



DUURZAME VAKANTIES DE ROL VAN DE INTERNATIONALE TREIN

ANVR POSITION PAPER



EXECUTIVE SUMMARY

Vakanties en zakenreizen per trein vormen één van de belangrijkste pijlers voor de branche om te zorgen dat reizen kunnen verduurzamen. Helaas breekt de trein als gangbaar vakantievervoersmiddel nog nauwelijks door, ook al groeit het aantal boekingen jaarlijks wel en is de interesse onder Nederlanders groot. In dit rapport analyseert de ANVR waarom de trein voor internationale reizen nog geen onmisbaar vervoersmiddel is geworden, en welke noodzakelijke stappen er dienen te worden genomen om trein een (forse) impuls te geven als vakantievervoersmiddel.

Het huidige internationale treinnetwerk in Europa wordt steeds verder uitgebreid. Lopende lijnen worden verlengd en versneld, nieuwe hogesnelheidslijnen (HSL) worden overal geopend en de Europese ambitie om in 2030 een verdubbeling van het aantal internationale verbindingen gerealiseerd te hebben wordt breed door spoorwegbedrijven en overheden onderschreven. Toch blijft het Europese spoorlandschap een lappendeken: het zijn gesubsidieerde nationale spoorwegmaatschappijen die allemaal een eigen oriëntatie op het netwerk hebben en eerder vanuit een nationaal dan een internationaal standpunt hun netwerken opzetten en uitbreiden. Daardoor bestaan er eigenlijk geen betrouwbare en snelle trans-Europese verbindingen, verschilt de toepassing van HSL enorm per lidstaat, zijn standaarden voor railinfrastructuur nog nauwelijks geharmoniseerd en komt een markt voor tweedehands rollend materieel niet van de grond.

Voor welwillende reizigers zijn er vele drempels om te nemen. Zo kunnen ze nergens terecht voor inzicht in alle mogelijkheden en boekbare tickets; er is geen distributiesysteem (GDS) zoals dat in de luchtvaart al vele jaren bruikbaar is. Omdat tickets vaak pas kort van tevoren beschikbaar worden, is het ver vooruit proberen te plannen van een vakantie ondoenlijk. Bovendien zul je door de lappendeken aan spoorwegmaatschappijen veelal te maken krijgen met meerdere overstappen. Gezien de betrouwbaarheid van de trein per land verschillend is en soms zeer te wensen overlaat, is de kans op het missen van je aansluiting groot en zul je voor grote vertraging en kosten komen te staan. Dit is funest voor vakanties per spoor. Vrijwillige sectorinitiatieven (“agreement on journey continuation”) om je toch een doorreis mogelijkheid te bieden, worden niet door alle Europese maatschappijen ondersteund; zijn simpelweg niet voldoende effectief en bovendien omslachtig en complex te realiseren voor reizigers die een gestroomlijnde reisveraring gewend zijn.

Het is jammer dat rail nog niet massaal van de grond komt: de potentie voor rail als duurzaam vervoersmiddel voor (zaken)reizen is groot. Onderzoek wijst uit dat rail een grote capaciteit heeft voor substitutie van de luchtvaart op korte trajecten (minder dan 3,5 uur reistijd per trein). Bij gunstige ontwikkelingen kan de substitutie van de luchtvaart door trein voor 13 grote steden rondom Nederland oplopen tot 22%. Verbetering van die verbindingen zal ook zorgen voor een grotere bereikbaarheid van bestemmingen op de langere afstand, zoals Zuid-Europa. Bovendien is de bereidheid onder Nederlanders om met de trein op vakantie te gaan erg hoog.

Een belangrijk actueel voorstel dat beweging kan brengen in de internationale treinmarkt is de huidige beoogde MDMS-wetgeving. Deze wetgeving focust erop de markt voor treintickets- en data te openen en te zorgen dat derden treintickets veel gemakkelijker kunnen aanbieden. Als vertegenwoordiger van de reismarkt is de ANVR een groot voorstander van deze wetgeving: in de context van de luchtvaart heeft zo’n opengestelde markt zich al lang bewezen. Door de distributie van tickets los te koppelen van de operatie, wordt een veel eerlijker, dynamischer en effectiever speelveld gecreëerd. Helaas ligt deze wetgeving momenteel stil bij de Europese Commissie en is onbekend of/wanneer deze wordt aangenomen.

De ANVR heeft in haar duurzaamheidsambitie uitgesproken dat de reissector haar klimaatimpact tot *net zero* wil terugbrengen. Onze visie is duidelijk: de internationale treinreis moet zo snel mogelijk groeien. Door te focussen op een veel grootschaliger gebruik van de internationale trein kunnen we werk maken van onze ambitie om te verduurzamen.

Daarom wil de ANVR aan de slag met de volgende Nederlandse en Europese beleidspunten:

- Erken dat trein een onmisbare schakel is in de verduurzaming van vakantie- en zakenreizen;
- EU: creëer een masterplan voor internationaal reizen in de Europese Unie;
- Werk aan de verbetering van reizen over bestaand spoor: verminder overstappen, reistijd, en knoop netwerken aan elkaar om tot een geïntegreerd spoornetwerk te komen;
- Maak een scheiding tussen operatie en distributie van tickets. Open de markt voor ticketverkoop, zodat een gelijkende situatie als in de luchtvaart kan ontstaan en de reisbranche trein veel beter kan integreren in haar ecosysteem;
- Zorg dat spoorwegbedrijven tickets 12 maanden van tevoren beschikbaar kunnen maken, zodat vakantiegangers niet al afhaken bij de eerste oriëntatie op een treinvakantie;
- Verbeter en handhaaf passagiersrechten voor de trein, zodat treinreizen in het algemeen gestroomlijnder wordt;
- Bescherm nieuwe marktpartijen in de railsector en geef ze een kans om de concurrentie met grote gesubsidieerde organisaties aan te gaan; stimuleer een tweedehands markt voor treinmaterieel;
- De reisbranche moet trein echt meer gaan verkopen, zodat processen gestroomlijnd kunnen worden.

