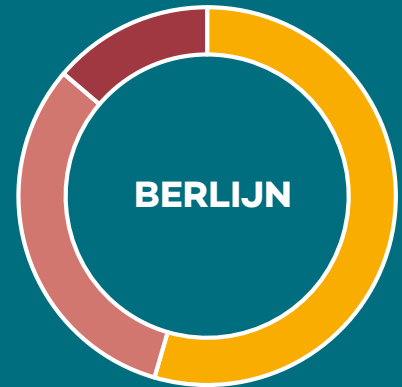
- Zoals eveneens beschreven in Contouren Toekomstbeeld OV (TBOV), wordt een hoogwaardige verbinding van internationale treinen richting Duitsland nagestreefd.
  - a. NS en ProRail onderzoeken in 2021 samen met Duitse partijen de mogelijkheden om de verbinding Amsterdam - Düsseldorf/Frankfurt te verhogen in frequentie.
  - b. ProRail, NS en IenW onderzoeken in het kader van TBOV samen met Duitse partners de mogelijkheden ten aanzien van het samenspel tussen infrastructuur en logistiek om de reistijd te verkorten op het traject tussen Utrecht - Arnhem richting Zevenaar en verder naar het Ruhrgebied. Met overstap kan deze route ook worden gebruikt voor de bestemmingen Hannover en Berlijn.
  - c. NS, ProRail, IenW en Schiphol onderzoeken in het kader van TBOV de mogelijkheden voor aanlanding van deze treinen op Schiphol en Amsterdam Zuid (inclusief stations-, keer-, service- en opstelvoorzieningen).
  - d. KLM onderzoekt zodra de reissector redelijk is hersteld van de COVID-19 situatie de mogelijkheden voor substitutie voor vlucht(en) tussen Schiphol en Düsseldorf. Voor substitutie is een hoogwaardig product voor reizigers van belang; daarvoor is een stop van de internationale treinen op Schiphol cruciaal. Uit onderzoek van ProRail en NS moet blijken wat de mogelijkheden voor dergelijke stops zijn.

# Berlijn

## Analyse

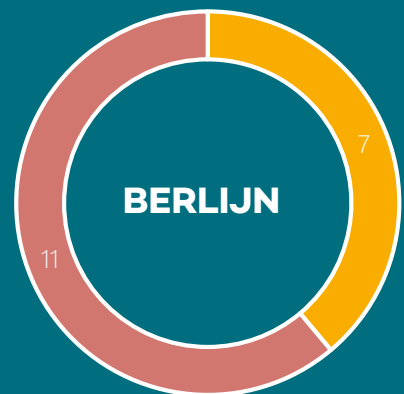
In de richting van Berlijn gaan 7 treinen en 7-11 vluchten per dag (enkele richting). Uit het reisaanbod voor trein en vliegtuig tussen Amsterdam en Berlijn kiezen iets meer reizigers voor de trein dan voor het vliegtuig. Dit is opmerkelijk omdat de reistijd met de trein beduidend langer is dan met het vliegtuig. Mogelijk spelen andere aspecten dan reistijd, frequentie hier een (grotere) rol bij de keuze van de reiziger voor de trein. Met extra investeringen in het spoor in Nederland en Duitsland is het mogelijk de verbinding te versnellen. Op basis van de beschikbare treinpaden in Nederland is het in de voorziene dienstregelingen mogelijk om ruimte te maken op het spoor voor meer internationale treinen. Deze ruimte dient in samenhang met de capaciteitsverdeling in Nederland en Duitsland te worden gezien.

Voor transferreizigers met een aansluitende vlucht is de trein momenteel geen aantrekkelijke optie. De internationale trein naar Berlijn stopt niet op Schiphol, heeft een langere reistijd dan het vliegtuig en heeft een lage frequentie, waardoor het niet gemakkelijk is om een goede aansluiting op het vliegtuig te vinden.



