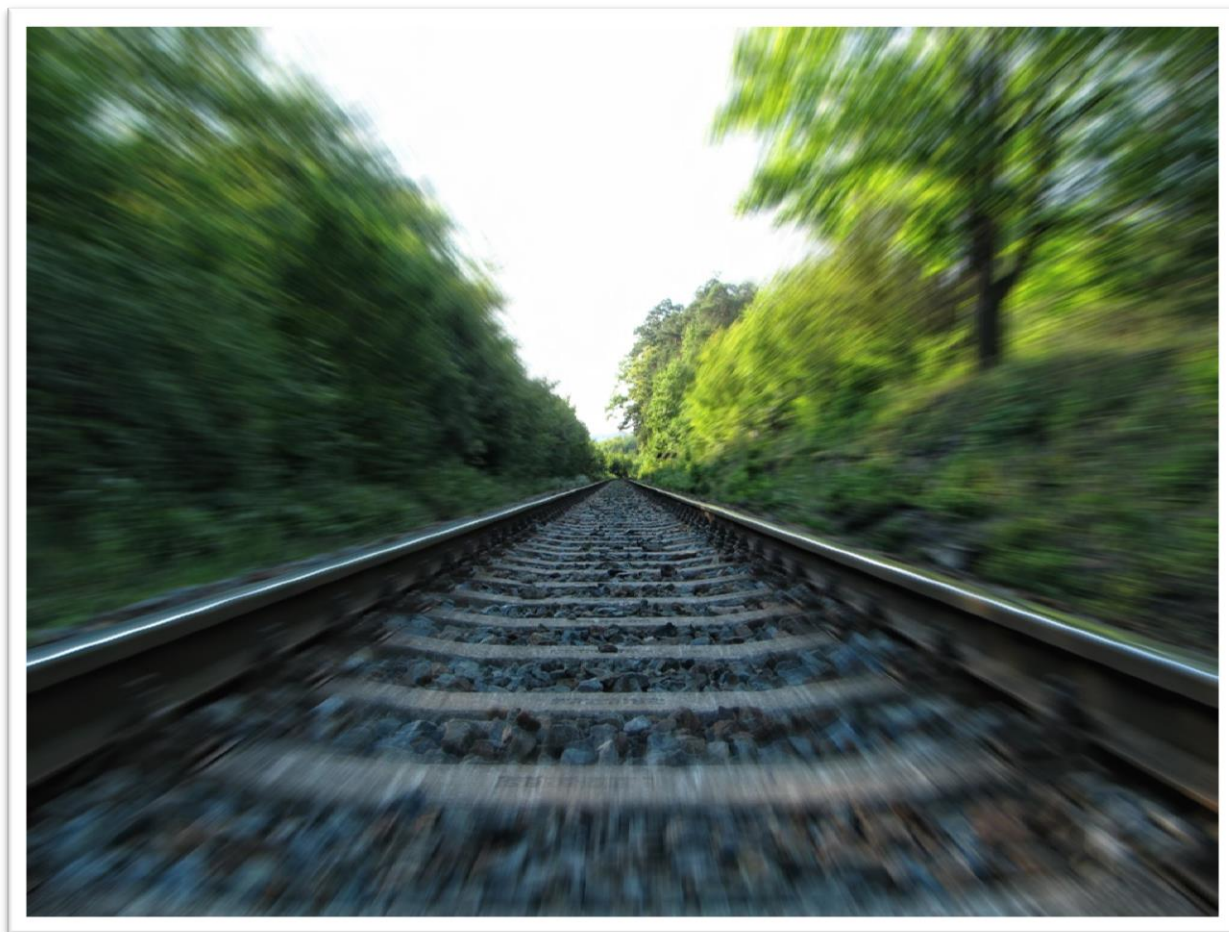


# 2040: met de trein door Europa



**D66**

**Rutger Schonis**  
**Tweede Kamerlid D66**

# Inhoudsopgave

<b>2040: met de trein door Europa.....</b>	<b>2</b>
<b>I: Grensoverschrijdend spoor .....</b>	<b>4</b>
<b>II: Eén Europese infrastructuur .....</b>	<b>6</b>
<b>III: Eén Europese dienstregeling.....</b>	<b>7</b>
<b>IV: Eerlijk vergelijken .....</b>	<b>8</b>
<b>V: De trein als alternatief .....</b>	<b>9</b>
<b>VI: Reistijd als richtlijn.....</b>	<b>10</b>
<b>VII: In alle jaargetijden en tijdstippen .....</b>	<b>11</b>
<b>Bronvermelding .....</b>	<b>12</b>

