

CAPITAL TIME FOR CHANGE TO CAPITAL

Pagina 8

Hoe snellere treinen een miljoen ton CO₂-uitstoot per jaar besparen

Pagina 10

Een netwerk met ambities



Geef
internationale
treinreizen
vleugels



4 Geef internationale treinreizen vleugels

7 Infrastructuur als versneller van succes

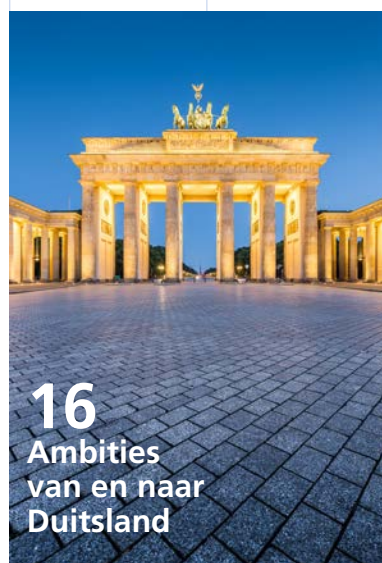
8 Hoe snellere treinen een miljoen ton CO₂-uitstoot per jaar besparen



12 Gateway naar Londen op een hoger plan



14 Iedereen met de trein naar Parijs



16 Ambities van en naar Duitsland



10 Een netwerk met ambities

19 Hoe ver kun je gaan?

Colofon

Dit is een uitgave van NS met bijdragen van Thalys, ProRail, ÖBB, Eurostar, KLM, Schiphol.

Juni 2018

Voor meer informatie:
NS Persvoorlichting
Persvoorlichting@ns.nl
030-2357070



Voorwoord

Internationalisering, Europese eenwording, vrij verkeer van personen: de wereld om ons heen is de afgelopen decennia veranderd. Nederlanders zijn mobieler geworden. We hebben grenzen afgeschaft en onbegrensde mogelijkheden in het vliegverkeer gecreëerd. Voor een paar tientjes vlieg je tegenwoordig naar elke grote stad in Europa.

Ook het internationale treinverkeer profiteert van de groei van mobiliteit en de vraag naar meer reismogelijkheden over de grens. De discussie over de rol van de trein binnen Europa – als alternatief voor het vliegtuig – is pas gestart en nu al ziet NS International de vraag naar treintickets stijgen met 15 tot 20 procent ten opzichte van vorige jaren. We willen meegroeien met de markt en een steeds betere reis bieden. De trein is steeds meer het duurzame alternatief voor het vliegtuig en moet dat blijven. Reizen met de trein is schoon, comfortabel, gemakkelijk en vaak zelfs sneller dan vliegen.

In dit document beschrijven we hoe we internationaal treinreizen, tot zo'n 700 kilometer binnen Europa, verder kunnen verbeteren. Hoe we met een aantal kleine en grotere inspanningen en investeringen een duurzaam resultaat kunnen boeken. Voor onze reizigers, voor de positie van Nederland en voor het bieden van een echt concurrerend alternatief voor vliegen in Noordwest-Europa.

Samenwerken is essentieel om het internationale treinnetwerk naar een hoger plan te tillen. Politieke en bestuurlijke afstemming is nodig binnen ons land en dan nog eens met partijen in Europa. Dat begint bij onze ambitie, krijgt kracht dankzij onze (inter)nationale partners zoals ProRail, Eurostar, Thalys, DB, KLM en Schiphol, maar slaagt pas met steun van de Tweede Kamer en regeringen. NS gaat ervoor.

Heike Luiten, Directeur NS International
Roger van Boxtel, President-directeur NS



Geef internationale treinreizen vleugels

Samen Europese steden beter verbinden

Roger van Boxtel, President-directeur NS

De trein zou voor kortere internationale reizen de eerste keus moeten zijn. Dat is beter voor het milieu en beter voor de economie. Het succes van Eurostar en Thalys bewijst dat het ook kán. Toch is er nog een wereld te winnen. Willen we Nederlandse en Europese reizigers echt onbegrensde mogelijkheden bieden om per trein te reizen, dan vraagt dit om verregaande samenwerking tussen spoorwegmaatschappijen, infrabeheerders en overheden. Roger van Boxtel deelt zijn visie, de kansen en de aandachtspunten.

Hoe maakt NS het internationale treinverkeer van en naar Nederland aantrekkelijk?

We bieden reizigers samen met onze internationale partners al diverse verbindingen naar het oosten, zuiden en westen (zie kader pagina 6). Daarmee hebben we in totaal nu al dagelijks ruim 48.000 stoelen beschikbaar op internationale treinen – 10.000 meer dan in 2010. Wij zetten er vol op in om die groei voort te zetten en om de treinproducten van alle vervoerders te verbinden via onze website nsinternational.nl. Daarmee maken we ruim 3.000 bestemmingen beschikbaar die reizigers direct kunnen boeken. De laatste jaren hebben we hierin grote verbeteringen doorgevoerd. Bijvoorbeeld met meer en betere mobiele diensten. Die inspanningen werpen hun vruchten af: zo eindigde onze website in een recent onderzoek door Google van websites in de reisbranche op een mooie tweede plaats. Maar we zijn veel meer dan een online treinreisbureau. We kijken over grenzen heen. Letterlijk maar ook figuurlijk, als bruggenbouwer tussen internationale spoorbedrijven. We zoeken nadrukkelijk de samenwerking met internationale partners om aantrekkelijke reisproducten te ontwikkelen en toegankelijk te maken voor reizigers.

Zoals?