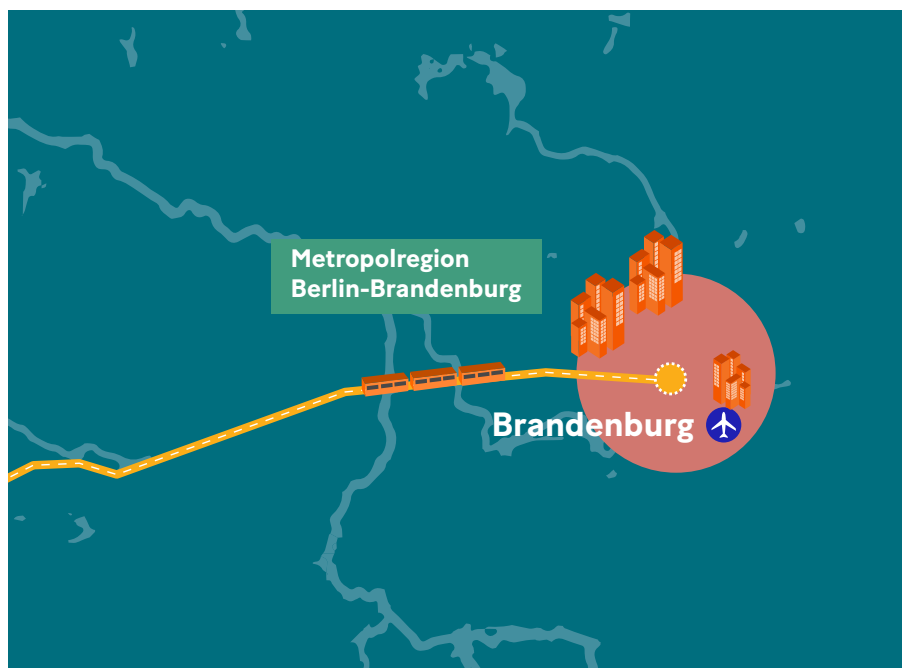
### Aandeel reizigers

- Aandeel treinreizigers
- Aandeel vliegtuigreizigers (O/D)
- Aandeel vliegtuigreizigers (transfer)



### Frequentie (enkele richting, per dag)

- Frequentie vliegtuigen
- Frequentie treinen



Metropoolregion Berlin-Brandenburg

#### Maatregelen:

- NS, ProRail en IenW werken samen met Duitse partners aan het verbeteren van de verbinding met Berlijn. Het streven is om per 2024 een reistijdwinst van een half uur te realiseren, onder andere door de inzet van nieuwe, snellere treinen met ICE comfortniveau, maatregelen aan de infrastructuur en aanpassingen van de dienstregeling in Nederland en Duitsland.
- Mede in het kader van het MIRT, wordt er door IenW toegewerkt naar een startbeslissing voor de benodigde infrastructurele maatregelen voor deze versnelling aan de Nederlandse zijde.
- NS, ProRail en IenW onderzoeken in TBOV verdere versnelling van de verbinding naar Berlijn op de lange termijn, waarbij grootschalige infrastructurele maatregelen naar verwachting noodzakelijk zijn.



