

# ‘Dit is het juiste momentum voor de internationale trein’

Grensoverschrijdend vervoer heeft de wind in de rug en vooral het aandeel internationaal treinreizen zal verder toenemen, verwacht ons OV-panel. Maar voor het zover is, is er nog wel werk aan de winkel.

AUTEUR GUUS PUYLAERT

“Op het eerste gezicht lijkt het aardig gesteld met internationale treinen”, begint Onno Pruis, eigenaar van Movin Vervoeradvies. “Vanuit Nederland zijn er verbindingen naar Berlijn, Münster, Keulen/Düsseldorf, Aachen, Luik, Antwerpen, Brussel, Parijs en zelfs naar Londen”. Ook internationale stoptreinen zitten in de lift, vertelt Rover-directeur Freek Bos: “Als we het heden met tien jaar terug vergelijken is er veel gebeurd op het niveau van stoptreinen. Als we over tien jaar terugkijken naar het heden kan het echter niet anders zijn dan dat we concluderen dat er nog veel meer is gebeurd.”

Heike Luiten, directeur van NS International ziet deze beweging ook. “Met de introductie van de Eurostar naar Londen, met Marne-la-Vallée als nieuwe populaire bestemming voor Thalys en een snellere reistijd naar Brussel is het aanbod sterk verbeterd. De belangstelling onder reizigers voor duurzaam reizen groeit sterk.

Afgelopen jaar verkochten we maar liefst dertien procent meer kaartjes. Het verduurzamen van mobiliteit is een van de grote Europese uitdagingen van deze tijd. De trein speelt hierin een belangrijke rol.”

Bert van Wee, hoogleraar aan de TU Delft, ziet ook een groei in het internationale busverkeer. “Het aanbod van grensoverschrijdende busverbindingen is nu veel hoger dan enkele decennia geleden. De vraag komt vooral van low-budget reizigers, met name jongeren. Of grensoverschrijdend busverkeer steeds belangrijker wordt durf ik niet te zeggen, maar als bus een groter marktaandeel krijgt in de vakantiemarkt, zou dat ook goed kunnen.”

## Het probleem?

Vervoeradviseur Pruis ziet echter dat het internationale treinverkeer uit allemaal kleine eilandjes van evenzovele vervoerders bestaat, waarbij de optelsom van zowel tarief als dienstregeling matig is.

“De reis van Rotterdam naar Lyon duurt, met een overstap van 9 minuten in Brussel, in totaal 5.45 uur op zijn kortst. Maar wat als Thalys te laat is? Trein weg, gereserveerde zitplaats weg en hoe laat gaat de volgende eigenlijk? Dat is niet helder geregeld. Doordat het twee winkeltjes zijn (en de reiziger dus twee vervoercontracten afsluit), is het tarief ook hoog. Ik betaalde 325 euro voor een retourtje, terwijl het per vliegtuig voor maximaal 100 euro kan.”

Verbeteringen in het internationale treinvervoer hebben echter een lange adem nodig, stelt Luiten. Ze noemt de Intercity Amsterdam – Berlijn als voorbeeld. “Iedereen is het over eens dat de reistijd tussen Amsterdam en Berlijn veel te lang is (momenteel ruim 6.30 uur). Toch zijn er de komende jaren maar kleine verbeteringen mogelijk. Daarom zijn Europese visie en daadkracht op snel treinvervoer tussen de Europese hoofdsteden hoognodig.”