Een mooi voorbeeld is AirRail. Hiermee biedt NS samen met partner-spoorvervoerders, KLM en Brussels Airlines voor IC Brussel en Thalys de mogelijkheid om een treinreis als onderdeel van een vliegreis te boeken. Zo kun je het eerste deel van bijvoorbeeld een reis via Brussel naar New York via Schiphol per trein afleggen, met één ticket en één boeking. Het blijkt een schot in de roos: in 2017 werden via AirRail al 50.000 reizen verkocht, genoeg om twee KLM Embraer 170-vliegtuigen per dag te

Dit zijn onze ambities

- Richting Duitsland: met de trein van Amsterdam naar Berlijn in nog geen vijf uur en de versnelling en uitbreiding van ICE International richting Keulen, Frankfurt en Basel.
- Richting Engeland: een directe Eurostar-verbinding naar Londen en een hogere frequentie op het traject Amsterdam-Londen.
- Richting België en Frankrijk: meer stoelen per dag en versnelling van de bestaande verbindingen.

vullen. Samen met Deutsche Bahn (DB) willen we AirRail ook gaan aanbieden voor Duitse treinen met bestemmingen in de richting van Keulen en Frankfurt.

“AirRail blijkt een schot in de roos: in 2017 werden via deze geïntegreerde dienst al 50.000 vliegreizen per trein afgelegd.”

Wat is er nodig om grote stappen te zetten?

Als we willen dat de trein tot zo'n 700 kilometer een duurzame vervanger van vliegen wordt, moet er nog veel water door de Rijn. Dat vraagt om een combinatie van hogere frequenties, meer bestemmingen, meer capaciteit, kortere reistijden en concurrerende tarieven. Daarvoor is op alle fronten actie nodig. Zo moet werk gemaakt worden van verbeteringen in de infrastructuur in Nederland en de omliggende landen om de huidige *bottlenecks* op te lossen. Dat betekent bijvoorbeeld meer sporen in de regio Amsterdam om ruimte te maken voor internationale treinen richting het zuiden en oosten. Tegelijkertijd moeten we toe naar internationale standaarden,

De belangrijkste internationale treinverbindingen vanuit Nederland

- 11x per dag Thalys naar Parijs via Antwerpen en Brussel, 2x per dag naar Lille via Brussel en 1x naar Brussel. Vanaf april 2019 2x per dag rechtstreeks naar Marne-la-Vallée (Disneyland) en Charles de Gaulle (luchthaven).
- 16x per dag Intercity Brussel naar o.a. Antwerpen, 12x vanaf Amsterdam Centraal en 4x vanaf Den Haag. Sinds 11 april rijdt deze trein via de hogesnelheidslijn en Breda.
- 8x per dag ICE International naar o.a. Keulen, Düsseldorf, Frankfurt.
- 7x per dag Intercity Berlijn naar Hannover en Berlijn.
- 2x per dag Eurostar rechtstreeks van London naar Amsterdam en met overstap in Brussel van Amsterdam naar London.

bijvoorbeeld van verkoop- en ticketsystemen. Nu gebruiken treinaanbieders zoals SNCF en DB elk hun eigen systeem dat vaak moeilijk toegankelijk is voor distributeurs. Bovendien hanteren ze allemaal verschillende ticketvoorwaarden waardoor het lastig is om aantrekkelijke combinaties te maken. En voor de reiziger wordt het er ook niet overzichtelijker op. Daarnaast is technische standaardisering nodig, onder meer in veiligheidssystemen en elektrificatie, zodat het makkelijker wordt om internationaal materieel in te zetten. Willen we echt concurreren met de luchtvaart en het personenvervoer, dan moeten in Europa de BTW en infraheffing op treinreizen omlaag. Dat vraagt om de inzet van spoorwegmaatschappijen, infrabeheerders en overheden, om intensieve samenwerking en om een sterke focus op internationale verbindingen.

“Het aanbod aan internationale treinen is tussen 2010 en 2018 gestegen van 38.000 naar 48.000 stoelen per dag. Dit staat gelijk aan de capaciteit van 550 volle A320's of Boeings 737 per dag.”

Waar kunnen infrabeheerders het verschil maken?

Europese samenwerking tussen infrabeheerders is heel hard nodig. Zij moeten daarin elk voor zich de moeilijke afweging maken tussen het belang van nationale en internationale spoorverbindingen, in een situatie waarin de spoorcapaciteit beperkt is. Zoals in Amsterdam, rond Schiphol, Brussel en het Ruhrgebied. Wij sporen hen aan om grensoverschrijdende infrastructuur op de belangrijkste

internationale assen hoge prioriteit te geven, om de infraheffing te verlagen en om vol in te zetten op technische standaardisering. Zodat het straks bijvoorbeeld niet meer nodig is om een Eurostar geschikt te maken voor vijf verschillende beveiligingssystemen. Bovendien zou standaardisering de doorlooptijden van internationale spoorprojecten aanzienlijk bekorten.

Hoe kunnen overheden, zowel in Brussel als Den Haag, bijdragen aan een doorbraak?

“De Europese Commissie wil het netwerk van hogesnelheidstreinen in Europa ook sneller uitbreiden, dat is een mooie ontwikkeling. Eurocommissaris Violeta Bulc (Transport) wil zo de luchtvervuiling terugdringen, het vlieg- en wegverkeer ontlasten en oneerlijke concurrentie tussen trein- en vliegverkeer gelijk trekken. Momenteel wordt in Brussel gewerkt aan deze plannen, onder andere met een onderzoek naar de fiscale voordelen voor het vliegverkeer. Eind 2018 verwacht men conclusies en aanbevelingen over de verdeling van de belastingen en ticketheffingen tussen trein- en vliegverkeer. Wij kijken met smart uit naar die resultaten en vervolgstappen.

Om internationaal treinreizen aantrekkelijker te maken voor reizigers, is er actie nodig van zowel nationale overheden als de EU in zijn geheel. Wij vinden dat Nederland, als land met ambities op het gebied van duurzaamheid en bereikbaarheid, hierin een voortrekkersrol moet en kan vervullen. Onder meer door zelf mee te investeren in grensoverschrijdende infrastructuur en technische standaardisatie in de EU mogelijk te maken.