## 2040: met de trein door Europa

**De wereld om ons heen verandert. We worden steeds mobieler en reizen met gemak heel Europa rond. Dit doen we voornamelijk met het vliegtuig en de auto. Jaarlijks groeien het aantal vluchten en de autokilometers dan ook hard. Dit gaat gepaard met veel overlast en vervuiling. In navolging van het klimaatakkoord van Parijs biedt de trein een schoon, gemakkelijk en -in een enkel geval- nu al een sneller alternatief voor vliegen. Tegelijkertijd zijn er nog vele kansen voor verbetering. Het begint bij de ambitie om de trein over middellange afstanden door heel Europa echt als alternatief voor het vliegtuig naar voren te schuiven. Er is hier nog een wereld te winnen!**

Er is een groeiend bewustzijn rondom de vervuiling die wordt veroorzaakt door ons vervoer. In 2018 was het woord 'vliegschaamte' niet voor niets kandidaat om het woord van het jaar te worden. Reizen met de trein neemt in populariteit toe, maar voor middellange afstanden is het vliegtuig nog steeds erg populair. Daarom presenteert D66 deze visie: een vergezicht op hoe we duurzaam reizen met de trein aantrekkelijker en makkelijker kunnen maken.

Stel je voor: je wandelt naar Amsterdam Centraal terwijl je onderweg nog even op je telefoon het vertrekspoor opzoekt. Zonder lange rijen bij het inchecken stap je in de trein en ga je rustig zitten. Terwijl je je boek aan het lezen bent, maken buiten de weilanden plaats voor wijngaarden en zelfs de Pyreneeën. Voor je het weet wordt je bestemming omgeroepen. Je stapt midden in het centrum van Barcelona weer uit.

De werkelijkheid is echter nu nog anders. Het is moeilijk inzichtelijk te krijgen wanneer een reiziger van deur tot deur sneller is met de trein of met het vliegtuig, verschillende reiskaartjes zijn nodig bij verschillende vervoerders, de reistijd is nog niet op alle trajecten concurrerend, er zijn te weinig directe verbindingen vanuit Nederland en er ligt nog niet genoeg spoor om snel te kunnen reizen tussen Europese landen. In dit plan worden zeven plannen benoemd om heel Europa via het spoor met elkaar te verbinden.



## Zeven plannen voor het internationale spoor

Om het beeld van een droomreis met de trein werkelijkheid te maken heeft D66 deze visie voor het International Spoor geschreven. Dit is fijn voor de reiziger én goed voor ons klimaat. D66 stelt zeven plannen voor om de trein voor reizen tot circa 700 kilometer afstand binnen Europa aantrekkelijker te maken.

### Grensoverschrijdend spoor



>> D66 wil een Europa brede spoorvisie, waarbij de regie voor het aanleggen van spoorcorridors bij de EC komt te liggen



>> D66 wil dat Europese gelden voor het aanleggen van hogesnelheidslijnen tussen lidstaten gekoppeld worden aan een prestatiebeloning.

### Eén Europese infrastructuur



>> D66 wil een geharmoniseerde spoorinfrastructuur waardoor internationale treinen naadloos door kunnen rijden tussen Europese lidstaten.

### Eén Europese dienstregeling



>> D66 wil een Europese dienstregeling voor het spoor zodat reistijden tussen lidstaten verkort kunnen worden.

### Eerlijk vergelijken



>> D66 wil een eerlijke vergelijking van de klimaatdruk, reistijd en kosten van de hele reis door Europa afgelegd per vliegtuig, auto en/of trein zodat reizigers vooraf een eerlijke en goede afweging kunnen maken.

### Treinreizen als alternatief voor vliegen



>> D66 wil een eerlijke prijs voor vliegen



>> D66 wil één kaartje voor de gehele reis door Europa waarmee ook overgestapt kan worden van het vliegtuig naar de trein en andersom.

### Reistijd als richtlijn



>> D66 wil dat reistijd in plaats van reisafstand de norm wordt voor Nederlandse en Europese ambtenaren voor dienstreizen naar het buitenland.

### In alle jaargetijden en tijdstippen



>> D66 wil treinreizen richting populaire vakantiebestemmingen vanuit Nederland mogelijk maken.



