



# Naar een European Year of Rail met impact

**Internationaal spoor**

Oplossingen op drie thema's die de Nederlandse  
grensoverschrijdende spoorambities werkelijk  
dichterbij brengen

1 november 2020

**Berenschot**

# Naar een European Year of Rail met impact

**Internationaal spoor**

Oplossingen op drie thema's die de Nederlandse grensoverschrijdende  
spoorambities werkelijk dichterbij brengen

Kaj Mook  
Robert Wester

1 november 2020





## Inleiding

Al bijna 200 jaar verbindt de trein Europa. In die periode is veel bereikt, maar tegelijkertijd wordt de potentie van de trein nog steeds bij lange na niet ten volle benut. Dit ziet ook de Europese Commissie en mede daarom heeft zij 2021 uitgeroepen tot het *European Year of Rail*. Daarbij is de keuze voor het jaar 2021 geen toevallige: niet alleen is het een jubileumjaar voor verschillende belangrijke internationale vervoerders en spoortrajecten, het is ook het eerste jaar dat het Vierde Spoorwegpakket in de hele Unie van kracht is. Dit pakket van maatregelen stimuleert innovatie en concurrentie op het Europese spoor, om zo een stap dichterbij één Europese spoorruimte en te zorgen voor een nog aantrekkelijker aanbod voor de reiziger.

Met het *European Year of Rail* wil de Europese Unie (EU) de trein promoten als milieubewust, innovatief en veilig vervoersmiddel. Het initiatief sluit naadloos aan bij de Green Deal en de ambities voor een digitaal en groen herstel van de coronacrisis. Een treinreis leidt tot een gemiddeld zeven keer lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot dan een vliegtuig<sup>1</sup>. Op kortere afstanden kan dit zelfs oplopen tot tien keer minder uitstoot. Ook in vergelijking met de auto vallen besparingen te behalen in deze orde van grootte. Naast minder CO<sub>2</sub>-uitstoot zorgt de overstap naar de trein voor goederen- en personenvervoer bovendien voor minder files op de weg.

Afgezien van deze maatschappelijk voordelen is de trein natuurlijk doorgaans ook een heel aantrekkelijk vervoersmiddel, waarmee je als reiziger comfortabel naar hartje stad reist. Desondanks weten reizigers de trein toch nog onvoldoende te vinden. Aandacht voor de trein als aantrekkelijk en duurzaam alternatief voor de auto en het vliegtuig kan helpen dit te veranderen.

Er is echter meer dan alleen bewustwording nodig om het potentieel van treinvervoer maximaal te benutten. Het Europese spoornetwerk is nog niet klaar voor het grootschalige spoorgebruik, zoals beoogd in de *Green Deal* en de klimaatakkoorden van Parijs. Nationale belangen, verschillen in systemen en soms gebrekkige dienstverlening blijven belangrijke hindernissen voor een efficiënt Europees spoornetwerk. Dit geldt niet alleen voor reizen op langere afstanden, maar ook voor grensoverschrijdende regionale verbindingen.

Maar waar te beginnen met deze grote opgave? Het is enerzijds belangrijk om relatief snel resultaten te boeken, maar anderzijds moet gewerkt worden aan de verbeteringen die grotere investeringen in tijd en middelen vragen. Berenschot ondersteunt een groot aantal Nederlandse opdrachtgevers in het vormgeven en realiseren van grensoverschrijdende spoorambities. Vanuit die ervaring hebben wij drie thema's geformuleerd die vanuit Nederlands perspectief centraal zouden moeten staan binnen het *European Year of Rail*: (1) vaart in de verbetering van het *air-rail* aanbod, (2) realisatie van een pan-Europese oplossing voor het gemakkelijker boeken van internationale treintickets en (3) harmonisatie van systemen ten behoeve van regionaal grensoverschrijdende treindiensten.

<sup>1</sup> Raad voor de leefomgeving en infrastructuur, 'Verzet de wissel naar beter internationaal reizigersvervoer per trein', juli 2020.