De Nederlandse overheid helpt ook door een level playing field te creëren. Nu zijn treinreizen in Nederland belast met 6% BTW – straks 9% – en betalen we infraheffing aan de infrabeheerders. Ondertussen wordt er geen BTW geheven op vliegtickets en is kerosine onbelast. Dat is scheef. Een stap in de goede richting is dat de Europese Commissie onlangs een voorstel gedaan heeft om lidstaten meer vrijheid te geven bij het bepalen van de BTW-tarieven. We waarderen het dat Nederland dit voorstel steunt. Als de lidstaten het unaniem aannemen, biedt dat een mooie kans op ‘fair competition’ met de toepassing van het 0% BTW-tarief voor internationaal treinreizen.” ■

Infrastructuur als versneller van succes

Europese spoorinfrabeheerders presenteerden eind 2017 hun strategie om het internationale treinverkeer sneller, makkelijker en goedkoper te maken.

Op korte trajecten binnen Europa zou het aantrekkelijk en vanzelfsprekend moeten zijn om de trein te pakken. Zodat er naar die bestemmingen geen vliegtuig meer hoeft op te stijgen. Dat is de ambitie van brancheorganisatie European Rail Infrastructure Managers (EIM), waarvan Pier Eringa, President-directeur ProRail, voorzitter is.

In een recent onderzoek stelde Royal HaskoningDHV drie randvoorwaarden aan aantrekkelijk internationaal treinreizen: een samenhang van ticketing en services, kortere reistijden door operationele barrières op te heffen en een integraal Europees HSL-netwerk. EIM richt zich met name op de laatste twee randvoorwaarden. “De trein heeft veel voordelen ten opzichte van het vliegtuig. Meer comfort, meer ruimte, je hoeft niet in te checken, je hebt geen reistijd van en naar de luchthaven en komt aan in het hartje van de stad. Thalys bewijst al jaar en dag dat



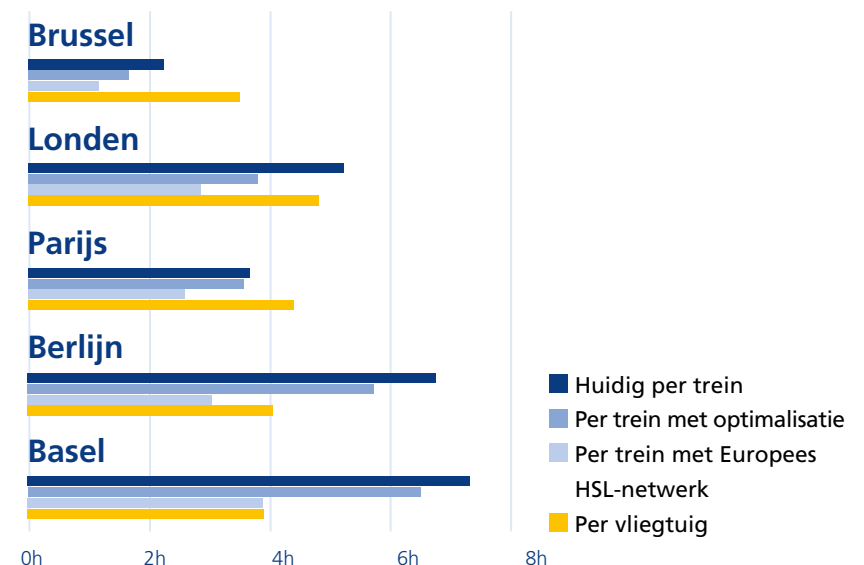
Pier Eringa,
President-
directeur ProRail
en President
European Rail
Infrastructure
Managers (EIM)

de trein voor reizigers een aantrekkelijk alternatief is. Het recente succes van Eurostar onderstreept dat nog eens. In de ogen van mensen is de trein nu vaak nog wel duurder dan het vliegtuig en duurt het langer. Daar is dus nog een wereld te winnen. Alleen al in de beeldvorming. Wij pakken die handschoen op. Door internationaal beter samen te werken, de verschillende systemen te uniformeren en deze te optimaliseren wordt het internationaal treinreizen eenvoudiger en daarmee goedkoper en sneller. Zo willen de Europese spoorinfrabeheerders technische belemmeringen op het spoor aanpakken, bijvoorbeeld door veiligheidssystemen te standaardiseren. Maar ook door verbeteringen, aanpassingen en uitbreidingen van de infrastructuur voor internationale treinreizen hogere prioriteit te geven. Zodat de infrastructuur niet meer in de weg staat, maar juist de ruimte geeft aan succes”, aldus Pier Eringa. ■

Grensoverschrijdende infrastructuur

De Europese Commissie maakte in mei dit jaar haar voorstel voor de EU-begroting voor 2021-2027 bekend. Daarin is 30,6 miljard euro gereserveerd voor een investeringsproject voor grensoverschrijdende infrastructuur. Hoeveel geld precies gereserveerd is voor snellere treinen is nog onduidelijk. De verdere ontwikkeling van internationaal treinvervoer sluit daarnaast ook aan op de TEN-T Vervoersnetwerken, die de nationale netwerken moeten omvormen tot één Europees netwerk zonder het milieu aan te tasten. (De)centrale overheden kunnen bijdragen aan TEN-T projecten door hun vervoersbeleid op dat van de EU af te stemmen en door subsidies aan te vragen voor (grensoverschrijdende) infrastructuurprojecten. Er liggen dus verschillende kansen voor Nederland om de internationale treinnetwerken in Europa, samen met partners, op een hoger plan te tillen.

Reistijd belangrijkste bestemmingen (vanaf Amsterdam)



Bron: Rapport Vergelijk vliegen met treinreizen voor korte afstanden en hoe we vaker voor de trein kunnen kiezen, Royal HaskoningDHV, mei 2018.