>> D66 wil nachttreinen vanuit Nederland mogelijk maken zodat de trein ook voor de lange afstand een alternatief wordt voor het vliegtuig.

## I: Grensoverschrijdend spoor

Er moet nog veel gebeuren aan het spoor zodat reizigers en goederen sneller op de plaats van bestemming raken. Dit is een combinatie van directe treinen die vaker rijden, meer bestemmingen, meer capaciteit en kortere reistijden. Kortom er ligt nog te weinig spoor en te weinig hogesnelheidslijnen!

In 2016 werd het Klimaatakkoord van Parijs ondertekend. De EU en de lidstaten hebben daarnaast een verplichting om de duurzame ontwikkelingsdoelstellingen van de Verenigde Naties (SDG's) te halen. Om reistijdverkorting tussen Europese centra voor elkaar te krijgen en de trein echt concurrerend te maken met het vliegtuig, moet geïnvesteerd worden in hogesnelheidslijnen (hsl). Hiervoor moet een Europese spooragenda worden opgesteld en middelen worden vrijgemaakt. Dit kan doormiddel van het verhogen van het CEF (Connecting Europa Facility for transport) budget vanuit de structuurfondsen waarmee geïnvesteerd kan worden in duurzame trein transportinfrastructuur. D66 wil dat de Nederlandse regering zich hier voor inzet tijdens de onderhandelingen over de Europese begroting.

Figuur 1: Hogesnelheidslijnen door Europa



Bernese media, User: BIL 2011 SVG version: User: Akwa and others (see the history & the source file) [CC BY-SA 3.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/>)], via Wikimedia Commons

### Waarom de Europese Commissie meer bevoegdheden moet krijgen

Voorbeeld: Traject Luxemburg – Brussel  
Dit project werd gezien als topprioriteit van lidstaten. De reistijd zou verkort moeten worden naar 90 minuten. De EU heeft hiervoor 96,5 miljoen euro aan subsidie gegeven. Maar in 2004 hebben individuele lidstaten besloten dat het niet langer de prioriteit had en is dit finaal misgelopen. Reizigers doen er nu 3 uur en 17 minuten over waar de reis in 1980 nog 2 uur en 16 minuten duurde (European Union, 2018).

Naast de investeringen in het hsl-netwerk is het ook nodig om naar de bevoegdheden te kijken van lidstaten en de Europese Commissie. Lidstaten mogen zelf beslissen hoe en waar nieuwe tracés voor de hsl aangelegd worden. Helaas laat het **grensoverschrijdend denken** nog vaak te wensen over, met als gevolg dat over Europa een soort lappendeken ontstaan is van hogesnelheidslijnen die op zichzelf staan. Hierdoor ontbreken essentiële verbindingen tussen landen (zie figuur 1). Ondanks Europese afspraken en het toekennen van subsidies is de inzet van lidstaten soms erg laag. Dit leidt tot grote vertragingen en verlies aan budget. Een voorbeeld hiervan wordt verder uitgelicht in het kader.

Om ervoor te zorgen dat een effectief hsl-netwerk gebouwd kan worden is het nodig om de **Europese Commissie (EC) meer bevoegdheden** te geven. Grote pan-Europese dromen kunnen hierdoor waargemaakt worden, binnen een korter tijdsbestek en het budget blijft dan behouden. Op dit moment beheert de Innovation and Networks Executive Agency het EU-budget voor de programma's Connecting Europe Facility (CEF) en Horizon 2020. Verder ziet het agentschap toe op de inwerkingtreding van de verlopen programma's TEN-T en Marco Polo.

D66 wil dat INEA zich vol gaat richten, vanaf 2020, op een Europese spooragenda met als doel een sluitend netwerk van hogesnelheidslijnen. Daarbij moet het INEA meer bevoegdheden krijgen om lidstaten desnoods te verplichten om ontbrekende schakels in het spoornetwerk alsnog aan te leggen. Zo wordt de realisatie van Europese hogesnelheidslijnen bij **één Europese instantie (een Europees Spooragentschap)** gelegd.

Dit agentschap moet de bevoegdheid krijgen om lidstaten aan gemaakte afspraken te houden en moet, daar wanneer nodig, ook juridische instrumenten voor kunnen gebruiken. Op dit moment wordt wel toezicht gehouden op het aanleggen van hsl op internationale corridors door EU-coördinatoren, maar deze hebben geen wettelijke bevoegdheden om in te grijpen wanneer het mis gaat.