Heike Luiten (NS International): “Iedereen is het over eens dat de reistijd tussen Amsterdam en Berlijn veel te lang is. Europese visie en daadkracht op snel treinvervoer tussen de Europese hoofdsteden zijn hoognodig”



**Bert van Wee (TU Delft): "Ook de 'zachte kwaliteit', met name ticketing, informatie en service, moeten aanzienlijk beter om de concurrentie met alternatieven zoals het vliegtuig goed aan te kunnen gaan"**

Ook de kwaliteit van grensoverschrijdend vervoer is van wisselende kwaliteit, vindt Van Wee. "Vooral de 'gewone' Intercity naar Antwerpen en Brussel valt nogal eens uit, of heeft vertraging. De HSL zou volgens diverse gebruikers die ik hierover heb gesproken, betrouwbaarder zijn. Ook de 'zachte kwaliteit' (los van tijden en kosten), met name ticketing, informatie en service, zouden aanzienlijk beter moeten om de concurrentie met alternatieven zoals het vliegtuig goed aan te kunnen gaan."

Natuurlijk kunnen veel zaken verbeterd worden in het treinverkeer, maar volgens Van Wee moeten we vooral niet subsidiëren. "Het is veel beter om vliegen duurder te maken, met heffingen op kerosine, btw op tickets. Verder kunnen ticketing, informatieverstrekking en service aanzienlijk beter. Op sommige trajecten kan de dienstregeling beter en op lange termijn kan het internationale treinnet verbeterd worden."

Volgens Bos maken vervoerders hun eigen rol groter dan het openbaar vervoersysteem op zich. "Dat is onbestaanbaar. Het is niet meer van deze tijd dat Deutsche Bahn meer bestemmingen kan aanbieden dan NS International."

#### **Meer samenwerking nodig**

Onno Pruis vindt dat er een netwerkontwerp moet komen vanuit de EU met na te streven reistijden en rechtstreekse verbindingen.

dingen. "Alleen concurrentie aanmoedigen zoals de EU doet is onvoldoende of werkt op de krappe infrastructuur zelfs averechts: nieuwe aanbieders richten zich vooral op de 'krenten in de pap'. Daarmee realiseer je geen samenhangend netwerk". Hij pleit daarom voor meer rechtstreekse verbindingen naar Europese bestemmingen, met een maximale reistijd van 6 uur. "Denk aan Lyon, München, Basel, Berlijn of Hamburg. Door op die knooppunten gegarandeerde aansluitingen te bieden naar verder gelegen bestemmingen, zoals Kopenhagen, Warschau, Praag, Wenen, Milaan, Florence en Barcelona, worden bovendien ook langere verbindingen aantrekkelijker gemaakt."

Internationale besluitvorming is complex en daarom moet Europa de handschoen oppakken, wat Heike Luiten betreft. "Uit alles blijkt dat de reiziger dolgraag ook zo'n snelle treinverbinding wil naar het oosten, maar internationale besluitvorming is complex. Europa moet grensoverschrijdend investeren in deze duurzame vorm van mobiliteit. De huidige noodzaak om mobiliteit te verduurzamen zorgt voor het juiste momentum." Als onderdeel van de Europese Green Deal ziet NS International graag een masterplan voor internationaal treinverkeer ontstaan, waarin wordt gewerkt aan kortere reistijden en

concurrerende tarieven. Luiten: "We moeten werken aan technische integratie van veiligheidssystemen en elektrificatie, zodat het straks bijvoorbeeld niet meer nodig is om een Eurostar geschikt te maken voor vijf verschillende beveiligingssystemen."

Volgens Bert van Wee zit het 'm niet alleen in de politieke samenwerking, maar ook de samenwerking tussen ov-bedrijven. "Liefst van deur tot deur, maar van station tot station is al heel wat. De klant moet goed geholpen worden als er op één schakel van de reis iets verkeerd gaat. Denk aan iemand die binnen Nederland naar Rotterdam CS reist, om vandaar naar Brussel of Parijs te reizen: wat moet die doen als door verdragen in Nederland de trein naar Brussel of Parijs wordt gemist? Dienstregeling en prijzen van tickets dienen langer van tevoren bekend te zijn, en mensen zouden langer van tevoren tickets moeten kunnen boeken." Luiten sluit daarop aan: "Vervoerders moeten aan de slag om de verkoop van tickets te standaardiseren. Alle bestemmingen en alle tarieven moeten ruim van tevoren en eenvoudig online beschikbaar worden. Nu zijn de goedkoopste kaartjes soms alleen voor binnenlandse reizigers beschikbaar, zoals regionale treinen in Duitsland of de Ouigo in Frankrijk. Als dienstregelingen beter op elkaar aansluiten, kan daarmee veel tijdswinst behaald worden."

