



Inbreng AO spoor van 6 juni 2018 (nieuw rapport internationaal treinen)

Geachte leden van de commissie Infrastructuur & Waterstaat,

Op 6 juni 2018 debatteert u over het spoor. Greenpeace, Milieufederatie Noord Holland en Natuur & Milieu vragen daarbij uw inzet voor het verbeteren van het aanbod van internationaal treinreizen.

Het potentieel van internationaal treinen om vliegreizen te vervangen is groot, zo blijkt uit nieuw onderzoek van Royal HaskoningDHV '[Vergelijk vliegen met treinreizen voor korte afstanden](#)'. Met een aantal snel uitvoerbare acties wordt de trein op verschillende Europese bestemmingen het meest aantrekkelijke alternatief. Alleen al met maatregelen die snel en tegen lage kosten kunnen worden ingevoerd zijn er jaarlijks 89.000 minder vluchten nodig. Met investeringen in het internationale HSL-netwerk vermindert het aantal vluchten zelfs met 133.000 per jaar.

Het belang van een snelle transitie naar trein is groot. De sterke groei van de luchtvaart is niet gratis. De schade aan klimaat en de gezondheid van omwonenden is te groot om te negeren en kan niet met technische maatregelen als alternatieve brandstoffen alleen worden opgelost. Alleen met een brede inzet op meerdere sporen blijft Nederland ook in de toekomst duurzaam internationaal bereikbaar en leefbaar.

Voor het zomerreces wordt de kabinetsbrief internationaal spoor verwacht. Wij verzoeken u om tijdens het debat de staatssecretaris te vragen daarbij in te zetten op:

1. **Een actieplan schaa sprong internationaal treinen** waarbij op de korte en middellange termijn obstakels en knelpunten in het internationaal treinsysteem worden weggenomen.
2. Het direct in gang zetten van de benodigde **kortetermijnacties** (ticketservice, informatie etc.) die de Nederlandse spoor- en luchtvaartsector zelf kan doorvoeren. Borg - als grootaandeelhouder van de spoor- en luchtvaartsector- de voortgang daarvan door concrete prestatie indicatoren af te spreken NS, Schiphol en KLM.
3. Het potentieel voor internationaal treinen mee te nemen in de visievorming en in concrete beslissingen over de ontwikkeling van de luchtvaart. Dat betekent ook dat er de komende jaren **geen uitbreiding van de luchtvaart** (Lelystad, Schiphol en andere regionale luchthavens) wordt toegestaan, maar wordt ingezet op het versterken van de internationale bereikbaarheid per spoor bijvoorbeeld door de ontwikkeling van Schiphol tot multimodale hub.
4. **Eerlijke concurrentie te bevorderen** voor de trein. Daarvoor is het o.a. nodig om de bestaande belastingvrijstellingen die alleen gelden voor de luchtvaart(o.a. vrijstelling btw op tickets en kerosine) af te bouwen.

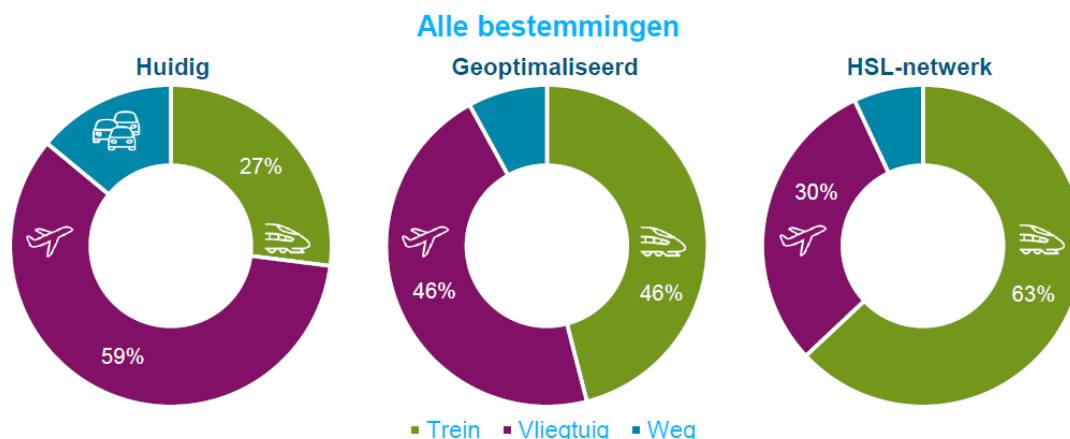
Een nadere uitwerking van de beleidsmaatregelen bij bovenstaande punten vindt u in het rapport van Royal HaskoningDHV

Toelichting

Verreweg de meeste vluchten van en naar Nederlandse luchthavens vinden binnen Europa plaats. Voor deze bestemmingen heeft de trein een geweldig potentieel als comfortabel en snel alternatief voor vliegen. Dat heeft grote voordelen voor de leefbaarheid rondom luchthavens en biedt een belangrijke kans om de klimaatdoelen te combineren met behoud en zelfs verbetering van de goede internationale bereikbaarheid van Nederland. Voor veel vluchten is de trein in potentie ook de snelste en vaak meest comfortabele optie; zo blijkt uit het onderzoek van Royal HaskoningDHV in opdracht van Natuur en Milieufederatie Noord-Holland, Greenpeace en Natuur & Milieu.

Daarnaast [werken steeds meer internationale bedrijven](#) aan een kleinere voetafdruk en verruilen de korte vluchten voor trein en ICT-oplossingen. Voor het behoud van het goede vestigingsklimaat van Nederland zal het daarom steeds belangrijker worden om goed aan te kunnen sluiten op een internationaal multimodaal netwerk, met een centrale rol voor de trein.