We streven naar een **Europese spooragenda** waarin afspraken worden geregistreerd bij het agentschap. Lidstaten gaan samen met het agentschap plannen en afspraken maken over de locatie van de grens overstijgende sporaansluitingen tussen de lidstaten. Deze afspraken worden vastgelegd in de Europese spooragenda. D66 vindt dat Nederland zich in moet zetten om deze Europese spooragenda te ontwikkelen.

Om verder te zorgen dat lidstaten zich aan gemaakte afspraken houden, wil D66 dat overgestapt wordt naar een subsidiesysteem waarbij prestaties beloond worden. D66 wil een Europese begroting die gericht is op concrete resultaten. De kwaliteit van de besteding van het beschikbare geld moet omhoog. Subsidiegelden komen wat D66 betreft beschikbaar in fases. Door het toevoegen van een **prestatietoeslag** na het behalen van een einddoel per fase kunnen lidstaten beter worden aangespoord om zich te houden aan gemaakte afspraken. Door meer gefaseerd te werken dan nu het geval is, worden spoorprojecten ook beter beheersbaar.



Meer budget voor het Connecting Europe Facility for transport fonds waarmee hsl wordt aangelegd



Grensoverschrijdend denken bij het plannen van nationale spoornetwerken



Eén Europese spoorvisie en Spooragenda



Regie vanuit INEA voor het aanleggen van een Europees netwerk hogesnelheidslijnen



Prestatiebeloning van lidstaten door spoorprojecten van tussentijdse doelstellingen te voorzien

## II: Eén Europese infrastructuur

**Het aanleggen van een groot Europees spoornetwerk is één stap om een geïntegreerd internationaal spoor te krijgen. Een tweede is zorgen dat treinen zonder problemen over het ontwikkelde spoor kunnen rijden.**


De techniek van het spoor is nu nog een zaak van de lidstaten zelf. Veiligheidssystemen en bovenleidingen zijn bijvoorbeeld niet gestandaardiseerd. Er is behoefte aan **geharmoniseerde infrastructuur** waardoor internationale treinen naadloos door kunnen rijden door lidstaten. Op dit moment moet bij grenzen soms van locomotief gewisseld worden wat gepaard gaat met veel tijdsverlies. Met eenduidige spoorregelgeving voor heel Europa wordt de vormgeving van de spoortechniek beter op elkaar afgestemd. Het ontwikkelen van **Europese richtlijnen** is hierbij van belang. Het vervoersbeleid van lidstaten moet aansluiten op dat van de Europese Unie. Deze richtlijnen worden opgenomen in de in hoofdstuk I genoemde Europese spooragenda zodat geen onzekerheid kan ontstaan over de plannen tussen lidstaten. Nederland heeft hoge ambities op het gebied van duurzame mobiliteit en bereikbaarheid. Het is dan ook op zijn plek dat Nederland voorop loopt om grensoverschrijdende infrastructuur en technische standaardisatie waar te maken. **Samenwerking** met buurlidstaten is hierbij van groot belang zodat treinen probleemloos de grens over kunnen.


Naast infrastructuur zorgen ook de verschillende regels tussen lidstaten voor vertraging. Italië heeft bijvoorbeeld de regel dat internationale passagiers treinen minimaal 14 minuten bij de grens moeten stoppen en goederentreinen maar liefst 45 minuten (European Union, 2018). Iedere lidstaat heeft hier andere regels voor. Er moet, naast geharmoniseerde infrastructuur ook **geharmoniseerde verkeersregels komen voor het internationaal treinverkeer**.

Het is uiteraard wel van groot belang dat alle landen met elkaar kunnen communiceren over de afspraken die gemaakt worden. Ook documenten over de instrumenten die worden gebruikt bij het vervoer moeten leesbaar zijn door heel Europa. Machinisten en iedereen die aan het spoor werkt kunnen op dit moment documenten niet lezen omdat deze in, voor hen, vreemde talen worden geschreven. Om te zorgen dat iedereen met elkaar kan communiceren en documenten kan lezen is één internationale standaardtaal voor het spoorvervoer de oplossing. Dit wordt nu al gedaan in de luchtvaart, waar Engels de internationale standaardtaal is.