Hoe snellere treinen een miljoen ton CO₂-uitstoot per jaar besparen

Met betere, snellere verbindingen en betere service kan het aandeel treinreizen van en naar 31 Europese bestemmingen omhoog van gemiddeld 27 naar 63%, becijferde Royal HaskoningDHV. Dat scheelt maar liefst 89.000 starts en landingen per jaar vanaf Schiphol.

De potentiële milieuwinst is enorm: 998 miljoen kilo CO₂-uitstoot, een aanzienlijk deel van de totale opgave om uitstoot door transport te besparen. Reden genoeg om daarop vol in te zetten. Op dit moment is het vliegtuig voor de meeste Europese bestemmingen de populairste keuze.



“Door in te zetten op een goed Europees netwerk van snelle treinen kan de CO₂-uitstoot jaarlijks omlaag met bijna één megaton. Om de klimaatafspraken van Parijs te halen moet echt alles uit de kast. Voor reizen tot circa 700 kilometer de trein kiezen in plaats van het vliegtuig hoort daarbij.”

Carola Wijdoogen, Directeur Duurzaam Ondernemen NS

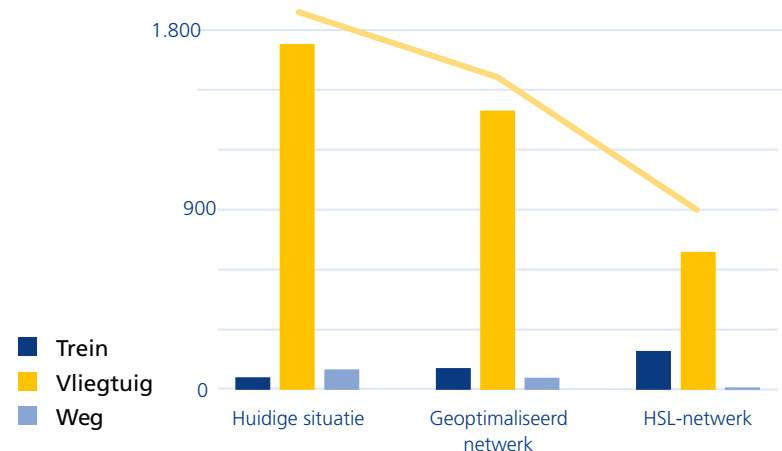
Ook voor relatief korte afstanden. Voor veel reizigers is de beleving van reistijd de belangrijkste reden

om voor het vliegtuig te kiezen. Mensen denken vaak dat vliegen sneller is dan de trein, maar van deur tot deur scheelt dat zeker op korte afstanden meestal weinig. Op dit vlak valt dan ook nog wel enig missiewerk te verrichten. En waar de reistijden voor de trein nu wel langer zijn, kunnen en moeten ze omlaag. Zodat meer internationale reizigers de trein als logische keuze gaan zien én gebruiken.

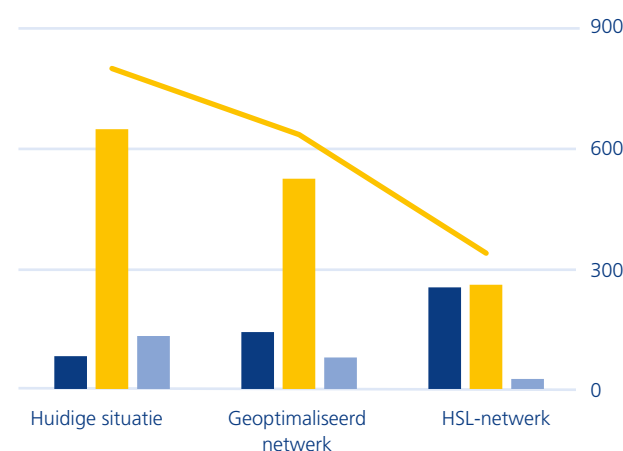
Investeren in trein scheelt de helft aan CO₂

Dit vraagt om investeringen, internationale standaarden en dito internationale samenwerking op alle fronten. Op naar een goed Europees hogesnelheidsnetwerk. Daarmee wordt de CO₂-uitstoot door transport op de onderzochte trajecten met meer dan de helft verminderd. Ook de uitstoot van fijnstof (NOx) daalt aanzienlijk: met 13% als de belangrijkste operationele barrières worden weggenomen, en met 37% bij een Europees HSL-netwerk. Dat klinkt geweldig! Maar dan moet Nederland wel keuzes maken. ■

Effect op CO₂-uitstoot (mln. kg)



Effect op NOx-uitstoot (kg)



Bron: Rapport Vergelijk vliegen met treinreizen voor korte afstanden en hoe we vaker voor de trein kunnen kiezen, Royal HaskoningDHV, mei 2018

Vliegen op korte afstand in de toekomst overbodig

Schiphol is als een van de mainports in Nederland economisch van nationaal belang. Tegelijkertijd staat de groei van de luchthaven onder druk: er zijn capaciteitsproblemen en er is beperkt ruimte voor uitbreiding. Hoe minder vluchten op korte internationale afstanden en hoe meer treinen, hoe beter.

Een significant aandeel van de vliegbewegingen op Schiphol komt voor rekening van bestemmingen op de korte en middellange afstand. Er gaan steeds meer stemmen op om voor de internationale trein te kiezen op korte afstanden (250-750 km) in plaats van het vliegtuig. De trein blijkt op die afstanden even snel of zelfs sneller.

De trein als alternatief

Vorig jaar gingen meer dan 75.000 vluchten van Schiphol naar bestemmingen op een afstand van nog geen 500 kilometer. Als een derde van die passagiers met de trein zou gaan, zou dat luchthaven Schiphol ruimte geven. Daarmee wint Nederland aan extra logistieke ruimte en wordt bovendien de korte-afstandsreiziger beter bediend. Win-win dus.

“Met twee treinen van Eurostar vangen we acht van de zestig dagelijkse vluchten naar Londen af op Schiphol. Dat is gigantisch.”