Maar in de huidige situatie kan de trein onvoldoende concurreren met vliegen in prijs, netwerk, dienstverlening en mede daardoor ook reistijd. Hiervoor is verbetering in het ticketsysteem noodzakelijk. Met relatief eenvoudige acties in dienstverlening en het boekingssysteem verdubbelt het aandeel treinreizen op de onderzochte Europese bestemmingen. Met aanvullende investeringen om tot een Europees HSL-netwerk te komen nemen de treinreizen dit nog verder toe, zo blijkt uit het Royal HaskoningDHV-onderzoek. Daarmee kunnen 133.000 vluchten per jaar worden vervangen. Onderstaande figuur geeft de resultaten van het onderzoek weer. De eerste figuur; 'huidig' laat de huidige verdeling van modaliteiten op de onderzochte bestemmingen zien. 'Geoptimaliseerd' laat het effect zien als alleen relatief eenvoudige acties worden ondernomen. 'HSL netwerk' laat zien wat het effect is als er ook extra investeringen in het HSL netwerk plaatsvinden, in aanvulling op de geoptimaliseerde situatie.



Figuur 2.8, Evolutie vervoerwijzekeuze, verschillende stappen, gewogen gemiddelde van alle 31 bestemmingen.

Internationaal treinen heeft dus een groot potentieel, maar het gaat niet vanzelf. Zo blijkt ook uit de ontwikkeling van de afgelopen jaren. Acties vanuit de rijksoverheid die nodig zijn omvatten:

1. Een **actieplan** schaa sprong internationaal treinen waarin op de korte en middellange termijn obstakels en knelpunten in het internationaal treinsysteem worden weggenomen en dat uiterlijk in de 2e helft 2018 met de kamer wordt gedeeld. Uit het onderzoeksrapport van Royal HaskoningDHV blijkt dat met het wegnemen van knelpunten in de internationale treinserviceverlening en dienstregelingen op korte termijn

al veel vraag kan worden opgevangen met de trein. Wij kennen vooralsnog geen plan van aanpak van de overheid of van de (inter)nationale trein- en reissector voor het oplossen van deze knelpunten. Wij roepen de overheid op om in samenwerking met de sector een actieplan op te stellen om deze knelpunten verder te analyseren en met oplossingen te komen. Daartoe behoort ook de verbetering van de dienstverlening en treinfrequenties op de bestaande HSL-routes naar Londen, Brussel en Parijs. Dit zijn ook zeer drukke vliegroutes waardoor Schiphol direct ontlast kan worden.

2. Vooruitlopend op het actieplan met NS, Schiphol en andere stakeholders alvast de beschikbare **kortetermijnacties** in gang te zetten. Het gaat dan vooral om het verbeteren van de reisinformatie en ticketverkoop voor internationale treinreizen en het beter presenteren aan consumenten van de trein als alternatief voor vliegen in Europa
3. Het potentieel **voor internationaal treinen mee te nemen in de visievorming en concrete beslissingen over de ontwikkeling van de luchtvaart**. Dat betekent ook dat er de komende jaren geen uitbreiding van de luchtvaart (Lelystad, Schiphol en andere regionale luchthavens) wordt toegestaan, maar dat er wordt ingezet op het versterken van de internationale bereikbaarheid per spoor. De ontwikkeling van Schiphol tot multimodale hub is daarbij essentieel. Er wordt nu veel druk gezet op een snelle groei van de luchthavens. Wij zijn van mening dat besluitvorming over de groei van luchtverkeer niet los kan worden gezien van besluitvorming over de groei van de internationale treinsector. De luchtvaartnota zou verbreed moeten worden tot een langetermijnvisie en klimaatstrategie voor de ontwikkeling van de internationale bereikbaarheid, met naast vliegen ook trein, bus en auto. Daartoe behoort ook het opstellen van een strategisch MER (milieueffectrapportage) voor de luchtvaartnota, waarbij naast luchtvaart ook spoor wordt onderzocht.
4. **Eerlijke concurrentie** te bevorderen door belastingvrijstellingen op vliegen af te bouwen. De trein kan op nu niet op prijs concurreren met vliegen, vooral door de vrijstelling van BTW en accijns voor de luchtvaartsector. De door het kabinet voorgenomen invoering van een belasting op vliegen in 2020 is per ticket zo laag dat het de achtergestelde concurrentiepositie van de trein niet wegneemt. De overheid verstoot de concurrentie in de markt voor internationaal reizen met grote subsidies voor een zeer marginaal opererende en zeer vervuilende vliegsector. Dit staat haaks op het streven naar een klimaatneutrale economie in 2050 en doelstellingen voor een betere luchtkwaliteit.

Voor een uitgebreidere toelichting van de klimaaturgentie voor de luchtvaart en mogelijke en noodzakelijke oplossingsrichtingen verwijzen we naar onze eerdere [inbreng](#) voor het ao luchtvaart van 25 januari, het plenaire debat van 15 mei en het [gezamenlijke manifest](#) van o.a. Greenpeace, Natuur en Milieufederatie Noord Holland, Natuur & Milieu, bewonersorganisaties, gezondheidsorganisaties, deskundigen en bedrijven om de Nederlandse internationale reissector binnen de klimaat-, milieu- en gezondheidsdoelen te brengen.

Als u naar aanleiding hiervan vragen of opmerkingen heeft horen we dat graag.

Marjolein Demmers, directeur Natuur & Milieu

Joris Thijssen, directeur Greenpeace Nederland

Sijas Akkerman, directeur Natuur en Milieufederatie Noord-Holland