**Freek Bos (Rover): "Het is niet meer van deze tijd dat Deutsche Bahn meer bestemmingen kan aanbieden dan NS International"**



[fotobron] Tim Boric

Freek Bos vult aan dat het dan wel een voorwaarde moet zijn dat alle vervoerders meedoen aan dat standaardisatieproces. "Als een grote vervoerder de verkopende partij is, moet die dus ook opties geven om met een kleinere vervoerder te reizen." Maar niet alleen de verkoop moet gestandaardiseerd worden; dat ontzorgt wel het boeken maar nog niet het reizen. En daarom moet de politiek vervoerders tot deze samenwerking bewegen, gaat hij verder. "De Europese Commissie kan samenwerking afdwingen door spoorwegen de juiste prikkels te geven. De Europese verordening die de passagiersrechten regelt, geeft vervoerders namelijk de kans risico's te verplaatsen naar de reiziger. Daardoor hebben zij geen enkele prikkel een ontzorgde reis aan te bieden, het risico dragen ze immers niet. Vervoerders moeten zich realiseren dat ze elkaar nodig hebben en dat de hele taart groter wordt, in plaats van alleen hun eigen stukje - dat dan weer ten koste van de ander gaat".

Pruis voegt toe: "De afzonderlijke winkeltjes/vervoerders moeten op die manier gedwongen samenwerken om ook het netwerk stapsgewijs te realiseren. Ze kunnen dan worden beloond vanuit een vliegtaks. Daarnaast dienen ze elkaars aansluitingen te garanderen op straffe van intrekken van de concessie."

## De toekomst

NS International-directeur Luiten heeft veel vertrouwen in de toekomst van internationaal treinvervoer. "Wij zien, naast de vraag naar tickets, de wil bij vervoerders, spoorbeheerders en overheden om internationaal spoorvervoer tot een succes te maken alleen maar toenemen. Voor de kortere internationale reizen moet de trein

de eerste keus zijn. Ik heb er vertrouwen in dat we dit samen kunnen laten slagen." Van Wee, hoogleraar aan de TU Delft, verwacht ook dat het belang van in ieder geval de trein, en mogelijk de bus, groter wordt. "Het zou me niet verbazen als werkgevers in toenemende mate van werknemers verwachten dat die niet meer per vliegtuig reizen als er een goed alternatief is."

Volgens Rover-directeur Bos moeten vervoerders en overheden stap voor stap te werk gaan. "Een trein kan al besteld worden, een betere reisplanner al gebouwd. Daarnaast moeten overheden echt stappen gaan zetten door te investeren in infrastructurele projecten."

En vervoeradviseur Pruis ziet dus een samenhangend netwerk voor zich, van goed verknoopte lange verbindingen (750 km) die door gebruik van HSL-tracés een gemiddelde snelheid van 130 – 150 km/uur halen en minder stoppen dan tegenwoordig. "De internationale bus is een ander segment, dat zich vooral op lage tarieven richt en gemiddeld 65 – 75 km/uur haalt." De internationale bus kan alleen concurreren met de trein door prijs, verwacht Pruis, en daar waar de treinverbinding slecht loopt, zoals tussen Groningen en Hamburg.

**Onno Pruis (Movin Vervoeradvies): "Alleen concurrentie aanmoedigen zoals de EU doet is onvoldoende of werkt op de krappe infrastructuur zelfs averechts: nieuwe aanbieders richten zich vooral op de 'krenten in de pap'"**