Roger van Boxtel, President-directeur NS

KLM-topman Pieter Elbers stelt dat hij niet zit te wachten op vluchten van 500 kilometer. “Voorwaarde is wel dat de infrastructuur voor snelle treinen er ligt en dat we er van op aan kunnen dat de treinen op tijd rijden, zonder verstoringen.”

De trein als aanvulling

De trein is voor de luchthaven niet alleen een alternatief, het is ook een aanvulling. NS biedt daarom

samen met luchtvaartpartners zoals KLM de service AirRail, waarmee de internationale reiziger de vlieg- en treintickets in één keer kan reserveren. De treinreis wordt hiermee een onderdeel van de totale reis. Hiermee vergroten we de bereikbaarheid van de luchthaven en bedienen we de internationale reiziger nog beter.

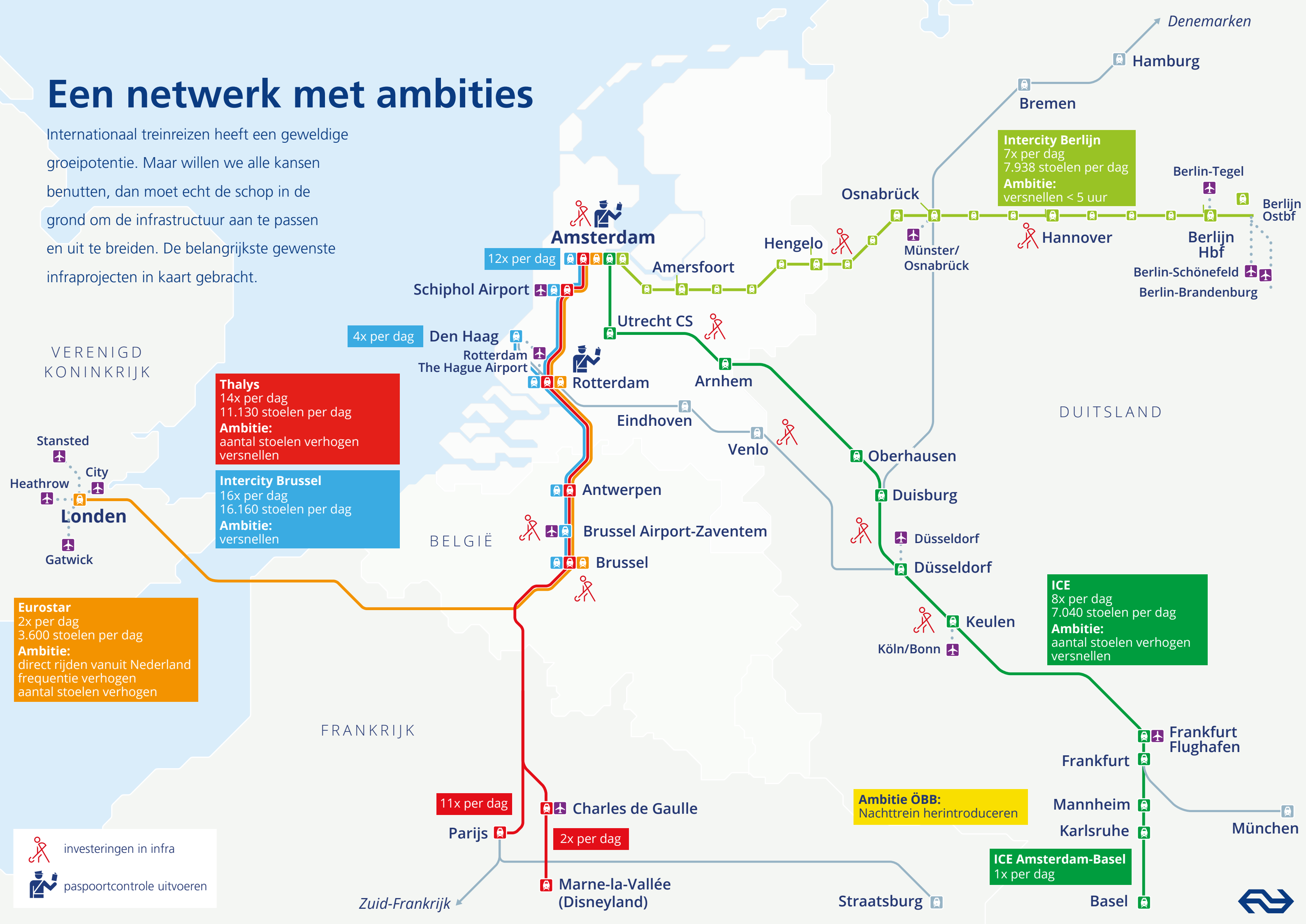
Ruimte voor internationaal treinverkeer op Schiphol

Om de trein een serieus alternatief voor korte vluchten te laten zijn, is het van belang dat Schiphol zich verder ontwikkelt tot station voor internationale treinen. Volgens Schiphol Group kan dat met het doortrekken van de Noord/Zuid metrolijn over een nieuw bovengronds tracé naar Schiphol (en Hoofddorp) zodat er ruimte ontstaat voor internationaal langeafstandsverkeer in de Schipholtunnel. En met investeringen in het treinstation kan Schiphol straks echt een regionaal én internationaal knooppunt worden voor verschillende vormen van openbaar vervoer.

Roger van Boxtel: “Als je een samenhangende visie hebt op de beleidsterreinen energie, milieu en vervoer/infra, moet je ook fiscaal zorgen voor een ‘level playing field’. Dat is nu nog niet het geval. Dan belijd je met de mond dat openbaar vervoer heel belangrijk is, maar verbind je daar niet de nodige consequenties aan. Wanneer we de trein een echt alternatief willen laten zijn, moeten we de spelregels gelijk trekken. Alleen zo krijgt de trein vleugels.” ■

Een netwerk met ambities

Internationaal treinreizen heeft een geweldige groeipotentie. Maar willen we alle kansen benutten, dan moet echt de schop in de grond om de infrastructuur aan te passen en uit te breiden. De belangrijkste gewenste infraprojecten in kaart gebracht.