Bron: NS

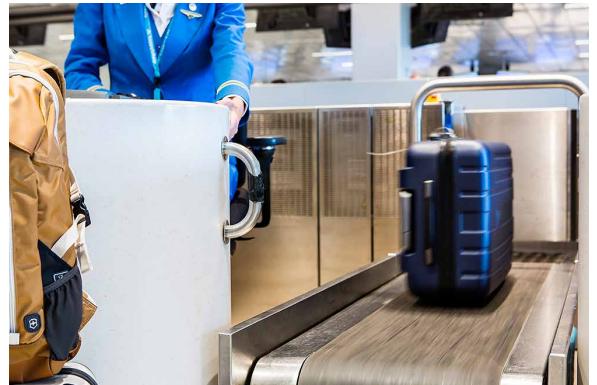
# Generiek

- De Actieagenda vraagt van alle partijen diverse inspanningen, die nodig zijn om de geschetste groei van internationaal reizigersvervoer in een geliberaliseerde markt op een duurzame wijze te accommoderen. De maatregelen, die zowel automatiseringssystemen, treinen als infrastructuur betreffen, variëren in omvang van enkele tot honderden miljoenen euro's. Voor elk van de bijbehorende investeringsbeslissingen zullen partijen afzonderlijk of gezamenlijk de onderbouwing onderzoeken en financieringsvoorstellen met private of publieke middelen opstellen.
- Een van de inspanningen betreft onderzoek naar de benodigde capaciteit van en voorzieningen rond het spoor op en rond de stations Schiphol en Amsterdam Zuid. ProRail, Schiphol, IenW en NS werken samen aan deze onderzoeken en bijbehorende mogelijke investeringen.
  - a. Reeds in 2020 wordt aparte aandacht besteed aan de overstappende AirRail reizigers bij de uitwerking van de Voorkeursbeslissing MIRT-verkenning Multimodale Knoop Schiphol.
  - b. In het MIRT onderzoek ZWASH worden oplossingsrichtingen onderzocht die een bijdrage leveren aan de internationale, nationale en regionale bereikbaarheid. Daarbij wordt onder andere gekeken naar opties als het doortrekken van de Noord-Zuidlijn, fysieke aanpassingen aan het Hoofdrailnet en de aanlanding van internationale treinen in het plangebied (MIRT verkenning derde perron Amsterdam Zuid). Dit geldt ook voor Toekomstbeeld OV waar mogelijke doortrek van de Noord-Zuidlijn prominent naar voren komt.
  - c. KLM en NS onderzoeken het commerciële potentieel van een AirRail product voor andere bestemmingen dan Brussel. Als dit voldoende blijkt, agenderen alle partijen bij lopende trajecten die zich richten op het vervoerssysteem rond Schiphol het belang van een AirRail product.
- In de 'bouwsteen internationaal' in het programma Toekomstbeeld OV 2040 (TBOV) worden verschillende infrastructuurverbeteringen genoemd voor beter internationaal vervoer, waar overigens ook binnenlands vervoer van profiteert. Ook zijn er mogelijkheden om treinen richting Berlijn en Düsseldorf/Frankfurt van en naar Schiphol en Amsterdam Zuid te laten rijden. Deze mogelijkheden en eventuele randvoorwaarden dienen verder te worden uitgewerkt, net als bijbehorende stations-, keer- opstel- en servicevoorzieningen. Door dienstregeling en infrastructuur in Nederland en Duitsland te optimaliseren, wordt het mogelijk om de beide verbindingen naar Duitsland te versnellen.
- Alle partijen brengen bij de Europese Unie en in het bijzonder bij buurlanden het belang van betere internationale spoorverbindingen als alternatief voor de luchtvaart onder de aandacht. Het aantrekkelijker maken van internationaal spoorvervoer ten behoeve van de substitutie van korte afstandsvluchten sluit goed aan op de Europese Green Deal<sup>8</sup>. De Green Deal vormt een welkom vooruitzicht voor de Actieagenda, welke is gebaat bij ondersteuning vanuit een doelgericht Europees beleid. In het kader van de Green Deal heeft de minister van IenW in januari 2020 een position paper met kansen en uitdagingen voor het verbeteren van internationaal personenvervoer per spoor aangeboden aan de Europese Commissie. Dit heeft in juni 2020 geresulteerd in een politieke verklaring van 28 Europese landen, waarin is afgesproken om gezamenlijk te werken aan de oprichting van een Europees Platform, met als doel om de knelpunten die worden ervaren op het gebied van internationaal reizigersvervoer per spoor gezamenlijk aan te pakken. In het kader van dit platform oriënteren het ministerie van IenW en ProRail zich in samenwerking met betrokken andere landen op twee pilotcorridors richting het oosten en zuiden.

