

Vergaderjaar 2020–2021

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 916

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 november 2020

Duurzaam internationaal reizen is van het grootste belang voor onze en toekomstige generaties. Om duurzaam internationaal reizen te bevorderen worden verschillende initiatieven ontplooid, zowel door publieke partijen als door private partijen. NS, ProRail, Schiphol en KLM hebben samen met lenW het initiatief genomen voor de Actieagenda Trein en Luchtvaart die wij u bijgaand aanbieden¹. Dit geeft verdere invulling aan maatregelen die deze partijen gaan nemen om de internationale trein als alternatief voor en aanvulling op het vliegtuig te bevorderen op zes bestemmingen. Tijdens het opstellen van de actieagenda hebben de luchtvaartsector en de spoorsector te maken gekregen met grote effecten van de COVID-19 pandemie. De vraag naar vliegreizen en (internationale) treinreizen is grotendeels weggefallen. Scenario's voor de toekomst zijn daardoor onzeker en mogelijk duurt het een aantal jaren voordat sprake is van een volledig herstel. Verschillende luchtvaartmaatschappijen en treinvervoersmaatschappijen hebben steun gekregen van nationale overheden om deze periode door te komen. Zo heeft KLM een steunpakket van de Nederlandse overheid gekregen en de openbaarvervoerbedrijven, waaronder de NS, een beschikbaarheidsvergoeding. Dit heeft de nodige aandacht gevraagd bij de bedrijven en er zal ook de komende tijd nog veel tijd en energie in gaan zitten.

Desondanks staan de ambities voor het verduurzamen van het internationaal reizen nog steeds overeind. Wel geldt dat gelet op de huidige uitdagingen niet alles direct realiseerbaar is. De partijen van deze Actieagenda geven aan de Actieagenda als een levend document te zien en dus ook de voortgang te monitoren en verdere stappen te gaan nemen. In de tweede helft van 2021 ontvangt uw Kamer een update over de stand van zaken en het perspectief richting de toekomst.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

De betrokken partijen hebben met de Actieagenda Trein en Luchtvaart als 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.»* KLM, NS, ProRail, Schiphol en IenW werken samen aan deze doelstelling en nemen op korte en langere termijn maatregelen die ten goede komen aan de aantrekkelijkheid van de internationale trein op de middellange afstand voor rechtstreekse reizigers én transferreizigers.

Op de korte termijn kunnen een aantal maatregelen worden genomen. 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 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. KLM heeft per maart 2020 een vliegfrequentie tussen Schiphol en Brussel uit haar vliegschema gehaald en zet voor haar passagiers de Thalys in. Daarnaast kent de Eurostar naar Londen sinds 26 oktober een rechtstreekse verbinding vanuit Amsterdam, wat een aanzienlijke verbetering oplevert qua tijd en comfort, waardoor de internationale trein op deze bestemming een aantrekkelijker alternatief wordt voor de internationale reiziger. Aanvullend op bovenstaande ontwikkelingen onderzoeken KLM en Schiphol maatwerkoplossingen voor de bagageafhandeling van de passagiers op Schiphol. Ook start NS in 2020 een project met als doel dat treintickets gemakkelijker kunnen worden geboekt, hierbij wordt onder andere samen met ProRail onderzoek gedaan naar het verruimen van de boekingshorizon naar 9–12 maanden.

Naast bovenstaande mogelijkheden op de korte termijn, hebben een aantal maatregelen ook een langere horizon. KLM en NS onderzoeken het commerciële potentieel van een product voor andere bestemmingen dan Brussel. Om het huidige product nog succesvoller te maken gaan partijen de treinverbinding robuuster maken en de kwaliteit van het bestaande product verhogen. Daarbij wordt in kaart gebracht wat de behoefte aan uitbreiding van vervoerscapaciteit is en aansluitend worden de mogelijkheden onderzocht om vaker te rijden met dubbele treinstellen van/naar Parijs met de bestaande frequentie van 12–14 verbindingen per dag en om de frequentie van de treinen van en naar Londen verhogen.

Ook wordt er een betere aansluiting en versnelling van internationale treinen richting Duitsland nagestreefd. NS, ProRail en IenW werken samen met Duitse partners aan het verbeteren van de verbinding met Berlijn. Doel is om reistijdwinst op de huidige route tussen Amsterdam en Berlijn te realiseren, onder andere door de inzet van nieuwe, snellere treinen met ICE comfortniveau. De partijen onderzoeken wat hier verder voor nodig is.