Gateway naar Londen op een hoger plan

Huidig aanbod

- 2x per dag rechtstreeks van Londen naar Rotterdam en Amsterdam.
- 7x per dag met een overstap in Brussel van Amsterdam en Rotterdam naar Londen.

In april 2018 introduceerde Eurostar samen met NS de directe trein van Londen naar Rotterdam en Amsterdam. Hiermee is deze internationale verbinding tussen het Nederlandse en Britse spoor een realiteit. Reizigers kunnen voortaan in ruim 3,5 uur van Londen naar Amsterdam reizen. Comfortabeler, duurzamer en per saldo ook sneller dan vliegen.

Groot potentieel

Dankzij de rechtstreekse verbinding van stadscentrum naar stadscentrum, de stijlvolle en ruime nieuwe treinen en de concurrerende ticketprijzen (retour vanaf € 99,-) is de vraag voor deze verbinding van en naar de UK hoog. Een direct bewijs dat internationaal treinverkeer een meer dan wenselijke optie is voor korte internationale reizen.



"Onze rechtstreekse verbinding van Londen naar Amsterdam is een historische mijlpaal voor Eurostar en voor de groei van internationaal hogesnelheidstreinverkeer."

Mike Cooper, CEO Eurostar



Jaarlijks reizen meer dan vier miljoen mensen per vliegtuig tussen Londen en Amsterdam – net zo veel als die tussen Londen en Parijs ten tijde van de introductie van Eurostar in 1994. Het potentieel voor de nieuwe treindienst is dan ook aanzienlijk, zeker als je bedenkt dat het totaal aantal reizigers tussen Londen en Parijs sinds de invoering van Eurostar is verdubbeld.

Bottleneck: paspoortcontroles

Van Londen naar Amsterdam is de directe trein nu een feit en de eerste successen zijn geboekt. Maar vanuit Nederland moeten treinreizigers naar de Britse hoofdstad nog overstappen in Brussel. Dat komt doordat de Nederlandse en Britse overheid nog afspraken moeten maken over paspoortcontrole. En de Franse en Belgische overheden hiermee moeten instemmen. Wij hopen dat dit proces wordt versneld: de faciliteiten in Amsterdam en Rotterdam zijn al door Eurostar en NS gebouwd.

"We zien dat de rechtstreekse verbinding Londen – Amsterdam een succes is. Dit smaakt naar meer en geeft ons het vertrouwen om de frequentie van de directe service in de toekomst te verhogen."

Mike Cooper, CEO Eurostar

Ambitie: frequentie verhogen

Wanneer de paspoort- en grenscontrole in Nederland is geregeld, willen we graag de potentie verder benutten met Eurostar. We werken intensief samen om de derde dagelijkse trein op het traject Londen-Amsterdam te introduceren. Voor de dienstregeling 2019 zijn de benodigde voorbereidingen al getroffen. ■

Iedereen met de trein naar Parijs

Huidig aanbod

- 11x per dag naar Parijs, via Antwerpen en Brussel.
- 2x per dag naar Lille, via Brussel.
- 1x per dag naar Brussel.
- Vanaf april 2019 ook 2x per dag rechtstreeks naar Marne-la-Vallée (Disneyland Parijs) en Charles de Gaulle (luchthaven). De directe verbinding naar Lille zal dan vervallen, al blijft deze stad goed bereikbaar met de trein.

Jaarlijks reizen 3 miljoen mensen van Nederland naar Parijs. Ruim een kwart kiest voor de trein, na de auto het meest populaire vervoermiddel. Logisch, want Thalys biedt samen met NS een kwalitatief hoogstaand product met een bijzonder hoge frequentie en een goede prijs-kwaliteitverhouding. Ook in 2017 steeg het aantal reizigers op de route Amsterdam-Parijs, dit keer met 6% ten opzichte van 2016. Hiermee is Thalys het voorbeeld van hoe de internationale trein kan slagen.

Investeren in de toekomst

Onze dienst met Thalys heeft een roemrijk verleden en een succesvol heden. We zitten niet stil en investeren om ook in de toekomst leidend te blijven. Een derde van de treinstellen is al aangepakt in het kader van een renovatieprogramma waarbij vanaf 2019 ook opnieuw gekeken wordt naar het design.



“De missie van Thalys was vanaf het begin om bij te dragen aan een sterkere mobiliteit binnen de landen waarin we rijden. De voortdurende ontwikkeling van onze Nederlandse route waarop we samenwerken met NS (de as Nederland-België-Frankrijk) vormt de voornaamste motor van onze groei.”

Agnes Ogier, CEO Thalys

Nieuwe bestemmingen

Er is besloten om vanaf 2019 een rechtstreekse verbinding in te zetten vanuit Nederland naar het vliegveld Charles de Gaulle en naar Disneyland Parijs. Deze nieuwe bestemmingen doen meer recht aan de huidige wensen van internationale reizigers. Daarnaast bieden ze betere verbindingen met Oost- en Zuid-Frankrijk, bijvoorbeeld met Lyon en Nice.

“Het aansluiten van nieuwe bestemmingen wordt voortdurend bekeken vanuit klantbehoefte en ingepast binnen de logistieke mogelijkheden.”

Agnes Ogier, CEO Thalys

Meer capaciteit?

Met een frequentie van 12 treinen per dag kun je bijna elk uur direct naar Parijs vanaf € 35,- (enkele reis). De kansen op meer capaciteit zitten daarom vooral in het uitbreiden van het aantal stoelen per rit. Sinds kort worden daarom vanuit die filosofie op piekmomenten dubbele treinstellen ingezet – in 2019 worden dat er nog meer. Zo kunnen er met één trein 750 reizigers naar Parijs.