### Vaart in de verbetering van het air-rail aanbod

Op middellange afstanden, tot ca. 700-800 km, is de trein een volwaardig en duurzaam alternatief voor het vliegtuig; ook als vervanging van een segment van een (intercontinentale) luchtreis. Tegen de achtergrond van het succes van de internationale treindiensten over de HSL-Zuid en de keuzes rondom de toekomst van Schiphol in de Luchtvaartnota is het stimuleren van deze 'air-rail substitutie' in Nederland al enkele jaren onderwerp van gesprek. Het *European Year of Rail* gecombineerd met de actuele ontwikkelingen ten gevolge van Covid-19 bieden de kans nu echt meters te maken. Volgens het KiM (Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid) zouden met de juiste aanpassingen in 2030 jaarlijks 25.000 vluchten van en naar Schiphol door treinreizen vervangen kunnen worden<sup>2</sup>. Volgens andere onderzoekers zou dit getal zelfs kunnen oplopen tot jaarlijks 89.000 vluchten minder<sup>3</sup>. Voorwaarde om deze potentie te realiseren, is wel dat reistijden verkort worden en de trein door betere dienstverlening en *ticketing* naar meer bestemmingen een aantrekkelijk alternatief wordt.

Rechtstreekse concurrentie tussen trein en vliegtuig – zoals door de introductie van de Eurostar-verbinding Amsterdam – Londen – is de eenvoudigste manier om meer reizigers te laten kiezen voor de trein. Tussen Amsterdam en Brussel of Amsterdam en Düsseldorf zien we echter dat een goede verbinding per trein nog niet voldoende is om vliegtuigen uit de lucht te halen. Deels heeft dit te maken met posities en belangen. Daarnaast is het zo dat deze vliegtuigen voor bijna 100% gevuld zijn met reizigers die op Schiphol overstappen op een andere vlucht. Om deze luchtreizigers op een voldoende aantrekkelijke manier een deel van de reis per trein te laten maken, zijn complexere oplossingen noodzakelijk.

Initiatieven om een deel van een luchtreis door de trein te vervangen, bestaan al lange tijd op verschillende plekken in Europa. Zo bieden Air France en Thalys zeer succesvol gecombineerde tickets aan voor treinreizen tussen Brussel en luchthaven Charles de Gaulle in Parijs. In Brussel ingecheckte koffers worden op de luchthaven overgeladen, zodat reizigers moeiteloos hun reis kunnen vervolgen. Tussen Nederland en België bieden zowel KLM en Thalys (gericht op Schiphol) als NS en Brussels Airlines (gericht op Zaventem) gecombineerde trein-vliegtickets aan. Deze voorbeelden bewijzen dat *air-rail* substitutie op korte afstanden goed mogelijk is. Toch zetten zowel de luchtvaartmaatschappijen als de spoorwegbedrijven zich vooralsnog onvoldoende in om hier de norm van te maken.

Naast het historische verschil in focus (lucht-denken versus spoor-denken) ontbrak tot voor kort aan beide zijden ook de commercieel-strategische noodzaak om de *air-rail* propositie echt te omarmen. De treinen zaten al vol zonder de extra reizigers die samenwerking met de luchtvaart mogelijk zou opleveren. Dit maakte het voor spoorvervoerders onaantrekkelijk om tickets tegen een gereduceerd tarief aan luchtvaartmaatschappijen aan te bieden. Vliegtuigmaatschappijen voelden op hun beurt onvoldoende commerciële en maatschappelijke druk om op een grotere schaal voor de trein te kiezen. Dit wederzijdse gebrek aan urgentie maakte dat operationele uitdagingen vervolgens al snel beschouwd werden als onoverkomelijke barrières.