Luchtvaartbeleid en internationaal treinbeleid IenW

De Actieagenda staat niet op zichzelf. Het past in de bredere context van het internationale mobiliteitsvraagstuk.

In de Luchtvaartnota is aangegeven dat het Rijk, bovenop de 4 miljoen internationale spoorreizigers in 2019, vanaf 2025 2 miljoen extra reizigers per jaar wil vervoeren via het internationaal spoor. Bij een gemiddelde bezetting van 150 passagiers per vliegtuig, zijn dat ongeveer 13.000 korte afstandsvluchten minder. Dat is orde grootte zo'n 2,5% van alle vluchten

op Schiphol. In de periode 2030–2050 kan dit, onder aanname van het realiseren van de ambities en verbeteringen uit het Toekomstbeeld OV en een goede samenwerking met betrokken partijen in binnen- en buitenland, oplopen tot 15 miljoen reizigers of meer. Dat zijn zo'n 100.000 korte afstandsvluchten minder. Dat is orde grootte zo'n 20% van het aantal vluchten op Schiphol. Er zal ook een nieuw beleidskader voor netwerk-kwaliteit van luchtvaartroutes worden opgesteld waarbij wordt gezien hoe we omgaan met verbindingen die tevens per trein goed aan te reizen zijn. Om het benodigde internationale treinverkeer te kunnen faciliteren wordt, mede in het kader van het MIRT dit najaar gekeken naar de capaciteit en de betrouwbare beschikbaarheid van het spoor bij de stations Schiphol en Amsterdam Zuid. Hierover wordt uw Kamer via de MIRT-brief nader geïnformeerd. Bij de uitvoering van de Actieagenda zal dit worden meegenomen: indien uit het onderzoek blijkt dat er potentie is voor producten voor andere bestemmingen zullen samen met de betreffende partijen mogelijke opties onderzocht worden om passagiers van de internationale trein naar het vliegveld te brengen.

De eigenstandige ontwikkeling van internationaal spoorvervoer heeft ook een prominente plek gekregen in de contouren van het Toekomstbeeld OV. In februari 2019 is in de contouren van het Toekomstbeeld OV het streven opgenomen om per landsgrens te komen tot in ieder geval één hoogwaardige verbinding en een goede aansluiting op het Europese HSL-netwerk. Richting 2040 vraagt dit samen met de ontwikkelingen van het binnenlandse personenvervoer en het goederenvervoer om ingrepen. Met de ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV brengen we de mogelijkheden daartoe verder in kaart. Over de ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV wordt uw Kamer binnenkort separaat geïnformeerd. Tevens ontvangt uw Kamer nog voor het Nota overleg MIRT een brede voortgangsbrief internationaal personenvervoer per spoor.

Afsluitend

Er lopen dus reeds verschillende initiatieven en acties om de internationale trein en de aansluiting tussen trein en vliegtuig te verbeteren. De Actieagenda Trein en Luchtvaart is daarop een goede aanvulling, maar de betrokken partijen kunnen niet alle huidige knelpunten voor verdere substitutie van korte afstandsvluchten op korte termijn makkelijk wegnemen. De mogelijkheden van de huidige infrastructuur worden zo goed mogelijk benut, maar zijn niet oneindig. De kracht van de Actieagenda en de samenwerking tussen partijen zit erin dat dit soort uitdagingen onderkend worden en dat voor de korte en langere termijn in beeld wordt gebracht welke stappen gezet kunnen worden. De betrokken partijen blijven zich inzetten voor een betere aansluiting tussen trein en vliegtuig, zowel vanuit de eigen verantwoordelijkheid als gezamenlijk. Aangezien investeringen in infrastructuur tijdrovend en kostbaar zijn, wordt hierbij ook gekeken naar andere verbeteringen die luchtvaart- en spoorsector samen zouden kunnen realiseren.

Samenwerking met internationale partners in de spoorsector en de luchtvaartsector is essentieel voor een duurzaam internationaal mobiliteitssysteem. Denk hiervoor aan het stimuleren van de internationale trein in Europees verband en het zorgdragen voor een goede aansluiting van dienstregelingen voor internationale treinen, maar ook Europese regels die substitutie van korte afstandsvluchten stimuleren. Het is daarom van groot belang dat Nederlandse partijen gezamenlijk de vervolgstappen internationaal (blijven) agenderen bij de Europese Commissie, de Europese lidstaten en in het bijzonder bij onze buurlanden zodat het

belang van betere internationale spoorverbindingen als alternatief voor de luchtvaart ook Europees breed gezien met prioriteit onder de aandacht blijft.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

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