Verder versnellen?

Thalys is met een snelheid tot 300 km/h en een reistijd van 3 uur en 18 minuten van Amsterdam naar Parijs al ontzettend snel. Daarmee biedt Thalys de Nederlandse reizigers een efficiënter alternatief voor de auto en het vliegtuig. Verder versnellen vanuit Nederland naar Frankrijk kan door met forse investeringen in het verbeteren van de infrastructuur tussen Antwerpen en Brussel. Dit biedt kansen om treinreizen richting het zuiden een extra impuls te geven. Kansen waar met European Rail Infrastructure Managers (EIM) in Europees verband op ingezet kan worden. ■



Ambities van en naar Duitsland

Huidig aanbod

- 8x per dag ICE International naar o.a. Keulen, Düsseldorf, Frankfurt.
- 7x per dag Intercity (IC) Berlijn naar Hannover en Berlijn.
- Elke nacht een slaaptrein tussen Düsseldorf en Innsbruck-Wenen in beide richtingen, met aansluiting op ICE naar Nederland.

Samen vervoeren de ICE tussen Amsterdam en Frankfurt en de Intercity naar Berlijn jaarlijks 2,5 miljoen reizigers over de Nederlands-Duitse grens. Hiermee zijn deze verbindingen een onmisbare schakel voor het zakelijk verkeer tussen Nederland en Duitsland.

Verbinding met nationale én internationale potentie

ICE verbindt regio's met Europese luchthavens Schiphol, Frankfurt, Düsseldorf, Keulen-Bonn en belangrijke economische centra zoals München en Stuttgart. De potentie van deze verbindingen is enorm; waar het aan schort is voldoende beschikbare spoorcapaciteit. Eind jaren 90 investeerden NS en Deutsche Bahn in hogesnelheidstreinen met een maximum snelheid van 330 km/h. Nu, ruim 20 jaar later, halen die hun topsnelheid alleen een uurtje tussen Keulen en Frankfurt. In Duitsland en ook in Nederland vormt het bestaande, zeer intensieve spoorgebruik een knelpunt. Op termijn is het bestaande spoor tussen Utrecht en Arnhem zelfs volledig nodig om de almaar groeiende binnenlandse reizigersstroom op te vangen. Met als gevolg dat de ICE op dit traject, ook aan Nederlandse zijde, de komende jaren gedwongen gaat worden om langzamer te rijden in plaats van sneller.

Oost-Westcorridor

NS streeft naar snellere en frequentere treinverbindingen tussen 17 economische kernen (Toekomstbeeld OV). Dat kan alleen door de Oost-Westcorridor fors te verbeteren. Daarmee slaan we twee vliegen in één klap: we verbeteren de nationale treindienst én er ontstaat ruimte voor snellere internationale treinverbindingen naar het oosten, zowel richting Frankfurt als Berlijn. Er is dan ook een brede coalitie die deze plannen steunt: zo heeft de provincie Gelderland met Europees geld een studie laten doen naar verbeteringen op deze corridor, VNO NCW pleit voor verbetering en ook vanuit de bankensector klinkt de roep om een betere verbinding met Frankfurt, zetel van de Europese Centrale Bank. Om die ambitie waar te maken, moeten we aanvullend investeren in voldoende sporen in de regio Amsterdam, onder andere op Amsterdam CS en Amsterdam Zuid.



Een structurele oplossing voor € 1,8 miljard. Voor dat bedrag is een uitbreiding van de bestaande spoorlijn mogelijk die zorgt voor:

- 20 minuten reistijdverkortung voor circa 2,9 miljoen internationale reizigers per jaar.
- 14 minuten reistijdverkortung voor circa 23 miljoen binnenlandse reizigers per jaar.

Bron: Goudappel Coffeng, Positionering en doorontwikkeling ICE Amsterdam – Arnhem - Frankfurt, april 2017.

Wat is er nodig voor een snelle Oost-Westcorridor aan Duitse zijde?

Net over de grens bouwt Deutsche Bahn op dit moment aan een extra spoor richting het Ruhrgebied, nu nog voor treinen die 160 km/h kunnen, maar met de potentie om in de toekomst sneller te gaan. Om daadwerkelijk de frequentie van de treinen tussen Amsterdam en Keulen/Frankfurt op te voeren, zijn ook spooruitbreidingen in het Ruhrgebied nodig. Samen met DB onderzoekt NS ook de mogelijkheden voor een directe verbinding tussen Den Haag en het Ruhrgebied, ondanks de krapte op het spoor. Hierbij speelt mee dat de Rotterdamse haven sterk gegroeid is. Hierdoor worden goederen zo veel mogelijk per trein vervoerd in plaats van met vrachtwagens. Met als gevolg dat er geen plaats meer is op het spoor voor de

Intercity die hier tot begin jaren '90 reed.
Om flink op te schalen in de verbindingen zijn aan
Duitse zijde infrastructurele aanpassingen nodig:

1. Verdubbeling van enkele kilometers spoor tussen Venlo en Mönchengladbach.
2. Meer sporen tussen Duisburg en Keulen.
3. Versnellen van de planning- en realisatietrajecten in Duitsland.

Sneller naar Berlijn

Op dit moment rijdt de Intercity Berlijn in Nederland met een locomotief van NS en in Duitsland met een locomotief van DB. Deze locomotieven wisselen aan de grens en zijn technisch niet geschikt om in het andere land te rijden. NS heeft daarom zelf besloten nieuwe locomotieven aan te schaffen die door kunnen rijden naar Berlijn. Op langere termijn willen we dat de Intercity Berlijn in Duitsland hiermee non-stop over een hogesnelheidslijn gaat rijden. Met deze twee maatregelen worden de treinreizen op het traject Amsterdam – Berlijn stap voor stap versneld en valt er al een half uur te winnen. Een andere maatregel die helpt om sneller naar Berlijn te komen, is door het aantal stops op de binnenlandse stations terug te brengen, mogelijk op een aantal vaste momenten van de dag. Daarbij moet

wel rekening gehouden worden met regionale belangen en is er steun van Nederlandse en Duitse overheid nodig om hier winst te boeken.