De ANVR zal verder aan de slag gaan met het agenderen van dit onderwerp. We zoeken de samenwerking op met branchepartners, starten een werkgroep treinen, faciliteren de integratie van trein in de reissector als gangbare mobiliteitsvorm en zullen natuurlijk bovenstaande punten onder de aandacht brengen van de landelijke en Europese beleidsmakers. Het doel is duidelijk: een forse groei van het aantal vakanties en zakenreizen per spoor.



DUURZAME VAKANTIES DE ROL VAN DE INTERNATIONALE TREIN

INHOUD

1. INTRODUCTIE	7
1.1 Waarom de focus op rail?	8
1.2 Wat wil de ANVR met deze beleidsnotitie?	9
2. HET HUIDIGE INTERNATIONALE TREINNETWERK	10
2.1 Internationale treinen in Nederland en Europa	11
2.2 Betrouwbaarheid internationale treinreis	13
2.3 Materieel en infrastructuur	13
2.3.1 Materieel	13
2.3.2 Infrastructuur	14
2.4 Ontwikkelingen vanaf 2024	14
2.5 Nationale spoorwegmaatschappijen	16
3. DE POTENTIE VAN DE INTERNATIONALE TREIN	17
3.1 Substitutiefunctie luchtvaart	18
3.2 Bereidheid reiziger	19
3.3 Nachttreinen	19
4. MAATSCHAPPELIJK EN POLITIEK SPEELVELD	20
4.1 Europese Treinambities: de Sustainable & Smart Mobility Strategy	21
4.2 Beschikbaarheid van data voor doorverkopers	21
4.3 MDMS	21
5. DE TREIN ALS VERVOERSMIDDEL VOOR VAKANTIE EN ZAKENREIZEN	23
5.1 Factoren die vervoerskeuze beïnvloeden: reistijd, kosten en comfort	24
5.2 Boekingstermijnen en soorten boekingsystemen	25
5.3 Passagiersrechten	25

6. WAT WIL DE ANVR?	27
7. HOE VERDER?	31
8. BRONNEN	33



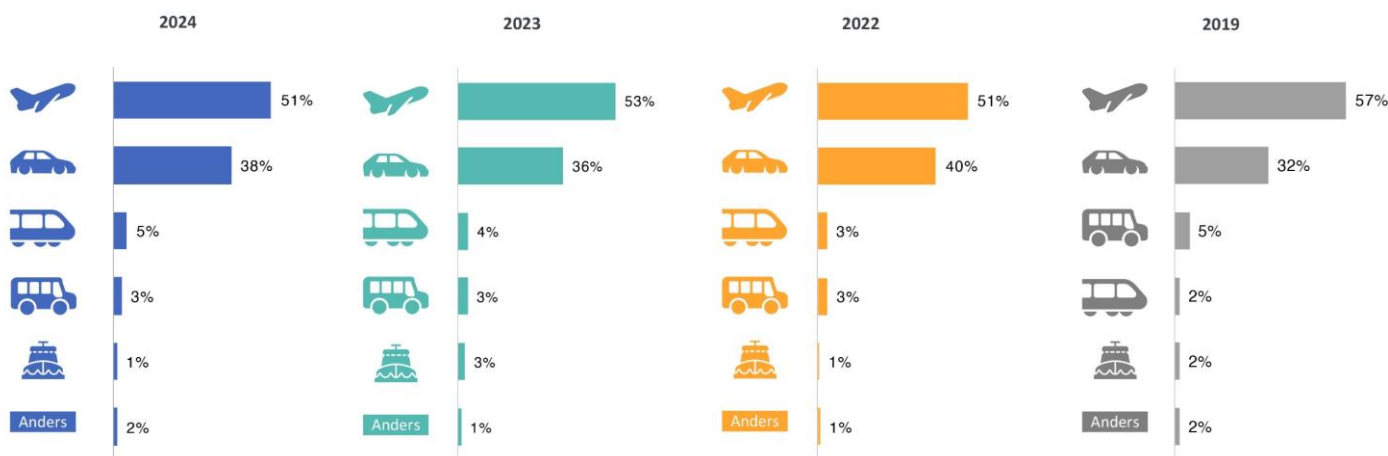
1. INTRODUCTIE

De trein is een belangrijke pijler in de verduurzamingsstrategie van de reisbranche. Dat komt omdat de klimaatimpact van een treinreis tot wel 8 tot 12 keer lager ligt dan van de luchtvaart. Toch komt de trein als vakantieervoersmiddel slecht van de grond. De ANVR wil dat de trein als alternatief fors gaat groeien.



Voor veel experts in duurzaam toerisme en duurzame mobiliteit is de trein het gedroomde alternatief op vervoersmiddelen die een hoge klimaatimpact hebben. De trein biedt namelijk veel voordelen: in theorie is de trein een snelle, comfortabele en ontspannen manier van reizen. Er worden in Europa steeds meer hogesnelheidslijnen (HSL) ontwikkeld en veel verbindingen zijn al sneller dan bus of auto. De terugkeer van de nachttrein, uitbreiding van bestaande verbindingen en het steeds beter aan elkaar knopen van Europese netwerken zorgen voor een verbetering van het aanbod en de mogelijkheden.