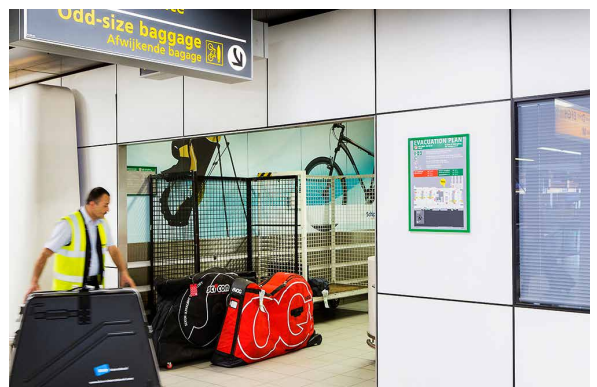
<sup>8</sup> In het hoofdstuk 'Duurzame mobiliteit' van de Europese Green Deal wordt genoemd dat Europa de uitstoot van het vervoer meer en sneller moet beperken. Daarbij wordt vermeld dat het gemeenschappelijk Europees luchtruim de luchtvaartemissies aanzienlijk moet verminderen zonder kosten voor consumenten en bedrijven.

- Uit de conclusies van de gezamenlijke analyse wordt duidelijk dat voor de AirRail reizigers een geïntegreerde ruimbagage oplossing wenselijk is. Partijen werken daarom samen om de puzzel voor de bagagestroom op te lossen. Dit kan op diverse plaatsen leiden tot aanpassingen, waarbij goed in de gaten gehouden moet worden dat kosten, baten en capaciteit met elkaar in evenwicht zijn. Een getrapte ontwikkeling is onderdeel van de AirRail propositie. De bagage opgave kent met name uitdagingen aan de invoerzijde (op stations buiten Nederland), tijdens de reis in de trein en bij de transfer van trein naar vliegtuig en vice versa op Schiphol. Deze uitdagingen zijn generiek, onafhankelijk van de herkomst. Dit proces is complex. Om goed te begrijpen welke maatregelen, op welk moment, tegen welke kosten en baten nodig zijn, is een aantal generieke onderzoek-acties opgenomen in deze agenda. De aandacht wordt in eerste instantie gericht op de reis en de transfer. Om dit goed te doen, is het nodig om zowel aan de zijde van de trein (in de trein, tussen trein-perron, op het perron zelf én tussen perron-luchthaven) als aan de zijde van de luchthaven efficiëntie te vergroten. Bagagekarren/ compartimenten zouden een eerste stap kunnen zijn, zodat de passagiers zelf na incheck op het treinstation de bagage niet meer hoeft te verzorgen. Aandacht is dan bijvoorbeeld nodig voor spoorgebruik en halteertijd van de trein, inpassing van bagageproces en karren op het perron tussen de internationale én binnenlandse reizigersstromen en (veilig) vervoer op en tussen perrons. Zowel in een reguliere als een verstoorde situatie. De beschikbare infrastructuur nu en zoals in Multimodale Knoop Schiphol voorzien, zijn het vertrekpunt. Eenmaal van de passagier gescheiden is de vraag hoe de bagage ook naar de plaats van bestemming komt. Dit kan middels dezelfde trein en hetzelfde vliegtuig, maar er zijn ook andere mogelijkheden die worden afgewogen in de onderzoeken.
- Schiphol en KLM onderzoeken samen met NS, ProRail en Thalys de mogelijkheden voor ruimbagage overslag van een NS station naar het bagagesysteem van Schiphol. Het bagagesysteem op de luchthaven Schiphol is uitgebalanceerd en werkt aan de grenzen van haar capaciteit. Bovendien is het treinstation er niet op ingericht om (grote) stromen ruimbagage te accommoderen vanaf de perrons. Transfer-bagage vergt connectie met de gehele bagage backbone, een ander systeem en een andere route dan OD-bagage. Ter illustratie is hieronder een aantal belangrijke vragen die het onderzoek zal trachten te beantwoorden opgenomen:
  - a. De exacte positie van het perron ten opzichte van het bagage systeem is de eerste uitdaging: op welke perrons of welke combinatie van perrons worden de internationale treinen verwacht? Hoe gaan we om met kleine en grote vertragingen? Wat is het effect op loopstromen op en naar de perrons?
  - b. Vervolgens moet de route worden uitgezocht: hoe kan bagage veilig worden vervoerd over het perron, tussen de reizigers en andere treinen? Hoe komt een (batch) bagage van het perron naar de bagage kelder? Welke security checks zijn er nodig, en waar kunnen die worden ingepast (trein, luchthaven en busplatform)? Wat zijn de gevolgen voor het gehele station als er bij een security check een calamiteit optreedt?
  - c. Tot slot zijn de benodigde financiële middelen een uitdaging: Hoe hoog zijn de investeringen voor deze aanpassing, en past dat bij de baten? Hoe veel impact hebben de aanpassingen van het zelfde op de lopende operatie? Waar worden de voor dit proces benodigde transportmiddelen opgeslagen?
- Het is onzeker of de uit het onderzoek volgende noodzakelijke investeringen (op korte termijn) een positieve businesscase zullen hebben. Om die reden onderzoekt de Rijksoverheid parallel aan het onderzoek in ieder geval de mogelijkheden voor Europese subsidie.
- De uitkomsten van dit onderzoek worden in het halfjaarlijkse overleg tussen de partijen besproken. Indien gewenst wordt er een 'Spoorboekje' voor implementatie gemaakt.