### Eén Europa voor het spoorgoederenvervoer

Niet alleen voor personenvervoer is grensoverschrijdende infrastructuur en meer bevoegdheid bij de Europese Commissie van belang, maar ook voor het spoorgoederenvervoer. De droge zomer van 2018 liet zien dat binnenvaartschepen door de lage waterstanden in de Rijn niet overal meer terecht konden. Met de klimaatveranderingen die op ons afkomen is het aannemelijk dat perioden van langdurige droogte vaker voor gaan komen. Bulkproducten via de weg vervoeren is voor D66 geen optie. De trein daarentegen is een goed alternatief. Deze goederen hoeven niet met grote snelheden over landsgrenzen heen vervoerd te worden. Ook daarom zijn voor goederenvervoer goede spoorverbindingen over de grens van groot belang. Geharmoniseerde infrastructuur zorgt dat goederentreinen sneller door Europa kunnen rijden.

 Geharmoniseerde infrastructuur en spoortechniek voor heel Europa

 Geharmoniseerde regels voor internationale treinen

 Internationale standaardtaal voor het spoorvervoer

### III: Eén Europese dienstregeling

Er liggen inmiddels al honderden kilometers hogesnelheidslijnen door Europa, maar hier wordt veelal de maximumsnelheid niet gereden met langeafstandstreinen. Niet alleen de infrastructuur is hierbij één van de factoren die de treinen vertragen. Een andere oorzaak is de dienstregeling die gericht is op nationale treinen.

Het spoor in Nederland wordt steeds intensiever gebruikt en ook in andere lidstaten neemt het aantal treinen toe. Iedere lidstaat is, uiteraard, verantwoordelijk voor de inrichting van hun spoornetwerk. Hierbij wordt, op dit moment, de nationale dienstregeling eerst ingeregeld voordat de internationale treinen een plek toegewezen krijgen. Door het inrichten van de nationale dienstregeling boven de internationale zorgt ervoor dat nationale treinen standaard voorrang krijgt op internationale treinen. Snellere internationale treinen blijven daardoor achter de nationale treinen 'hangen' waardoor maar op kleine stukken de maximumsnelheid gereden kan worden. Het vooraf inrichten van internationale Europese dienstregelingen kan ervoor zorgen dat op langere stukken en trajecten treinen sneller kunnen doorrijden. Dit moet gebeuren in Europees verband. Nederland moet zich inzetten om de internationale treinen sneller te laten doorrijden door middel van onder andere een **internationale dienstregeling**. Deze dienstregeling moet vóór landelijke treindienstregelingen gemaakt worden zodat helder is welke trein voorrang krijgt. Op deze manier kunnen reistijden gemakkelijk verkort worden.



Eén Europese dienstregeling van treinverkeer tussen de Europese lidstaten

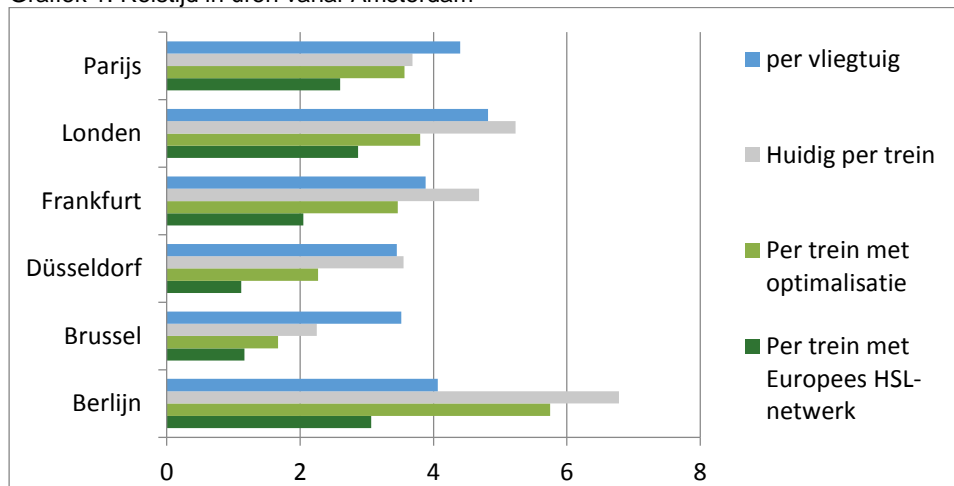


## IV: Eerlijk vergelijken

Het zoeken en boeken van een internationale treinreis is nog erg ondoorzichtig. Je weet niet waar je moet beginnen en verschillende websites tonen verschillende trajecten, of hetzelfde traject, maar met een andere prijs voor dezelfde eindbestemming. Uit gewoonte en uit gemak kiezen veel bedrijven en consumenten vaak automatisch al voor het vliegtuig. Vliegen is op deze manier veel te veel ingeburgerd geraakt ten koste van de trein. Daar ligt een kans voor het treinvervoer. Er valt veel te verbeteren aan de klantenservice bij het boeken en maken van internationale treinreizen.