Toch wordt de trein als vervoersmiddel voor vakantiegangers nog amper gebruikt – serieuze concurrentie met het vliegtuig is er nog lang niet. Het aandeel reizigers dat met de trein op vakantie gaat, ligt al jaren stabiel op ongeveer 4-5%, terwijl luchtvaart en auto bijna 90% innemen (figuur 1)¹.



Figuur 1: Wijze van transport bij vakanties. Bron: ANVR. (2024)

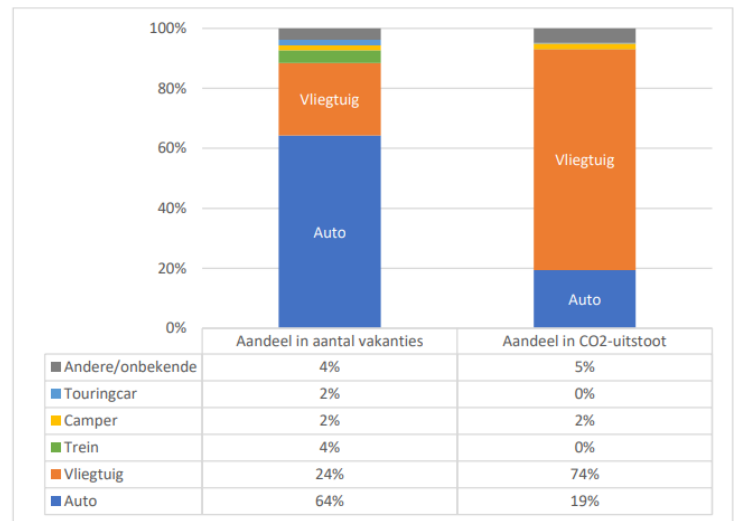
Ook op de zakenreisemarkt laat het product te wensen over en neemt het aantal vluchten weer toe² ondanks door veel multinationale bedrijven uitgesproken ambities om de uitstoot van zakenreizen te willen verlagen. Verhalen over vertragingen bij overstappen schrikken veel reizigers af. Bovendien weten veel reizigers niet waar ze het beste tickets kunnen kopen, of zijn tickets naar de andere kant van Europa door een gebrek aan samenwerking tussen spoorwegmaatschappijen niet eens verkrijgbaar. Door technische verschillen in infrastructuur lopen spoorwegverbindingen niet goed in elkaar over en nationale belangen zorgen ervoor dat spoorwegmaatschappijen niet voldoende hun best willen doen om op Europees niveau samen te werken. Internationale treinen worden ondergeschikt gemaakt aan de reguliere dienstregelingen.

Aan de andere kant zien we een toename van internationale treinreizen onder Nederlanders. Het aantal boekingen bij NS International groeide in 2023 met ongeveer 20 procent³. En ook al zijn dat vooral treinreizen naar dichtbij-bestemmingen als Antwerpen en Parijs en niet naar belangrijke zonzakantiebestedingen, Centraal-Europese bestemmingen als Wenen en Milaan zijn wel de snelst groeiende bestemmingen bij NS⁴.

1.1 WAAROM DE FOCUS OP RAIL?

Om te kunnen voldoen aan de wereldwijde reductiedoelstellingen uit het Klimaatakkoord van Parijs (2015) moet de uitstoot van broeikasgassen van vakantie-reizen zo snel mogelijk omlaag. De ANVR heeft zich hieraan gecommitteerd en in haar duurzaamheidsambities 2050 als doel geschreven om net-zero te zijn⁵. Treinreizen is voor duurzaamheidsexperts het belangrijkste alternatief voor mobiliteit per vliegtuig of auto: de uitstoot van trein ligt namelijk wel 8 tot 12 keer lager⁶ dan bij luchtvaart of auto. Figuur 2 vergelijkt het aandeel van vakanties van verschillende vervoersopties met de CO₂-uitstoot van die verschillende opties⁷. In de luchtvaartsector wordt momenteel hard gewerkt aan allerlei verschillende oplossingen waarmee de uitstoot kan gaan dalen. Toch zal de trein een veel grotere rol moeten gaan spelen, om te zorgen dat de totale uitstoot van internationale reizen echt substantieel naar beneden kan. Dat is hard

nodig, want de verwachte groei van de luchtvaart wereldwijd is nu 4,3% per jaar⁸. Duurzame oplossingen die de groei deels kunnen helpen opvangen zijn dus absoluut noodzakelijk.



Figuur 2: Aandeel reizen en CO2-uitstoot door reizen van vakantiegangers naar vervoersmiddel. Bron: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2023).

De trein heeft veel potentie: waar de luchtvaart waarschijnlijk nog jaren van kerosine gebruik zal moeten maken, rijden treinen veelal elektrisch, en daarmee is verduurzaming veel gemakkelijker dan bij auto's of vliegtuigen. En ook niet-elektrische treinen zijn duurzamer dan andere vervoersmiddelen. In Nederland rijden alle reguliere treinen al volledig op groene stroom⁹, en ook als een trein niet op (groene) stroom rijdt is het een duurzamer vervoersmiddel dan het vliegtuig.

Het belangrijkste is de wens van de reiziger. Veel vakantiegangers gaan voor de korte en middellange afstand graag met de trein¹⁰. Aankomst middenin de stad van bestemming in plaats van kilometers daarbuiten, eenvoudiger gebruik, en milieubewust vervoer maakt voor veel reizigers het vervoer per trein aantrekkelijk en compenseert de lagere snelheid en langere reistijd. Wanneer een aantal probleempunten wat betreft treinvervoer goed worden aangepakt kan de reissector veel meer en veel vaker de trein als vervoer naar de vakantiebestemming ingezet worden.

