

Ruim baan voor de trein bij reizen binnen Europa

De trein heeft een te kleine rol bij het reizen binnen Europa, stelt Arriën Kruyt van reizigersvereniging Rover. 'Als overheden en spoorwegen de handen ineenslaan, kan er veel bereikt worden.'

Schiphol barst uit zijn voegen. Nog meer vliegtuigen leidt tot nog meer luchtverontreiniging en lawaai. Zowel Schiphol als ProRail-topman Pier Eringa pleit voor minder vliegtuigen en meer treinen. De overheden en de staatspoorbedrijven in Europa hebben het echter tientallen jaren laten afweten met internationale treinen, met als voorspelbaar gevolg extra veel auto- en vliegverkeer. En nu?

Goedkoop vliegen

Het is niet vreemd dat veel reizigers kiezen voor het vliegtuig. Vlieg komend weekend naar Londen en het kaartje kost nog geen 50 euro, waar een treinkaartje 184 euro moet kosten. Volgende week een retourtje Parijs? De treinreiziger betaalt 256 euro, op dezelfde dagen kan er voor 104 euro heen en weer worden gevlogen. Het vliegverkeer is in de laatste twintig jaar veel goedkoper geworden en het aantal vluchten is enorm toegenomen. Dat was mede mogelijk doordat luchtvaartondernemingen geen belasting hoeven te betalen op kerosine en er geen btw wordt geheven op vliegtickets. Het is de hoogste tijd dat de Nederlandse overheid, liefst samen met de buurlanden, aan deze belastingvrijdom een einde maakt. Het voornemen van het kabinet is om juist de btw op treinkaartjes te verhogen. Dat helpt natuurlijk ook niet echt.

Maar ook voor spoorvervoerders is er werk aan de winkel. De Thalys naar Parijs is een goed alternatief voor het vliegtuig en de auto, maar

de prijzen zijn hoog. De klassieke Beneluxtrein van Amsterdam naar Brussel is een kwakkelende, trage boemel zonder wifi. Naar Berlijn rijdt een comfortabele, maar langzame trein. Vroeger reden er elk uur treinen van Amsterdam via Utrecht naar het Duitse Ruhrgebied. Die verdwenen en daarvoor in de plaats kwam de ICE. Dat is een comfortabel vervoermiddel, maar omdat die trein maar zeven keer per dag rijdt is die geen aantrekkelijk alternatief.

Populair waren de nachttreinen vanuit Nederland naar bijvoorbeeld Zürich of München. NS en Deutsche Bahn trokken de stekker eruit. De Oostenrijkse Spoorwegen zien er wel brood in, maar of die trein terugkomt is ook afhankelijk van de vraag hoeveel er betaald moet worden aan ProRail voor het gebruik van het spoor.

Er zijn nog meer verbindingen die dringend gemist worden. Er is geen dure hogesnelheidslijn nodig naar het Ruhrgebied: als de bestaande intercity van Amsterdam naar Arnhem wordt doorgetrokken is er al veel bereikt. Er rijdt een intercity van Den Haag en Rotterdam naar Eindhoven. Hoe moeilijk is het om ook die door te trekken naar Düsseldorf?

Hamburg en Bremen zijn vanaf Schiphol goed bereikbaar. Rechtstreekse treinen ontbreken echter. Er rijdt nu elke twee uur een directe intercity naar Berlijn. Waarom niet het andere uur een intercity naar Bremen en Hamburg? Als overheden en spoorwegen de handen ineenslaan, kan er heel veel bereikt worden zonder enorme kosten.