- NS start in 2020 een project dat ervoor zorgt dat treintickets gemakkelijker kunnen worden geboekt. Dit betreft:
  - a. Verdere verbeteringen van het boekingsstelsel voor consumenten. NS stelt als doel om alle bestemmingen tot 700 kilometer in 2022 online aan te bieden onder de voorwaarde dat internationale partijen bereid zijn om hun producten beschikbaar te stellen.
  - b. Positionering van NSinternational.nl als een neutrale vergelijkingssite, zoals deze ook binnen de luchtvaart bestaat. Treinopties, waaruit de reiziger kan kiezen, worden per bestemming getoond.
  - c. Verbeteringen van het boekingsstelsel voor zakelijke reisagenten. NS onderzoekt de koppeling van haar agenten boekingsstelsel met Sell Connect van Amadeus. Daarnaast zet NS de komende jaren in op het faciliteren van externe online corporate tools om internationale treinreizen makkelijker boekbaar te maken.
  - d. Wegnemen van prijsverschillen tussen websites en voordeeltarieven beschikbaar stellen middels alle websites. NS zet zich in om producten onder gelijke voorwaarden aan te bieden, wat inhoudt dat er geen verschil is in de prijzen tussen verschillende distributeurs van treintickets. NS gaat in gesprek met haar internationale partners om de voordelige tarieven voor de lokale markt ook voor internationale reizigers beschikbaar te stellen.
  - e. Bevorderen en algemeen mogelijk maken van het gebruik van digitale tickets. NS zet zich in om in 2020 (minimaal) alle internationale bestemmingen binnen een straal van 700 kilometer via digitale ticketing (homeprints en mobiele tickets) beschikbaar te stellen.
  - f. Verruimen van boekingshorizon van internationale treintickets naar 9-12 maanden. NS onderzoekt samen met internationale partners wat verder nodig is om dit te realiseren. ProRail ondersteunt hierin.
- ProRail onderzoekt samen met internationale partners de mogelijkheden van een (virtueel) Europees trafficmanagement systeem, om de dagelijkse performance van de internationale trein op de verschillende bestemmingen over de grens te verbeteren. Hierbij is ProRail geïnspireerd door Eurocontrol, een internationale organisatie met als doel de luchtverkeersleiding in Europa centraal te coördineren.
- De partijen onderzoeken de mogelijkheden om de aantrekkelijkheid van de internationale trein te bevorderen voor meer bestemmingen in Europa dan de zes bestemmingen die reeds in de scope van de huidige agenda zitten, zoals Hannover, Kopenhagen, München, Basel, Zürich, Luxemburg, Straatsburg en Birmingham<sup>9</sup>.