Dat begint bij een **universele reisplannertool** zoals een app, waarbij je direct inzicht krijgt in je gehele reis door Europa. Die app zorgt dat het kiezen tussen vliegen en treinen makkelijker wordt doordat er een **eerlijke vergelijking** van het totaalplaatje van de reis wordt gemaakt. Wat D66 betreft wordt de bijbehorende uitstoot van broeikasgassen daar ook bij vermeld. Op deze manier kunnen reizigers een verantwoorde keuze maken. Vliegticketwebsites bieden nu vaak een te rooskleurig beeld over de reisduur en -kosten. Is rekening gehouden met de reis naar de luchthaven, het inchecken, het wachten op de bagage en de prijs van het bus- of metrokaartje naar het stadscentrum? Van stadscentrum naar stadscentrum is de trein vaak in prijs en tijd even goed of zelfs beter dan het vliegtuig (zie Grafiek 1).

Grafiek 1: Reistijd in uren vanaf Amsterdam



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

Door de goedkoopste treinkaartjes naar voren te brengen en door transparant om te gaan met kosten en klimaatimpact van vervoer van en naar de luchthaven wordt de trein ook in prijs opeens een optie voor de reiziger. D66 vindt dat Nederland zich in de Europese Raad in moet zetten voor het ontwikkelen van een internationale standaard voor het berekenen van totale kosten van vervoer waarin klimaat wordt meegenomen.

 Universele reisplannertool waar een eerlijke vergelijking wordt gemaakt van de reis van deur tot deur, voor kosten, reisduur en klimaatimpact

## V: De trein als alternatief

In 2017 gingen meer dan 89.000 vluchten van Schiphol naar bestemmingen op een afstand van amper 750 kilometer, waarvan 75.000 op een afstand van nog geen 500 kilometer (Schiphol, 2018). Per dag vertrekken vanaf Schiphol 51 vluchten naar Londen, 13 naar München en 12 naar Parijs (Royal HasKoningDHV, 2018). Dit laat wel zien wat voor gigantische mogelijkheden hier zijn voor internationaal treinverkeer. Als barrières worden weggenomen voor de reiziger kan het aantal vluchten naar afstanden onder de 500-750 kilometer makkelijk verlaagd worden met 75%. Hiermee kan één megaton CO<sub>2</sub> bespaard worden, waarmee direct gewerkt wordt aan het behalen van de klimaatdoelen.

Overstappen na een intercontinentale vlucht op een korte continentale vlucht moet niet meer nodig zijn in de toekomst. De trein kan hier een gat in de markt opvullen. Met de trein zijn straks passagiers nog sneller op hun bestemming aanwezig vanwege de **treinverbindingen tussen stadscentra**. Hierbij is van belang dat het serviceniveau van de luchtvaart en spoor gelijk zijn. Er zijn al specifieke initiatieven van lucht- en spoorvervoerders die de mogelijkheid bieden om een treinreis als onderdeel van een vliegreis te boeken. Grote boekingsites zouden deze methode moeten omarmen om zo eerlijke opties aan te bieden aan reizigers. Zo kan je bijvoorbeeld van Kaapstad naar Brussel en vervolgens met de trein naar Amsterdam afleggen met **één ticket en één boeking waarbij je dus van het vliegtuig over kunt stappen op de trein en andersom**.

Het reizen met de trein voor afstanden onder de 700 kilometer moet worden gestimuleerd. Vliegen brengt een hoge CO<sub>2</sub>-uitstoot met zich mee terwijl de trein vaak een goed alternatief is. D66 wil daarnaast een eerlijke prijs voor de luchtvaart.

👍 Eén ticket voor de gehele reis

👍 Een eerlijke prijs voor continentale vluchten binnen Europa

### De trein als alternatief voor Intercontinentale vluchten?

Nee, dit zal niet snel het geval zijn, maar ook hier valt winst te behalen.