1.2 WAT WIL DE ANVR MET DEZE BELEIDSNOTITIE?

Deze paper is geschreven voor de reisbranche zelf, de politiek, beleidsmakers en voor alle stakeholders die indirect met treinen te maken hebben. We willen met de paper de kansen en problemen bij vakanties en (zaken)reizen over het spoor in kaart brengen. Daartoe inventariseren we hoe de huidige railmarkt is opgebouwd en hoe de spoormarkt functioneert. Ook focussen we op huidige wet- en regelgeving en ontwikkelingen op het spoor. Vervolgens presenteren we een visie op rail, vanuit het oogpunt van de ANVR en van reisorganisaties. Deze visie sluit veelal aan bij die van bestaande partijen die een vergroting van de mogelijkheden op het internationale spoor ambiëren.

De paper focust zich op de korte tot middellange termijn: enerzijds omdat het vanuit onze duurzaamheidsambities noodzakelijk is om nu aan de slag te gaan met duurzame mobiliteit en anderzijds omdat we in de paper kunnen laten zien dat er genoeg haalbaar is zonder de focus op HSL-projecten. Bovendien wordt in de wetenschap de discussie over de haalbaarheid en relevantie van grootschalige HSL-projecten nog volop gevoerd.

Eerst zullen we ingaan op de huidige situatie. Daarin bekijken we het netwerk, de organisatie van de railsector en hoe dit aansluit op de wensen van de reisbranche maar ook de internationale reiziger. Vervolgens bekijken we de potentie van de internationale trein en hoe deze op de korte afstanden het vliegtuig kan substitueren. Daarna bekijken we het maatschappelijk speelveld en de mate waarin de internationale trein geschikt is voor vakanties en zakenreizen. Aan het eind stellen we een aantal praktische en toepasbare beleidsaanpassingen voor die een direct positief effect zullen hebben op de mogelijkheden van het internationale spoor.



2. HET HUIDIGE INTERNATIONALE TREINNETWERK

Nederland is goed aangesloten op verschillende internationale treinverbindingen en komende jaren worden deze gestaag uitgebreid. Dat is echter niet voldoende: Op Europees niveau blijven de mogelijkheden achter en is de trein simpelweg nog geen geschikt en betrouwbaar vervoersmiddel.



Om een goed beeld te geven van de mogelijkheden van het internationale spoor, wordt eerst een overzicht gegeven van het Nederlandse internationale spoor en de verbindingen met het buitenland. Ook bekijken we de relevantie van deze spoorwegen voor populaire bestemmingen en daarmee voor de Nederlandse reissector.

Verder bekijken we de markt voor nieuw- en tweedehands materieel, omdat deze instrumenteel zijn voor nieuwe railorganisaties als European Sleeper, die een innovatieve rol spelen op de markt. Infrastructuur is fundamenteel voor de internationale trein en wordt daarom ook meegenomen. Ten slotte bekijken we hoe de railmarkt in Europa is georganiseerd en in hoeverre dit aansluit bij internationale reisbehoeftes.

2.1 INTERNATIONALE TREINEN IN NEDERLAND EN EUROPA

Nederland is aangesloten op het Europese netwerk van internationale hogesnelheidslijnen. NS International heeft in Nederland tot 2025 de concessie op de exploitatie van internationale treinverbindingen. Daartoe biedt het verschillende eigen treinen en werkt het samen met internationale vervoerders, zoals Eurostar, Deutsche Bahn (ICE) en ÖBB (NightJet). Figuur 3 biedt een overzicht van internationale treinen die ofwel worden uitgevoerd door NS International, ofwel in samenwerking met partners worden uitgevoerd door NS International¹¹.



Figuur 3: Door NS uitgevoerde internationale dienstregeling in 2023. Bron: Nederlandse Spoorwegen (2023)

NS als overkoepelend treinplatform

NS biedt naast haar eigen treinen ook veel tickets van andere spoorwegmaatschappijen aan. Daarmee is het de belangrijkste bron van tickets voor reizigers. Zo kun je bijvoorbeeld treintickets boeken naar Spanje, Zweden, of Hongarije. Er is echter geen volledig overzicht beschikbaar van alle mogelijke stations die te boeken zijn bij NS International – er is een kaart van de NS waarop alle stations vermeld zouden moeten zijn, maar bij het zoeken naar tickets blijken niet alle bestemmingen beschikbaar, zowel op korte als op lange termijn. Er is ook geen overzicht beschikbaar welke tickets binnen welke termijnen boekbaar worden. Je kunt dus niet achterhalen hoever je van tevoren een ticket naar welke bestemming kunt boeken. Daarmee is NS International wel de belangrijkste, maar (nog) niet een volledige boekingsmodule voor internationale treinreizen.

Na 2025 verliest NS International de concessie op deze internationale verbindingen, met uitzondering van de intercity naar Brussel. Naast de NS dingen hebben ook andere partijen als Arriva en Qbuzz zich bij de ACM gemeld om mee te dingen naar de concessie voor internationale spoorlijnen¹². NS heeft tevens afspraken met andere nationale spoorwegmaatschappijen, waardoor je ook tickets kunt kopen naar bestemmingen die deels niet door NS wordt uitgevoerd.