Om tot een structurele verbetering van de Intercity Berlijn te komen moeten infrastructurele knelpunten op korte en middellange termijn worden opgelost:

1. Modernisering van het grensstation Bad Bentheim, zodat treinen (met de NS-locomotieven die geschikt zijn voor Nederlandse en Duitse systemen) daar korter stil hoeven te staan of direct door kunnen rijden.
2. Hogere prioriteit voor de in 2035 geplande spooruitbreiding Hannover-Minden om de reistijd te verkorten en de betrouwbaarheid te verbeteren.

Stip aan de horizon: in minder dan 5 uur van Amsterdam naar Berlijn

Om in 5 uur of minder van Amsterdam naar Berlijn te reizen, is een echte, aparte hogesnelheidslijn nodig. De steden liggen te ver uit elkaar om zo'n reistijd te bereiken over het bestaande spoor: de huidige sporen hebben voor het grootste deel een maximum snelheid van 130 km/h in Nederland en 160 km/h in Duitsland. Hogere snelheden zijn niet mogelijk en vragen om een andere HSL-infrastructuur. ■



Kortetermijnambitie:
één snellere trein per dag

Vooruitlopend op mogelijkheden om de Intercity Berlijn structureel te versnellen, onderzoeken NS en DB nu hoe we op korte termijn één trein per dag veel sneller kunnen laten rijden. We onderzoeken of dat kan door haltes over te slaan en binnenlandse treinen aan te passen. Een flinke puzzel; de resultaten van dit onderzoek verwachten we in het najaar van 2018.



Hoe ver kun je gaan?

Tot welke afstand is de internationale trein een voorkeursmiddel, tot Basel of zelfs verder? Afhankelijk van het soort trein is dat een verschil van dag en nacht. Letterlijk, want met de slaaptrein zijn reistijden van rond de 10 uur juist ideaal. Daarmee komt een heel nieuw palet aan bestemmingen binnen bereik.

Het concept slaaptrein is uiteraard niet nieuw. Sterker nog: tot eind 2016 reed er dagelijks een slaaptrein van Amsterdam naar München en Zürich, als onderdeel van een nachttreinetwerk door heel Europa. Nadat de toenmalige vervoerder CityNightLine ermee ophield, namen de Oostenrijkse spoorwegen (ÖBB)

het netwerk over en bestelden ze nieuwe slaaprijtuigen. Mede daardoor gaat inmiddels 50% van de lange-afstandstreinen van ÖBB over landsgrenzen, wat van ÖBB een echte internationale onderneming maakt. Vanuit Nederland bestaat in Düsseldorf dagelijks aansluiting op de Nightjet naar Wenen en Innsbruck.

ÖBB wil haar internationale netwerk verder uitbreiden, met onder andere vanaf december 2018 een Railjet-service tussen Zürich en Bratislava en een nieuwe slaaptrein tussen Berlijn en Wenen.

Slaaptrein terug naar Amsterdam?

NS en ÖBB willen samenwerken om zo'n verbinding te ontwikkelen en om Amsterdam weer aan te sluiten op het Europese nachttrein-netwerk. Dat staat of valt bij een goede vertrek- en aankomsttijd en een acceptabele business case. Hiervoor zijn de kosten voor infra en belastingen een belangrijke factor.

De aantrekkingskracht van reizen door de nacht

Zeker op de langere afstanden is de slaaptrein een uitstekend alternatief voor het vliegtuig of de auto. Ook al vanwege de ervaring: de romantiek van reizen door de nacht heeft grote aantrekkingskracht. Het is bovendien comfortabel, je 'verliest' er geen tijd mee en het scheelt meteen een hotelovernachting. Worden er ook hogesnelheidsnachttreinen ingezet op een Europees HSL-netwerk, dan kan heel Europa worden bediend door slaaptreinen. ■



“Slaaptreinen als symbool van internationale samenwerking in Europa hebben een grensoverschrijdend ondersteunend beleid nodig op Europees niveau. Ook de EU zou deze manier van reizen in woord en daad moeten ondersteunen. Dat kan door slaaptreinen op te nemen in concessies en mede te financieren, door de aanschaf van treinen te steunen met garantstelling of cofinanciering en door slaaptreinen vrij te stellen van BTW en infraheffingen.”

Kurt Bauer, Directeur Fernverkehr ÖBB

Geen
gedoe met
bagage

10:34 ICE International
Frankfurt (M) Hbf
via Utrecht Centraal, Arnhem,
Oberhausen, Duisburg, Düsseldorf,
Köln Hbf en Frankfurt F. Fbf
Trein met toeslag
Volgende trein: 10:47 Sprinter Rotterdam C

Vliegen? Pak gewoon lekker de trein.

De trein is verrassend vaak het betere alternatief. Ook in plaats van vliegen. Want met onze treinen zijn steden prima te bereiken: Parijs, London, Brussel, Düsseldorf of Frankfurt. Zo reis je 7x per dag in nog geen 3,5 uur van Utrecht naar Frankfurt.

Dit zijn de 5 belangrijkste redenen:

- ① Ruimere beenruimte
- ② Bagage gratis & makkelijk mee in de trein
- ③ Duurzaam en comfortabel
- ④ Meerdere opstapplaatsen
- ⑤ Stap uit in hartje stad



“Internationaal treinreizen is een geweldig alternatief voor vliegen. De cijfers laten dit zien: we zien een groei van 15 tot 20% ten opzichte van de laatste jaren, met meer potentie. Inmiddels overweegt 51% van de Nederlanders bij hun volgende buitenlandse reis te kiezen voor de trein. Dat cijfer is nog nooit zo hoog geweest.”

— Heike Luiten, Directeur NS International