

Sabine Joosten - Hollands Hoogte

In de praktijk lopen de prijzen voor trein- en vliegreizen niet ver uiteen.

Verduurzamen internationaal personenvervoer begint bij de reiziger en niet bij infrastructuur

Een wereld te winnen met internationaal treinverkeer

Tim Zwanikken (projectleider) en Linde Jehee

Er is de afgelopen eeuw veel geïnvesteerd in de aanleg van Europese railinfrastructuur. Desondanks is het reizigersverkeer per spoor minder sterk gegroeid dan het auto- en vliegverkeer. Dit is jammer, want reizen per trein is vergeleken met andere vervoerwijzen veiliger en beter voor milieu en klimaat. De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) verdiepte zich in de knelpunten die ten grondslag liggen aan het beperkte gebruik van spoor door reizigers, om met aanbevelingen te komen hoe de internationale trein een aantrekkelijker optie kan worden voor internationale reizen.

Voor de economie en het toerisme is het belangrijk dat de stedelijke agglomeraties in Europa onderling goed verbonden zijn. Tegelijkertijd moet Nederland zich inspannen om de klimaatafspraken van Parijs (2015) en de voorgestelde Europese Green Deal (2019) te realiseren. Een groot deel van de vermindering van de CO₂-uitstoot moet worden gerealiseerd door verduurzaming van de transportsector. Inzetten op de trein is hier een logische optie; juist met de trein kan de bereikbaarheid van grote Europese steden op een duurzame wijze worden gerealiseerd.

Trein als concurrent van het vliegtuig

Europa beschikt over een uitgebreid spoornetwerk, waarvan duizenden kilometers HSL. Met het beter benutten van de bestaande infrastructuur valt veel te winnen. Door Nederland beter aan te haken op het bestaande netwerk in Duitsland en Frankrijk, neemt de internationale spoorbereikbaarheid flink toe. Daarvoor zijn slechts beperkte investeringen in rails nodig. Er is namelijk nog veel te winnen met relatief goedkope en snel te realiseren maatregelen waarmee de bestaande railinfrastructuur intensiever, efficiënter en door meer internationale reizigers kan worden benut.

Dit wordt gedemonstreerd in de figuur 1. Door operationele barrières weg te nemen en de dienstregeling voor internationale treinen te optimaliseren, neemt de reistijd aanzienlijk af. Het verschil met het vliegtuig slinkt. Zo krijgen meer bestemmingen een voor de reiziger acceptabele reistijd en wordt de trein een aantrekkelijker optie. Zeker als de reiziger bij het vergelijken van de reistijden rekening houdt met voor- en natransport (en de kosten daarvan), en de wachttijden op de luchthavens (douane, bagageafhandeling).

Waar verder weg gelegen bestemmingen in Europa nog altijd een lange treinreis betekenen, is de herintroductie van de nachttrein, zoals het plan voor Amsterdam – Wenen, een

goede ontwikkeling. Deze optie wordt vaak als relatief duur gezien, maar er wordt wel een hotelovernachting mee uitgespaard, en de reiziger is al vroeg op de plek van bestemming. [zie figuur 1]

Reiziger centraal

Spoorsystemen zijn van oudsher nationaal georiënteerd. Hierdoor worden internationale treinen vaak als een inbreuk op de nationale dienstregeling gezien, en niet als een verrijking van het aanbod voor de reiziger. Om te achterhalen waarom niet méér wordt gekozen voor de internationale trein, moet worden gekeken met de ogen van een reiziger. Dat brengt de Rli tot de volgende aanbevelingen die van groot belang zijn voor de recreatieve reiziger en het internationaal toerisme.