In het eerste hoofdstuk schetsten we al hoe belangrijk de hogesnelheidstrein kan blijken in de verduurzaming van de reissector. Wanneer je op Europees niveau gaat kijken, zie je helaas dat de mogelijkheden enorm achterblijven. Minder dan de helft van de EU-lidstaten heeft überhaupt hogesnelheidslijnen tussen grote steden; een derde van de verbindingen tussen grote steden die minder dan 500km van elkaar vandaan liggen zijn langzamer dan gemiddeld 60 km per uur. Slechts 3% van die routes hebben hogesnelheidslijnen van 150 km per uur of sneller.¹³

Verschillende West-Europese landen bieden wel een hogesnelheidsnetwerk. Zo beschikt Renfe in Spanje over verschillende hogesnelheidslijnen onder de naam Ave en timmeren ook vrije marktpartijen als Ouigo en Iryo aan de weg. Het aantal treinreizigers in Spanje is daardoor flink gestegen¹⁴. In Frankrijk is TGV (*Trains a Grande Vitesse*) de nationale trots en verbindt grote steden als Lyon, Marseille en Bordeaux met snelheden tot 320 km per uur¹⁵. Ook Italië beschikt over een hogesnelheidsnetwerk dat het noorden met het zuiden verbindt¹⁶ en andere landen als Duitsland, Oostenrijk, Engeland etc. beschikken allen over hogesnelheidsnetwerken, al zijn deze met name ingericht op binnenlandse reizen.

Internationale trein naar zonbestemmingen

Een zonzakantie is nog steeds de belangrijkste soort vakantie voor Nederlanders, en al jaren voeren landen als Spanje, Frankrijk, Italië en Duitsland de lijsten aan als belangrijkste vakantiebestemmingen. Daar valt dus de meeste impact te behalen. Een korte inventarisatie (figuur 4) van de mogelijkheden wijst uit dat een aantal knooppunten in Centraal-Europa relatief goed bereikbaar zijn. Een reiziger heeft ongeveer een halve dag nodig om per trein naar knooppunten te komen die weer verder verbinden met het zuiden van Europa. Daarvoor dien je dan wel meerdere overstappen in je reis te aanvaarden en een reistijd die, met name voor de echt zuidelijke bestemmingen, oploopt tot 20-24 uur enkele reis. Bestemmingen die nog verder weg liggen, zoals Griekenland of Portugal, zijn nog niet boekbaar.

	Bestemming	Kortst mogelijke reisduur	Overstappen
Spanje	Barcelona	13u26m	2
	Valencia	19u22m	2
	Màlaga	24u12m	3
Portugal	Lissabon	Niet beschikbaar	
Frankrijk	Bordeaux	7u6m	2
	Marseille	8u48	2
Oostenrijk	Innsbruck	14u10	0
Italië	Venetië	17u28	5
	Florence	Niet beschikbaar	
	Rome	23u11	3
	Napels	Niet beschikbaar	
	Sicilië	Niet beschikbaar	
Kroatië	Zagreb	17u34	4
Griekenland	Athene	Niet beschikbaar	
	Thessaloniki	Niet beschikbaar	

Figuur 4: Mogelijkheden per trein naar Zuid-Europese bestemmingen., onderzocht in juli 2024 voor augustus. Niet alle bestemmingen waren overal te boeken; belangrijkste websites die zijn gebruikt zijn The Trainline en NS International.

2.2 BETROUWBAARHEID INTERNATIONALE TREINREIS

Jammer genoeg zien we dat de internationale treinreiziger ook niet kan rekenen op een netwerk dat betrouwbaar is. Aanzienlijke problemen zijn er bijvoorbeeld in Duitsland, waar de punctualiteit van de langeafstandstrein momenteel op 63,1% ligt. Dat betekent dat 63,1% van de treinen minder dan 5 minuten vertraging heeft (en dus op tijd rijdt)¹⁷. Ter vergelijking; de punctualiteit van het Nederlandse hoofdrailnet (HRN; de reguliere binnenlandse treinen in Nederland) ligt momenteel op 93,6%. Ook de Nederlandse HSL rijdt betrouwbaarder dan in Duitsland, met 82,1%¹⁸. Gezien het grote aantal overstappen kan dit percentage funeste gevolgen hebben voor je vakantie: bij de internationale trein reserveer je in veel gevallen je plekje. Omdat je je overstap niet haalt, ben je je plaats ook kwijt. En omdat internationale treinen niet de frequentie hebben van het reguliere spoornet, kan je een snelle verbinding ook wel vergeten en ben je aangewezen op lokale intercity's en stoptreinen.

2.3 MATERIEEL EN INFRASTRUCTUUR

Grensoverschrijdend treinreizen mogelijk maken betekent natuurlijk dat treinen door verschillende landen kunnen rijden. Daarvoor is een logisch functionerend, goed aansluitend en logisch op elkaar afgestemd spoornet voor nodig. Helaas is de realiteit het tegenovergestelde. De Europese Unie is een lappendeken van nationale spoortrajecten die niet geharmoniseerd met elkaar zijn verbonden.

2.3.1 MATERIEEL

De internationale markt voor rollend materieel is niet erg divers: 80% van de markt is in handen van slechts 20 bedrijven¹⁹. De markt is lucratief voor deze bedrijven, aangezien de vraag naar nieuw rollend materieel in de Europese Unie groeit met 2-3% per jaar. De totale ontwikkelfase voor nieuw materieel is ongeveer 7-9 jaar.

Met name een goed functionerende tweedehands markt is belangrijk voor nieuwe spelers op de markt. Nieuwe treinen zijn (te) duur en de ontwikkeltijd is voor kleinschalige commerciële operaties te lang. Daarnaast is het, vanwege de uitgebreide verschillen die op de Europese spoornet bestaan, zeer lastig om investeerders te vinden die bereid zijn om in kleine nieuwe spelers te investeren²⁰. Daarom zijn nieuwe spelers vooral aangewezen op tweedehands treinstellen.