De huidige situatie is echter wezenlijk anders voor beide sectoren. Allereerst heeft Covid-19 de vraag naar internationaal verkeer doen instorten. Zakelijk reizen, de kurk van de businessmodellen in het internationale spoor en in de luchtvaart, is grotendeels weggevalen<sup>4</sup> en verwacht wordt dat dit ook voor langere tijd zo zal blijven. Hiermee is er in beide sectoren nu wel de noodzaak om door intensievere samenwerking meer reizigers tegen lagere kosten te vervoeren. Daarnaast is de mogelijkheid ontstaan om beide sectoren, in samenhang, te reguleren. Dit was van oudsher al zo voor het spoor, maar is vanwege de recente reddingsoperaties, garanties en leningen nu ook Europa-breed voor de luchtvaart het geval. Nationale overheden zouden deze kans tot tweezijdige regulering moeten gebruiken om de samenwerking tussen spoor- en luchtvaartmaatschappijen uit de sfeer van vrijblijvendheid te halen. Daarbij zou zoveel mogelijk gestreefd moeten worden naar het realiseren van structurele *incentives* (wortel en stok) en realistische *air-rail* standaarden op Europees niveau. Voor de EU ligt er dus zowel een rol op het gebied van wet- en regelgeving als op het gebied van kennis- en beleidsontwikkeling. Nederland zou, als Europese voorloper in dit debat, hier een sleutelrol in kunnen spelen.

<sup>2</sup> Eric Kroes, Fons Savelberg, 'Substitution from Air to High-Speed Rail: The Case of Amsterdam Airport' *Transportation Research Record*, 2019, Vol. 2673(5), pagina 166-174.

<sup>3</sup> Royal HaskoningDHV, 'Vergelijk vliegen met treinreizen voor korte afstanden en hoe we vaker voor de trein kunnen kiezen', mei 2018.

<sup>4</sup> Tourism Economics, 'The Impact of Coronavirus on Europe's Convention Sector', May 2020.

## Een pan-Europese oplossing voor het boeken van internationale treintickets

Internationale reizigers ervaren de vind- en boekbaarheid van treintickets als een obstakel. Hierdoor valt de keuze regelmatig toch weer op de auto of het vliegtuig in plaats van de trein. Waar vliegtickets naar alle uithoeken van de wereld met enkele muisklikken te vinden zijn, is dit in de beleving van veel reizigers niet het geval voor treintickets. Hoewel de populaire bestemmingen goed online te boeken zijn, is de beeldvorming anders. Hier speelt een aantal structurele issues een rol.

Allereerst zijn internationale treintickets vaak niet eerder dan drie tot zes maanden van tevoren te boeken, terwijl grote aantallen reizigers hun reizen langer van tevoren plannen. Daarnaast denken reizigers dat treintickets een stuk duurder zijn dan vliegtickets. Dit hangt samen met de communicatie en opbouw van tarieven, maar ook met het feit dat er relatief weinig concurrerende aanbieders voor treinkaartjes zijn. In de meeste Europese landen is de traditionele spoorvervoerder dominant aanwezig in zowel het treinaanbod als de markt voor treintickets. Het aanbod van deze dominante vervoerder bepaalt in grote mate welke bestemmingen beschikbaar en gemakkelijk te boeken zijn. Reizigers met andere - en zeker de wat meer bijzondere - bestemmingen hebben weinig tot geen opties. Ze moeten vaak uitwijken naar voor hen minder toegankelijke aanbieders uit andere lidstaten. Hier bovenop maakt het feit dat er maar relatief weinig aanbieders van treintickets zijn, dat hun online aanwezigheid en zichtbaarheid sowieso al veel minder is. Waar er voor vliegtickets tientallen Nederlandstalige websites zijn, is dit voor treinkaartjes niet het geval.

De basis van dit obstakel is in grote mate van technisch-financiële aard. In vrijwel ieder Europees land wordt een eigen boekingsstelsel gebruikt, dat doorgaans is geoptimaliseerd voor de verkoop van tickets voor de binnenlandse markt. Het is een dure en technisch complexe uitdaging om tickets naar alle treinstations in de EU aan te bieden, laat staan naar alle Europese landen. Aan het oplossen van dit gebrek aan harmonisatie tussen de verschillende IT-systemen wordt gewerkt. Zo wordt momenteel het *Full Service Model* (FSM) ontwikkeld. Dit project moet data-uitwisseling mogelijk maken tussen de verschillende boekingsstelsels. De grote Europese spoorwegmaatschappijen zijn nauw betrokken bij het project, met alle positieve en negatieve gevolgen van dien. De deelname van de maatschappijen zorgt ervoor dat een brede toepassing mogelijk is, maar betekent ook dat een groot aantal belangen