1 Betere informatievoorziening, ticketing, passagiersrechten en prijs

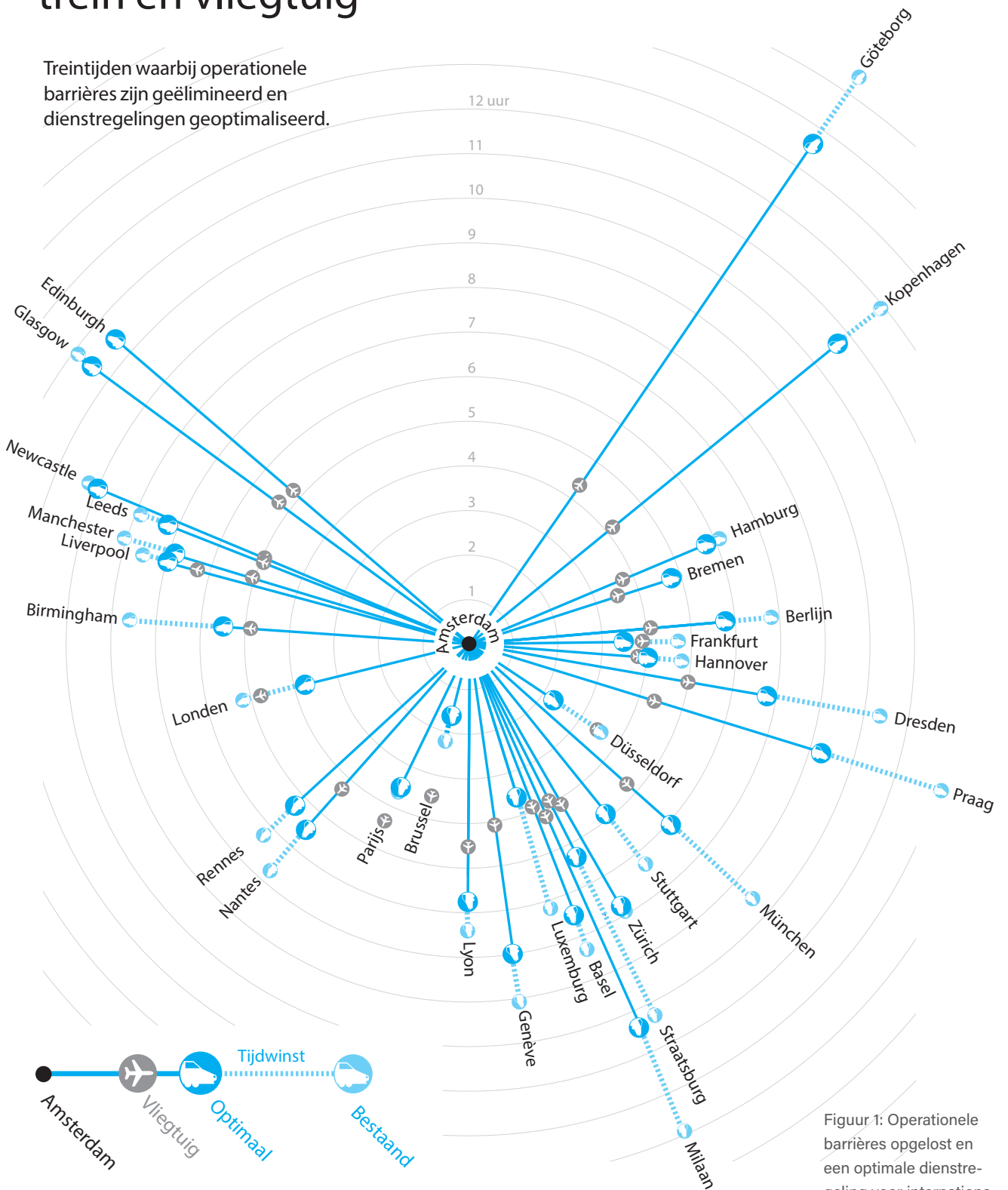
Een reiziger komt nu de nodige obstakels tegen bij het zoeken naar en boeken van een internationaal treinkaartje. De Rli pleit daarom voor een betere informatievoorziening en eenvoudiger ticketingsystemen. Hiervoor zijn aanpassingen in de regelgeving nodig, maar reisorganisaties kunnen al veel doen om de internationale reiziger beter te bedienen, en de trein als duurzaam alternatief voor het vliegtuig te promoten. Ook de passagiersrechten, bijvoorbeeld bij een gemiste overstap, zijn voor verbetering vatbaar. Deze rechten worden momenteel op Europees niveau herzien, maar de Rli waarschuwt dat de lobby van vervoerders niet in het voordeel van de reizigers lijkt uit te werken.

De reiziger laat zich vaak verleiden met goedkope vliegaanbiedingen, maar in de praktijk lopen de prijzen voor trein- en vliegvervoer niet ver uiteen. Zeker als de reiziger rekening houdt met de kosten van voor- en natransport of toeslagen op de bagage. De Rli vindt het belangrijk dat de internationale reiziger een eerlijke prijs betaalt, waarbij gedacht kan worden aan het heffen van btw op kerosine en vliegtickets. Een internationale treinreis kan goedkoper worden als de gebruikersheffing voor het spoor voor lange afstandstreinen wordt verlaagd.

**Wacht niet
op nieuwe
rails,
organiseer
het spoor
anders**

Vergelijking reistijden trein en vliegtuig

Treintijden waarbij operationele
barrières zijn geëlimineerd en
dienstregelingen geoptimaliseerd.