Het probleem is dat er geen duidelijke markt bestaat waar tweedehands materieel uitgebreid kan worden verhandeld, en de ontwikkeling van zo'n markt lijkt ook niet van de grond te komen. Dat maakt het lastig voor nieuwe onafhankelijke spoorwegbedrijven om voet aan de grond te krijgen. Volgens startups als European Sleeper en GoVolta en brancheorganisatie voor *new entrants* Allrail komt dat doordat verschillende nationale spoorwegmaatschappijen actief proberen om de tweedehands markt klein te houden. Een voorbeeld is Frankrijk, waar verschillende nieuwe spelers aangeven dat SNCF (nationale spoorwegmaatschappij in Frankrijk) de competitie 'de nek omdraait' door geen tweedehands materieel beschikbaar te stellen en de prijzen voor het gebruik van de infrastructuur in Frankrijk extreem hoog te houden²¹. Nog zo'n voorbeeld is te vinden in Oostenrijk en Tsjechië, waar volgens de Europese Commissie een actieve boycot plaatsvindt door nationale maatschappijen ÖBB en ČD om private maatschappij RegioJet tegen te houden²². Eenzelfde soort situatie bestaat in het Verenigd Koninkrijk, waar The Railway in een online artikel stelt dat 'er geen enkele pogingen [door de overheid] worden gedaan om met spoorwegbedrijven te bekijken hoe om te gaan met stijgende passagiersaantallen, of hoe nieuwe, tweedehands of afgeschreven treinen op een efficiënte manier kunnen worden ingezet, zodat het ten goede komt van de passagier²³. Hetzelfde artikel gaat vervolgens uitgebreid in op alle tekorten die bestaan dankzij de inefficiënte inzet van materieel. Organisaties als AllRail en AERRL, beide brancheorganisaties voor private spoorwegbedrijven en rolling stock-leasebedrijven pleiten daarom voor het openen en breder beschikbaar maken van zowel een nieuwe als tweedehands rolling-stock markt²⁴.

2.3.2 INFRASTRUCTUUR

Hetzelfde artikel van The Railway concludeert ook dat uniforme en geharmoniseerde regelgeving op Europees niveau essentieel is voor competitieve en doorontwikkelde infrastructuur. Dit sluit aan bij de strategie van de Europese Unie op gebied van treinen, en dan meer specifiek het initiatief "Single European Railway Area", dat focust op het verwijderen van technische, administratieve en juridische obstakels in de Europese railsector, om zo één open markt te creëren voor treindiensten. Daaronder vallen het harmoniseren van standaarden, zorgen dat er eerlijke competitie is op gebied van infrastructuur, en het openen van nationale passagiersmarkten voor competitie²⁵. Deze strategie is toegepast in het aannemen van vier 'railway-packages' waarmee de Europese Unie sinds 2001 beoogt om de Europese railsector te harmoniseren. Een voorbeeld van een initiatief is de invoering van het ERTMS, een overkoepelend informatiesysteem voor het beveiligen van treinsystemen in Europa dat momenteel breed wordt uitgerold in de Europese Unie. Het doel van dit systeem is om beveiliging op Europees niveau te harmoniseren, zodat grensoverschrijdende verbindingen makkelijker kunnen worden gerealiseerd²⁶.

Volgens Pier Eringa komt er in het algemeen van harmonisatie nog te weinig terecht. Hij benoemt hoe spoorwegsystemen niet goed op elkaar aansluiten, verschillende landen werken met verschillende spanningssystemen, spoorbreedten en andere technische aspecten van het spoor, en zelfs op gebied van taal blijft men weigeren om in het Engels te werken, zoals dat bij de luchtvaartsector gebeurt²⁷.

2.4 ONTWIKKELINGEN VANAF 2024

De laatste jaren zijn er veel ontwikkelingen op de high-speed railmarkt in Europa. Stakeholders en investeerders lijken breder te zien dat de vraag naar high-speed rail groot is, en dat de uitdaging is om aan deze vraag te kunnen gaan voldoen²⁸. In dit hoofdstuk geven we een overzicht van de vorderingen in de railmarkt die momenteel en de komende jaren plaatsvinden.

NS kondigt verbeteringen aan in hun eigen internationale treinnetwerk: zo wordt in 2024 het treinvervoer naar België in frequentie verdubbeld²⁹ en wordt door een verbetering in de dienstregeling naar Berlijn de reistijd een half uur korter³⁰. Ook zijn verschillende kleine verbeteringen van de ICE-treinen naar Frankfurt aangekondigd en worden op verschillende manieren grensoverschrijdende treinen geïntroduceerd naar bijvoorbeeld Aken, Münster en Düsseldorf. Toch blijft 6 uur reistijd naar Berlijn teleurstellend, rekening houdend met de reisafstand van nog geen 700 kilometer. Met de beschikbare technologie voor hogesnelheidstreinen zou de ambitie moeten zijn om dat in vier uur te kunnen overbruggen. In dat geval is de trein in tijd een serieuze concurrent van het vliegtuig. Prorail³¹ meldt wel dat de internationale trein in de toekomst centraler zal worden gesteld in het maken van dienstregelingen. De directeur belooft dat internationale netwerken beter op elkaar zullen worden afgestemd. Zo worden directe treinen naar Zuid-Frankrijk overwogen, kunnen beter op elkaar afgestemde dienstregelingen de Eurostar naar Londen met een halfuur versnellen en komt er wellicht een directe trein met Hamburg. Deze ontwikkelingen passen in een grotere focus op een Europees spoor.