Veel intercontinentale vluchten werken op basis van het hub-and-spokesysteem. Dit houdt in dat de lange intercontinentale vlucht tussen twee grote luchthavens plaatsvindt en dat daarna nog een korte vlucht volgt om de eindbestemming te bereiken.

Zo vertrekken er dagelijks vijf vluchten van Schiphol naar Zaventem, een traject wat met de trein minder dan twee uur duurt en van stadscentrum naar stadscentrum dus sneller is. Door vliegtuig én trein te integreren in één reisplanner wordt de overstap van vliegtuig naar trein een voor de hand liggende optie en kunnen we drukke luchthavens zoals Schiphol en Zaventem ontlasten.




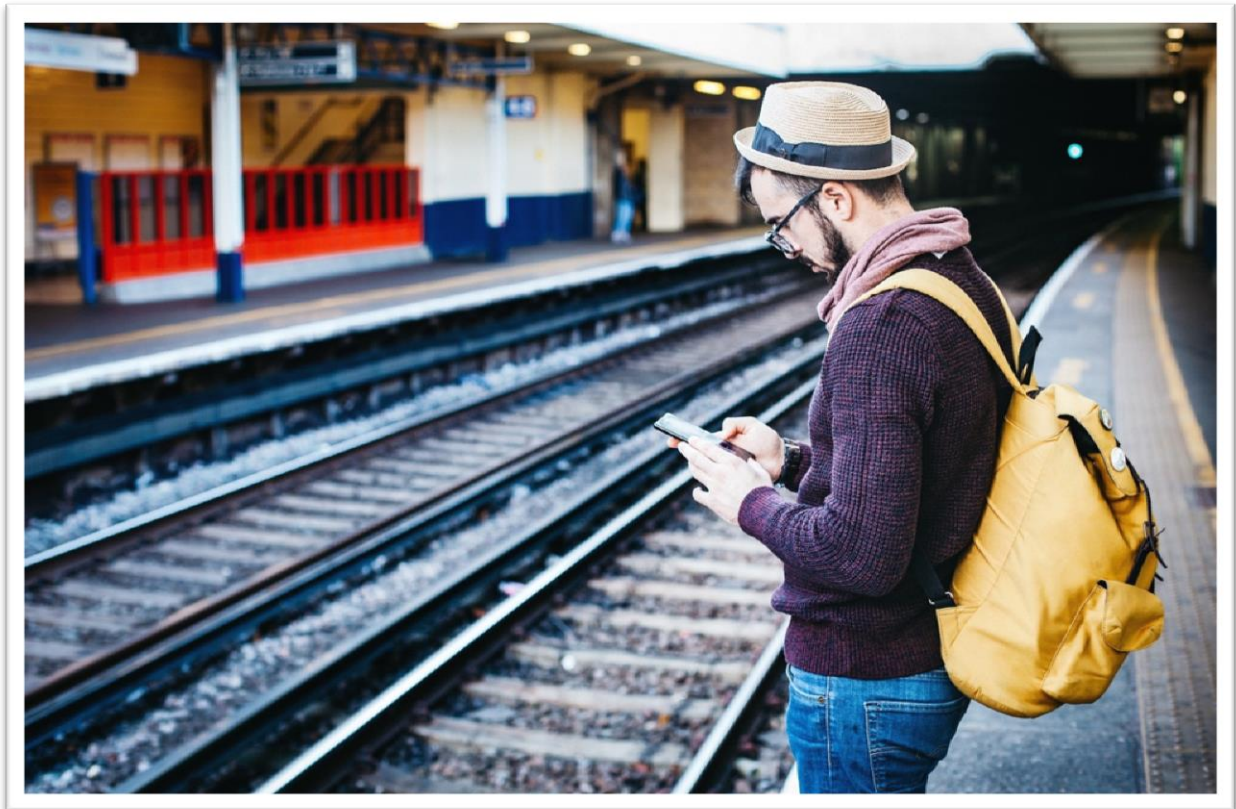
## VI: Reistijd als richtlijn

De Rijksoverheid heeft afspraken gemaakt over het gebruik van de trein voor dienstreizen naar het buitenland. In deze afspraken staat dat dienstreizen waarvan, gemeten van station van vertrek naar station van aankomst, de afstand meer dan 500 kilometer bedraagt of de reistijd per trein meer dan zes uur bedraagt, per vliegtuig afgelegd wordt.