Bron: Royal Schipholgroup

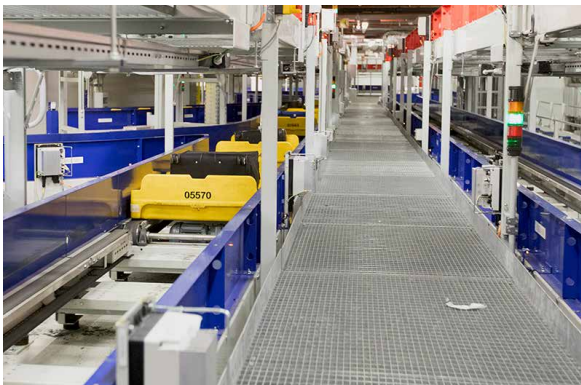


Bron: Royal Schipholgroup

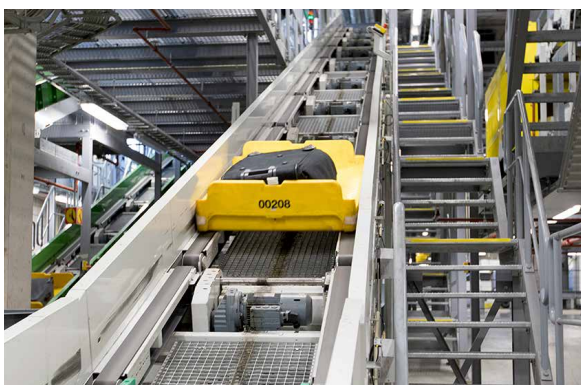
<sup>9</sup> In het hoofdstuk 'Duurzame mobiliteit' van de Europese Green Deal wordt genoemd dat Europa de uitstoot van het vervoer meer en sneller moet beperken. Daarbij wordt vermeld dat het gemeenschappelijk Europees luchtruim de luchtvaartemissies aanzienlijk moet verminderen zonder kosten voor consumenten en bedrijven.

### Opvolging van de Actieagenda

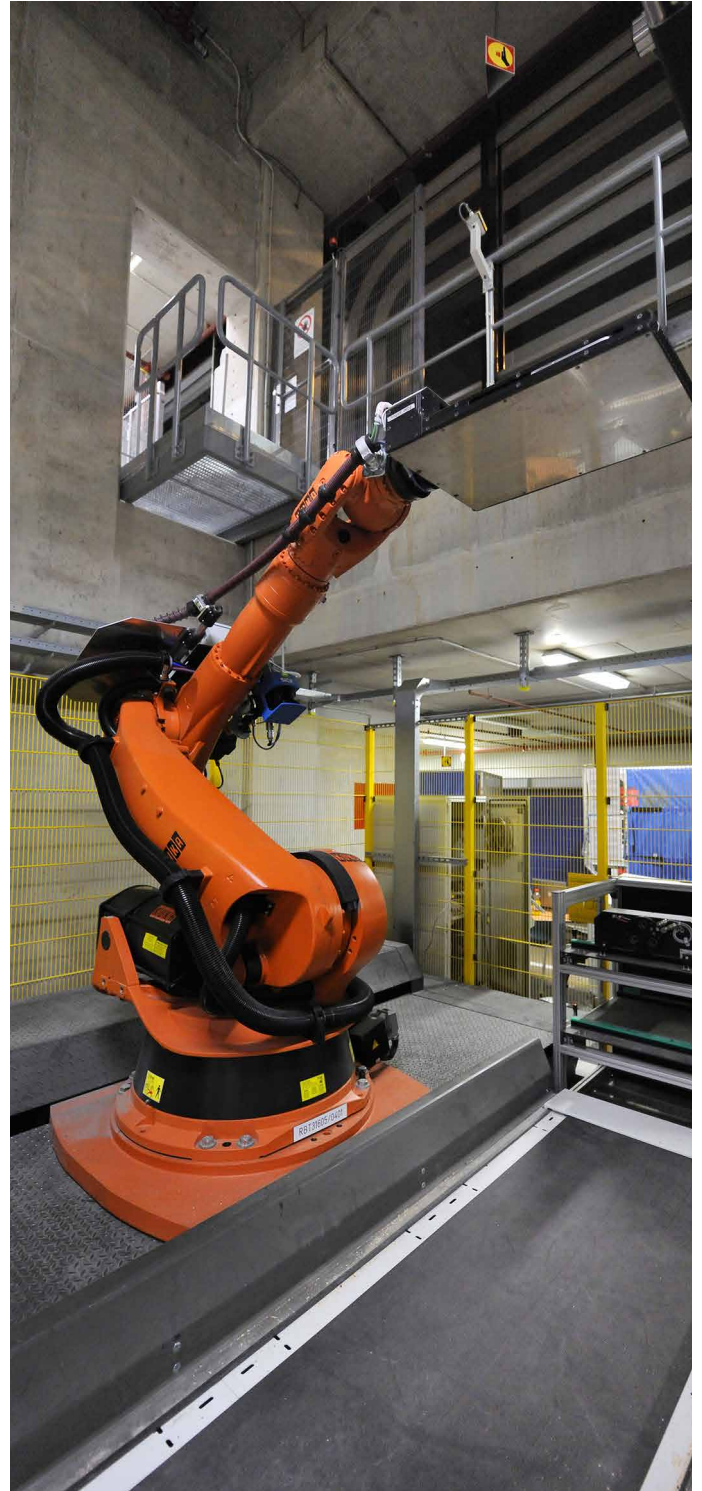
Deze Actieagenda geeft een tussenstand. Partijen blijven met elkaar in gesprek over het verder verbeteren van de internationale trein als aantrekkelijk alternatief voor de luchtvaart, om te beginnen op de zes prioritaire bestemmingen en daarna ook op bestemmingen in het verlengde daarvan. De uitvoering en voortgang van de acties in deze agenda wordt gezamenlijk door de partijen bijgehouden, waarbij de resultaten van acties worden besproken en wordt gezien of (en hoe) hier een verdere opvolging aan kan worden gegeven. De partijen beschouwen deze Actieagenda als een levend document. Bij voortschrijdend inzicht, nieuwe ontwikkelingen of relevante innovaties kunnen en zullen acties worden toegevoegd, uitgebreid of aangepast. Partijen overleggen in elk geval halfjaarlijks over de voortgang van de opvolging van deze Actieagenda en over verdere stappen die in het kader van de gezamenlijke doelstelling kunnen worden gezet.