Internationale verbindingen in ontwikkeling

- Per 25 maart 2024 de European Sleeper, van Brussel via Berlijn naar Praag; EU-sleeper start tevens in 2025 met een nieuwe nachttrein tussen Amsterdam en Barcelona.
- Sinds 2023 zijn er nieuwe Nightjet verbindingen van München via Wenen naar o.a. Parijs en Genoa; tevens komt er vanaf december 2023 een NightJet van Berlijn naar Parijs;
- Parijs naar Madrid en Venetië;
- Nieuwe 3-landentrein tussen Aken, Luik en Maastricht;
- In 2024 start Portugal met de bouw van een hogesnelheidsnetwerk tussen Porto, Lissabon en Vigo;
- Een nieuwe slaaptrein van Praag naar Zurich met ČD;
- Berlijn naar Stockholm via Hamburg en Denemarken;
- Verschillende hogesnelheidsverbindingen in Italië;
- Verschillende hogesnelheidsverbindingen tussen Spanje en Frankrijk met verschillende maatschappijen.
- In 2026 wordt ook een HS1-verbinding verwacht tussen Londen en Bordeaux.

Figuur 5: Internationale treinverbindingen in ontwikkeling. Bron: Euronews (2024)

Length of the high-speed network in commercial operation by UIC Regions



Figuur 6: Operationele high-speed netwerken per regio. Bron: UIR (2023).

In Europees verband wordt door verschillende spoorwegmaatschappijen onderzoek gedaan naar het beter “aan elkaar knopen” van treinverbindingen, in het samenwerkingsverband Eurolink.³² Verschillende landen zijn ook druk om hun railmarkt te vernieuwen of open te breken: in Spanje werd (met succes) de markt voor high-speed rail opengeboken en gesubsidieerd, waardoor het aantal passagiers in 2022 bijna verdubbelde ten opzichte van het jaar daarvoor³³. In Frankrijk heeft president Macron toegezegd de spoorwegen te willen revitaliseren en ook in Duitsland werd in september door de minister van Transport bekendgemaakt dat er 40 miljard euro in de nationale spoorweginfrastructuur wordt geïnvesteerd. Concreet worden er in Europa verschillende nieuwe internationale treinverbindingen opgezet, nu en in de komende jaren. Voorbeelden hiervan worden weergegeven in figuur 5³⁴. Toch is interessant dat de focus op hogesnelheidslijnen binnen de EU van een totaal andere schaal is dan Azië; de schaal waarop hogesnelheidslijnen daar reeds bestaan en ook worden ontwikkeld is van een ander kaliber, zoals zichtbaar in figuur 6³⁵.

2.5 NATIONALE SPOORWEGMAATSCHAPPIJEN

De railsector is in elk EU-land vaak hetzelfde georganiseerd: het betreffen vroegere staatsbedrijven, die gedurende de jaren 80-90 in meer of mindere mate zijn geliberaliseerd, maar waarbij de staat vaak wel volledig eigenaar is gebleven van het spoorbedrijf. Omdat deze organisaties vaak een groot deel van de markt in handen hebben, worden ze daardoor meestal automatisch gezien als de beste oplossing voor de spoorwegmarkt. Vrijwel alle nationale spoorwegbedrijven ontvangen overheidssubsidies om (lokaal) openbaar vervoer voor brede lagen van de bevolking beschikbaar te maken. De prijs van een treinkaartje bedraagt in Nederland ongeveer de helft van de totale kosten van de rit. Deze subsidiëring verloopt over het algemeen via de infrastructuurbedrijven. In Nederland bijvoorbeeld werd in 2017 2 miljard subsidie aan Prorail toegekend. Onderzoek heeft ook uitgewezen dat bij subsidiëring van de spoorwegen, de weg via de infrastructuurbeheerder de meest effectieve is en dat dit in Europees verband ook geldt³⁶.

Gedurende afgelopen jaren is deze subsidie in veel Europese landen versoberd, ten voordele van investeringen in wegnetten. Gemiddeld worden voor elke euro die er aan treinen wordt gesubsidieerd, 1,6 euro aan wegnetten uitgegeven³⁷. Dat zorgt ervoor dat de spoorwegbedrijven hun posities consolideren en focussen op netwerken die de meeste resultaten boeken. Dat betekent dat ze de voorkeur geven aan binnenlandse reizigers, die frequent en betrouwbaar gebruik maken van het spoor. Ruimte vrij maken voor andere vervoerders, en derden de kans geven om een commercieel model op te bouwen rond de doorverkoop van treintickets, is niet in het belang van treinmaatschappijen. Dat zie je ook aan de resultaten: volgens Allrail, de belangenorganisatie voor nieuwe/commerciële spoorwegbedrijven in Europa, hebben “tientallen miljarden euro’s subsidies slechts geleid tot een aandeel van de internationale trein in alle beschikbare vervoersopties voor internationaal reizen van slechts 4 procent”³⁸. Volgens hen bewijst de liberalisering van de luchtvaart in de afgelopen 30 jaar dat er veel meer mogelijk kan worden als het spoor verder geliberaliseerd wordt. Liberalisering is overigens in Europees verband wettelijk geregeld: Sinds 2010 is de internationale spoormarkt ‘op papier’ opengesteld en sinds 2019 ook de binnenlandse spoormarkt. Feitelijk probeert de Europese Commissie al sinds 1990 de spoormarkt verder te liberaliseren. Onderzoek van OneWorld wees uit dat hier steeds een sterke tegenlobby door de treinmaatschappijen wordt gevoerd. Mede daardoor worden veel concessies alsnog onderhands gegund³⁹. In Nederland wordt deze gunning van de HRN (hoofdrailnet)-concessie aan NS door de Europese Commissie tegengesproken. De commissie maant de Nederlandse regering om zich te houden aan Europese mededingingsregels die stellen dat een onderhandse gunning aan NS niet toegestaan. Overigens heeft Nederland wel besloten om de concessie voor internationale hogesnelheidslijnen te liberaliseren en voor open toegang beschikbaar te maken⁴⁰.