verenigd moet worden om het project te laten slagen. De betrokken maatschappijen zijn op dit moment ook de grootste ticketaanbieders. Zij zijn dus niet per definitie gebaat bij het openstellen van de markt voor concurrerende aanbieders uit heel Europa. Het is dan ook niet gek dat het FSM-systeem al zeven jaar in ontwikkeling is.<sup>5</sup>

Om tot een doorbraak te komen, zou in het *European Year of Rail* de optie van een pan-Europees boekingsstelsel voor treintickets serieus beschouwd moeten worden. Wat dit betreft, geeft de luchtvaart al meer dan 75 jaar het goede voorbeeld: vrijwel alle luchtvaartmaatschappijen ter wereld maken gebruik van de IATA-systemen. Deze gestandaardiseerde databases en protocollen maken het voor luchtvaartmaatschappijen en andere aanbieders technisch gezien mogelijk om vliegtickets te verkopen naar alle uithoeken van de wereld. Hierdoor zijn er niet alleen veel meer aanbieders van vliegtickets, de tickets zijn online een stuk gemakkelijker te vinden voor reizigers.

Het Europese spoor zou dit voorbeeld van standaardisering moeten volgen. Maar dit gebeurt niet vanzelf: het opzetten van een pan-Europees boekingsstelsel is een grote opgave vanwege het enorme aantal bestemmingen binnen de EU - er zijn tenslotte veel meer stations dan vliegvelden - en de historische gegroeide verschillen tussen lidstaten. Juist hier ligt dan ook een rol voor de EU om een systemsprong te realiseren. Een eerste stap zou kunnen zijn om een Europees boekingsplatform op te zetten voor treintickets tussen grote Europese steden en vliegvelden. Dit bevordert zowel de boekbaarheid van internationale treintickets als de eerder genoemde *air-rail* substitutie. Daarna zou dit stelsel stap-voor-stap verder kunnen worden uitgebreid naar steeds meer bestemmingen.

Deelname aan dit centrale Europese boekingsnetwerk zou vooral commercieel aantrekkelijk moeten zijn voor spoorvervoerders. Waar nodig, zou deelname aan het stelsel echter ook als voorwaarde in vervoerconcessies opgenomen kunnen worden. Het stelsel zou uiteindelijk vanuit succes de diverse huidige systemen overbodig moeten maken.

<sup>5</sup> <https://tsga.eu/fsm>.



### Harmonisatie van systemen voor regionaal grensoverschrijdende treindiensten

De twee hiervoor behandelde voorstellen leiden vooral tot verbetering van treinreizen over langere afstand. Echter ook de regionaal grensoverschrijdende verbindingen verdienen aandacht. De uitdagingen hier zijn vrijwel net zo groot als in het lange afstandsverkeer, maar de *business case* is vaak nog moeilijker te maken. In het in ontwikkeling zijnde 'Toekomstbeeld OV 2040' spreken rijk, regio en vervoerders de ambitie uit om grensregio's beter met elkaar te verbinden door Nederlandse intercitytreinen door te laten rijden tot het eerstvolgende ic-station over de grens<sup>6</sup>. Bijna 5 jaar geleden formuleerde NS exact deze ambitie ook al<sup>7</sup>. Vervolgens heeft de praktijk echter uitgewezen dat er bij verbindingen over landsgrenzen héén zoveel uitdagingen komen kijken dat nog geen enkele intercity daadwerkelijk de oversteek heeft gewaagd. Met name op het gebied van veiligheidssystemen, bovenleidingspanning en ticketing is harmonisatie op Europees niveau noodzakelijk om de drempels te verlagen.