Figuur 1: Operationele
barrières opgelost en
een optimale dienstregeling voor internationale
treinen

2 Nieuwe internationale diensten en de trein als aantrekkelijk product

Het is belangrijk om ook nieuwe internationale vervoersdiensten te stimuleren. Niet alleen de frequentie, maar ook het aantal bestemmingen vanuit Nederland moet omhoog. De Rli adviseert de rijksoverheid om actief op zoek te gaan naar vervoerders die grensoverschrijdende verbindingen willen verzorgen. Vervoerders spelen een belangrijke rol bij het aanbieden van een aantrekkelijk product. Hiervoor moet worden ingezet op comfortabele, snelle en directe verbindingen tussen de belangrijkste internationale metropolen, tegen een eerlijke en concurrerende prijs.

3 Internationale corridorcoördinatie

Een knelpunt bij grensoverschrijdend treinverkeer is de afstemming tussen de treinpaden van betrokken landen. Op veel trajecten gaat reistijd verloren door beperkingen in de toekenning van spoorcapaciteit. Dit vraagt om een betere internationale coördinatie op de hoofdverbindingen van het Europese spoornet. Voor reizigersvervoer kan een corridorraanpak, vergelijkbaar met die van het goederenvervoer, worden opgezet. Voor de belangrijkste corridors (tussen Europese hoofdsteden) moeten corridorcoördinatoren worden aangesteld. Deze zorgen dan voor een goede afstemming tussen alle partijen, te beginnen met de verschillende infrastructuurbeheerders.

Europees beleid gaat uit van vrije markt op het spoor. Dit beleid heeft nog niet geleid tot de beoogde groei van internationale vervoersdiensten. De Rli adviseert de overheden daarom om actief nieuwe concessies in de markt te zetten voor verbindingen die momenteel (nog) niet rendabel zijn te exploiteren.

Staatssteun benutten voor vergroening

De huidige covid-19-pandemie trekt een zware wissel op de internationale vervoersmarkt. Verschillende Europese lidstaten koppelen steun aan luchtvaartmaatschappijen aan een verbod op binnenlandse kortereafstandsvluchten en strengere milieueisen. Nederland is hier terughoudend in geweest. De huidige crisis in de vervoerssector kan een impuls zijn om te gaan werken aan de zo gewenste vergroening van de transportsector.

Spanning en actie

De Rli concludeert dat op dit moment onvoldoende rekening wordt gehouden met de belangen van de internationale treinreiziger. Dit moet veranderen, ook om de beleidsdoelen die in nationaal én Europees verband worden onderschreven te realiseren.

Daar kunnen verschillende partijen iets aan doen. Ook de reis- en toerismebranche kan zich hierin roeren. Door te lobbyen bij de NS, het NBTC en IenW voor meer directe bestemmingen. Door initiatieven te ontplooiën voor internationaal reizigersvervoer per spoor. Door te werken aan betere informatievoorziening aan de reiziger en eenvoudige ticketing. Door de mogelijkheden van een garantiefonds te verkennen voor treinreizigers die hun overstap hebben gemist. Door samenwerkingsverbanden met andere steden aan te gaan die onderling door spoor worden verbonden. Door als reisorganisatie de trein aan te prijzen en zo de vraag zichtbaar te maken. Op al deze manieren kunnen prikkels vanuit het veld van recreatie en toerisme helpen sturen om de potentie van de internationale trein te realiseren.

Contact

Voor alle aanbevelingen en meer informatie over het advies Verzet de wissel: naar beter internationaal reizigersverkeer per trein kunt u terecht op de website: rli.nl. Hier kunt u ook een gedrukt exemplaar van het advies opvragen. De Raad voor de leefomgeving en infrastructuur (Rli) is het strategisch adviescollege voor regering en parlement op het brede domein van de fysieke leefomgeving.

De auteurs van dit artikel hebben gewerkt aan het Rli advies Verzet de wissel: naar beter internationaal reizigersverkeer per trein. Tim Zwanikken als projectleider en Linde Jehee als projectmedewerker. Met dank aan Douwe Wielenga voor zijn opmerkingen bij het artikel.

Conferentie 'Verzet de wissel'

De Rli organiseerde een online evenement op 18 september 2020 waarin de aanbevelingen uit het Rli-advies 'verzet de wissel' in Europese context zijn bediscussieerd. Deze is te zien op de Rli-website. Belangrijke spelers uit de Europese spoorbranche én de Europese Commissie bespraken hun visie op het verbeteren van het internationaal personenvervoer per trein en hoe een Europees corridorraanpak hierbij kan helpen.

Europa moet een krachtige impuls geven om de internationale trein te stimuleren