Bron: Royal Schipholgroup



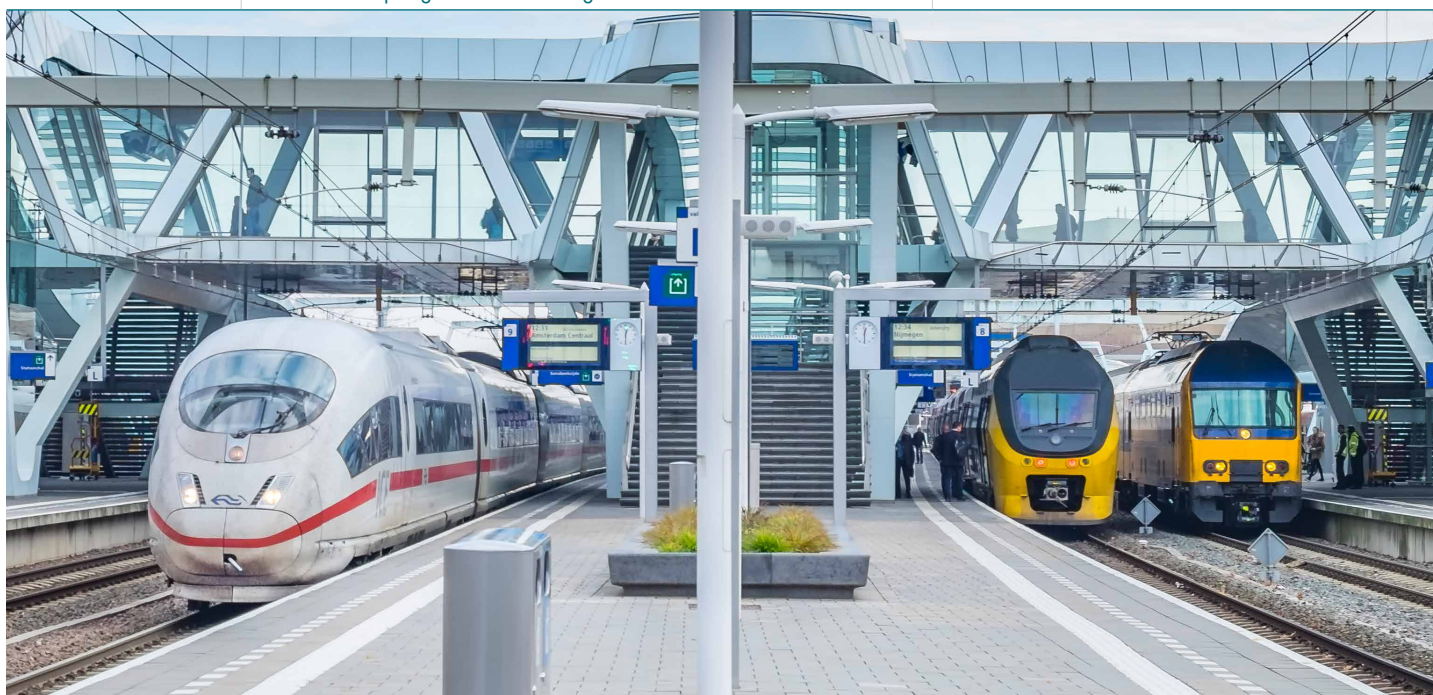
Bron: Royal Schipholgroup



Bron: Royal Schipholgroup

## Overzicht van de acties

Bestemming	Actie	Partijen
Brussel	Verlagen vliegfrequentie	KLM
	Onderzoeken maatwerkoplossingen bagage	KLM en Schiphol
	Onderzoeken digitale oplossingen combi-ticket	KLM en NS
	Verbeteren treinverbinding	NS, samen met NMBS
	Verbeteren prestaties HSL-Zuid	NS, ProRail en IenW
	Verstrekken actuele reisinformatie	NS en KLM
	Meten en evalueren overstap AirRail reizigers	Schiphol, NS, ProRail en KLM
	Onderzoeken treinen aan dagranden	NS en ProRail
Parijs	Onderzoeken uitbreiding vervoerscapaciteit	NS
	Onderzoeken mogelijkheden AirRail product	KLM en NS
Londen	Verhogen treinfrequentie	NS, samen met Eurostar
	Onderzoeken stop Eurostar op Schiphol	ProRail, Schiphol en NS, met Eurostar
	Onderzoeken mogelijkheden AirRail product	KLM en NS
Düsseldorf/ Frankfurt	Onderzoeken verhogen treinfrequentie	NS en ProRail
	Onderzoeken verkorten reistijd	NS, ProRail en IenW
	Onderzoeken aanlanding op Amsterdam Zuid	ProRail, NS en IenW
	Onderzoeken mogelijkheden AirRail product	KLM en NS
	Onderzoeken aanpassingen voor AirRail product	KLM en Schiphol
Berlijn	Verkorten van de reistijd	NS, ProRail en IenW
	Toewerken naar startbeslissing	IenW
	Onderzoeken verdere verkorting van reistijd	NS, ProRail en IenW
Generiek	Onderzoeken onderbouwing van investeringsbeslissingen	Allen
	Onderzoek spoorcapaciteit en voorzieningen van stations	ProRail, Schiphol, IenW en NS
	Uitwerken mogelijkheden en randvoorwaarden binnen TBOV	ProRail, NS en IenW
	Agenderen belang van internationale spoorverbindingen	Allen
	Onderzoeken bagageoplossingen en bagage overslag	Schiphol en KLM, met NS, ProRail en Thalys
	Verbeteren boekingsmogelijkheden internationale treintickets	NS, met hulp van ProRail
	Onderzoeken Europees trafficmanagement systeem	ProRail, met internationale partners
	Onderzoeken mogelijkheden andere bestemmingen	Allen
	Monitoren en opvolgen van de Actieagenda	Allen





De partijen onderschrijven allen de volgende doelstelling:

**‘Het verder verbeteren van de internationale trein als aantrekkelijk alternatief voor de luchtvaart, op de zes prioritaire bestemmingen Brussel, Parijs, Londen, Düsseldorf, Frankfurt en Berlijn.’**

## Colofon

Voor het beeldmateriaal is gebruik gemaakt van de beeldbank van Schiphol, KLM, ProRail en NS. Op de afbeeldingen zit copyright. Afbeeldingen mogen niet zonder toestemming overgenomen worden.