Op het gebied van veiligheid bestaat de Europese standaard al geruime tijd: het *European Rail Traffic Management System* (ERTMS). Dit besturings- en beveiligingssysteem voor treinen zou niet alleen moeten leiden tot extra capaciteit en meer veiligheid, maar vooral ook tot één systeem in heel Europa. Op dit moment is de Nederlandse doelstelling dat ERTMS in 2028 operationeel is op alle belangrijke internationale verbindingroutes en drukke delen van het Nederlandse spoor netwerk. Regionale grensoverschrijdende lijnen hebben vooralsnog geen prioriteit gekregen<sup>8</sup>. Deze keuze sluit goed aan op de situatie in Duitsland, maar de vertraagde realisatie van de "Drielandentrein" heeft laten zien dat dit dan juist weer niet geldt voor de verbindingen met België. De positieve financiële effecten op de realisatie en exploitatie zijn voor regionaal grensoverschrijdende treindiensten net zo relevant als voor de verbindingen over de Europese hoofdcorridors. Ook in dit geval zal Europese coördinatie helpen om te komen tot meer middelen en harmonisatie tussen de lidstaten.

Ook wat betreft bovenleidingspanningen is de EU een lappendeken van verschillende systemen. Voor grensoverschrijdende verbindingen betekent dit dat treinen met verschillende spanningen overweg moeten kunnen. Dit maakt grensoverschrijdende treinstellen beduidend duurder in aanschaf, toelating en onderhoud dan binnenlands materieel. Nederland zou juist in het *European Year of Rail* verdere stappen moeten zetten richting het verhogen van de Nederlandse bovenleidingspanning naar 3kV. Deze aanpassing zou in elk geval deze barrière met het Belgische spoor netwerk wegnemen.

Naast alle techniek, draait het ook bij de treinverbindingen in grensregio's uiteindelijk om een nog aantrekkelijker aanbod voor de reiziger. Uitdagingen zijn er voldoende: er zijn grote verschillen in (*smart*) *ticketing* en reisinformatie, net als in de diverse pogingen om die verschillen te overbruggen. Denk bijvoorbeeld aan de OV-chipkaart, waarvoor op sommige buitenlandse stations Nederlandse kaartautomaten en incheckpalen te vinden zijn. De wildgroei aan initiatieven lost het werkelijke probleem niet op. Reizigers zijn allereerst op zoek naar gemak. Gebruik moeten maken van verschillende systemen voor verschillende reizen voldoet hier niet aan. Daarnaast drijven de verschillende oplossingen de kosten op, wat niet in het belang is van de reiziger noch de exploitant.

Het Europese spoor is dan ook gebaat bij harmoniserende richtlijnen en technieken die ad hoc oplossingen voor regionaal grensoverschrijdende trajecten tegengaan. De EU heeft geen geweldig trackrecord in het op een slagvaardige wijze realiseren van dergelijke ambities, maar ook hier zou een systemsprong gemaakt kunnen worden door nieuwe technologische mogelijkheden te benutten. De EU kan hier een belangrijke rol in spelen met het opstellen van standaarden en het stimuleren van de ontwikkeling van concrete oplossingen. *Pilots* zouden een eerste stap moeten zijn in het ontwikkelen van een dergelijk universeel en flexibel systeem voor reizigersdiensten, om zo lokale situaties goed te beschouwen en opties te testen.

6 Ministerie van IenW e.a., '(Concept) Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV', oktober 2020.

7 NS, 'Spoorslags beter, strategienotitie NS', maart 2016.

8 Programma ERTMS, 'De invoering van ERTMS in Nederland', maart 2015.

## Conclusie

Zowel in Den Haag als in Brussel lijkt iedereen het erover eens dat een grotere rol van de internationale trein wenselijk is. Op regionaal grensoverschrijdende trajecten en op langere afstanden moet de trein een nog beter alternatief worden voor de auto en het vliegtuig. Over hoe deze ambitie het beste verwezenlijkt kan worden, zijn de meningen sterk verdeeld. Daarom hebben wij in dit paper op een drietal thema's concrete voorstellen gepresenteerd waarmee op relatief korte termijn en maximaal aansluitend bij bestaande ontwikkelingen impactvolle resultaten te bereiken zijn.