Deze maatregel zegt dat ambtenaren voor dienstreizen de trein moeten gebruiken als vervoersmiddel wanneer de reis minder dan zes uur duurt en korter is dan 500 kilometer. Voor D66 is die afstandsregel echter arbitrair en houdt het geen rekening met ontwikkelingen op het gebied van internationaal snel-spoor. Daarom wil D66 deze afstandsnorm afschaffen en alleen **reistijd als richtlijn** hanteren. Zo wordt een bestemming als Berlijn – die binnenkort binnen zes uur te bereiken zal zijn, maar altijd verder dan 500 kilometer van Nederland zal liggen – ook voortaan met de trein aangedaan, in plaats van het vliegtuig.

Deze norm is er nog niet voor de Europese Commissie. Daarom ziet D66 graag dat Nederland zich inzet voor een soortgelijke richtlijn voor alle ambtenaren die voor Nederland of voor de Europese Unie werken.

 Reistijd als richtlijn voor Nederlandse en Europese ambtenaren in plaats van afstand om gebruik van de trein voor ambtelijke dienstreizen te stimuleren



## VII: In alle jaargetijden en tijdstippen

Voor zowel korte als lange vakanties is de auto het meest gebruikte vervoersmiddel door Nederlanders om op de plaats van bestemming te komen. Op de tweede plaats staat het vliegtuig. Pas op de vierde plaats, na de touringcar, staat de trein (CBS, 2016).

Het gebruik van het vliegtuig is sterk in populariteit toegenomen de afgelopen jaren. Het aantal vliegvakanties is tussen 2004 en 2014 met 32 procent toegenomen (CBS, 2016). Ongeveer 46 procent van de reizigers gaat voor vakantie met het vliegtuig op pad en nog eens ongeveer 20 procent zoekt zijn vrienden of familie op met behulp van het vliegtuig (Schiphol Group, 2018). Door onder andere het hoge aanbod van goedkope vluchten groeit het vliegverkeer gestaag. Veel bestemmingen worden vaker aangevlogen in bepaalde seizoenen. De top-5 bestemmingen van vliegvakanties van Nederlanders bestaat uit: Spanje, Turkije, Griekenland, Portugal en Italië. Voor de auto bestaat de top-5 uit: Frankrijk, Duitsland, Oostenrijk, België en Italië (CBS, 2016). Voor een aantal van deze vakantiebestemmingen kan de trein een goed alternatief zijn. In de zomer met de nachttrein direct naar Rome en in de winter met de trein naar de Alpen.

Zelfs voor langere afstanden, waar reistijden al snel rond 10 uur liggen, is de trein juist een perfect vervoersmiddel. Met een speciale slaaptrein komen nieuwe bestemmingen binnen handbereik. Geen lange nachten meer doorhalen achter het stuur van een te vol geladen auto maar ontspannen in een trein naar de vakantiebestemming. Om al deze plannen werkelijkheid te laten worden is op Europees niveau grensoverschrijdend ondersteunend beleid nodig. Er moet een onderzoek komen om te kijken naar de economische rendabiliteit van zulke vakantietreinen vanuit Nederland. De rendabele internationale lijnen en slaaptreinen naar populaire vakantiebestemmingen moeten dan opgenomen worden in concessies. Op deze manier komen wintersport- en zomervakantiebestemmingen binnen treinbereik. Het is tijd om aan boord te stappen.



D66 wil treinreizen richting populaire vakantiebestemmingen vanuit Nederland mogelijk maken.



D66 wil nachttreinen vanuit Nederland mogelijk maken zodat de trein ook voor de lange afstand een alternatief wordt voor het vliegtuig



## Bronvermelding

1. Bernese media, User:BIL 2011 SVG version: User:Akwa and others (see the history & the source file) [CC BY-SA 3.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/>)], via Wikimedia Commons
2. CBS, 2016, Transport en Mobiliteit 2016, ISBN 978-90-357-1930-9, Den Haag
3. European Union, 2018, A European high-speed rail network: not a reality but an ineffective patchwork, ISBN 978-92-847-0098-1
4. Royal HasKoningDHV, 2018, Vergelijk vliegen met treinreizen voor korte afstanden, Amersfoort
5. Schiphol group, 2018, Facts & Figures 2017, Amsterdam