Zo is dit hét moment voor overheden om de *air-rail* samenwerking tussen luchtvaartmaatschappijen en spoorvervoerders uit de sfeer van vrijblijvendheid te halen. Daarop aansluitend helpt een pan-Europees boekingsstelsel voor treintickets, om zo de trein eenvoudiger vindbaar en boekbaar te maken. Het *European Year of Rail* is voor de EU het uitgelezen moment om op beide punten het voortouw te nemen en het benodigde leiderschap te tonen.

In het regionaal grensoverschrijdend treinvervoer is nog veel winst te behalen met harmonisering van zowel de techniek als het aanbod aan de reiziger. Investerings- en vooral coördinatie door de EU helpen om deze ambitie snel dichterbij te brengen. In dit geval vanuit Nederlands perspectief aangevuld met de versnelde invoer van ERTMS op regionaal grensoverschrijdende baanvakken en verdere stappen richting het verhogen van de Nederlandse bovenleidingsspanning naar 3kV.

Kortom, er liggen grote kansen om het grensoverschrijdende gebruik van de trein te bevorderen. Het *European Year of Rail* is de uitgelezen mogelijkheid om op de drie door ons behandelde thema's betekenisvolle stappen te zetten richting de verzilvering van deze kansen. Dit vraagt allereerst om een eensgezind Nederlands verhaal. Een voor de hand liggende tweede stap is het inbrengen van deze visie in het recent opgerichte platform van EU-lidstaten die gezamenlijk streven naar de verbetering van internationale spoorverbindingen. Op deze wijze kan het benodigde draagvlak gecreëerd worden om de initiatieven vervolgens succesvol in Brussel te agenderen.

## Literatuurlijst

- Europese Commissie (2020) - Proposal for a decision of the European Parliament and of the Council on a *European Year of Rail* (2021).
- Kroes, E., & Savelberg, F. (2019) - Substitution from Air to High-Speed Rail: The Case of Amsterdam Airport. *Transportation Research Record*, 2673(5), 166-174.
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2020) - Position paper international rail passenger transport.
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2020) - Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV 2040 [concept].
- NS (2016) - Spoorlags beter: de reiziger op 1, 2 en 3 [strategienotitie].
- Programma ERTMS (2015) - De invoering van ERTMS in Nederland.
- Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (2020) - Verzet de wissel: Naar beter internationaal reizigersverkeer per trein.
- Royal HaskoningDHV (2018) - Vergelijk vliegen met treinreizen voor korte afstanden en hoe we vaker voor de trein kunnen kiezen.
- Savelberg, F., & De Lange, M. (2018) - Substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor.
- Tourism Economics (2020) - The Impact of Coronavirus on Europe's Convention Sector.
- TSI Services Governance Association (TSGA) (2020) - FSM Status Update: <https://tsga.eu/fsm>.





# Berenschot

Berenschot is een onafhankelijk organisatieadviesbureau met 350 medewerkers wereldwijd. Al 80 jaar verrassen wij onze opdrachtgevers in de publieke sector en het bedrijfsleven met slimme en nieuwe inzichten. We verwerven ze en maken ze toepasbaar. Dit door innovatie te koppelen aan creativiteit. Steeds opnieuw. Klanten kiezen voor Berenschot omdat onze adviezen hen op een voorsprong zetten.

Ons bureau zit vol inspirerende en eigenwijze individuen die allen dezelfde passie delen: organiseren. Ingewikkelde vraagstukken omzetten in werkbare constructies. Door ons brede werkkterrein en onze brede expertise kunnen opdrachtgevers ons inschakelen voor uiteenlopende opdrachten. En zijn we in staat om met multidisciplinaire teams alle aspecten van een vraagstuk aan te pakken.

## **Berenschot Groep B.V.**

Van Deventerlaan 31-51, 3528 AG Utrecht

Postbus 8039, 3503 RA Utrecht

030 2 916 916

[www.berenschot.nl](http://www.berenschot.nl)

[in](https://www.linkedin.com/company/berenschot) /berenschot