Ook in Duitsland wordt de positie van Deutsche Bahn als oneerlijk gezien. De Duitse Monopolies-commissie, een onafhankelijk adviesorgaan van de Duitse overheid, vraagt om ambitieuze hervormingen van de Duitse spoorwegsector. De commissie meldt in een rapport dat de Duitse infrastructuur structureel gescheiden moet worden van de ‘service provision’ (verkoop van treintickets) om op die manier zeker te stellen dat de infrastructuur geoptimaliseerd gebruikt wordt bij een bredere groep spoorbedrijven.⁴¹

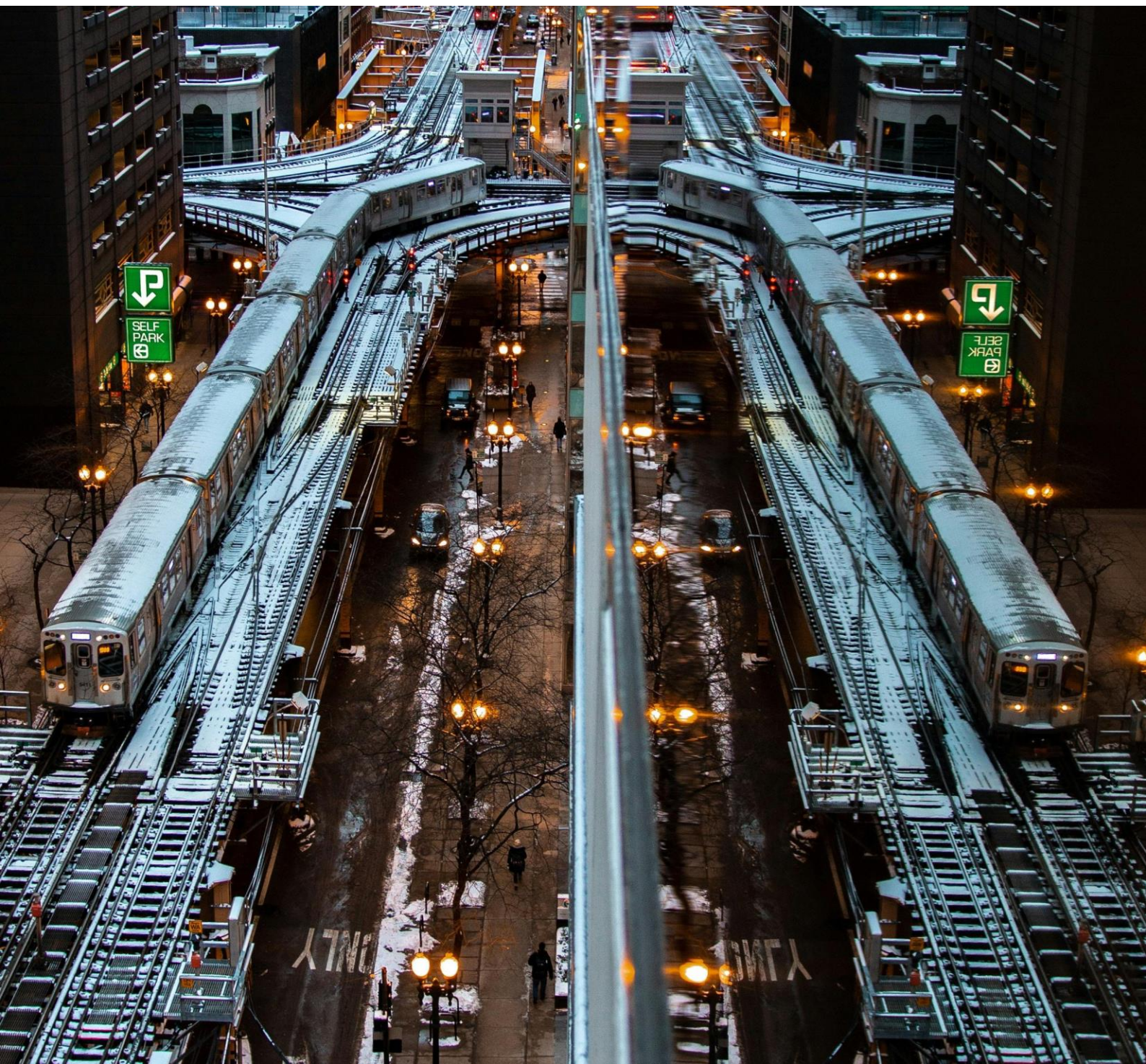
Samengevat ziet het Europese spoorlandschap eruit als een lappendeken van nationale spoorwegmaatschappijen, die allemaal met hun eigen oriëntatie op het spoor komen; eigen treinen inkopen, afhankelijk van overheidssubsidies; klassensystemen hanteren; zelf hun trajecten kiezen en uitbreiden; hun eigen boekingsystemen hanteren en hun grenzen bewaken. De uitgebreide nationale subsidies zorgen ervoor dat spoorwegmaatschappijen op nationaal niveau presteren en resultaten aantonen. Daardoor heeft bijvoorbeeld Nederland een uitgebreid en goed functionerend treinnetwerk, gefocust op de nationale reiziger.

Omdat in Europa de noodzaak voor een internationaal treinnetwerk toch wel doordringt, zijn veel spoorwegmaatschappijen wel druk met de internationalisering van het spoor en wordt steun voor een internationaal netwerk breed door nationale spoorwegmaatschappijen uitgesproken. Op de beurs RailTech (2022) werd steun voor een verbeterd internationaal spoor door bedrijven als de NS, Prorail en de TGV breed uitgesproken en wordt een verdubbeling van de internationale treinen per 2030 voorzien⁴². ProRail-directeur John Voppen geeft in een interview met Treinreiziger.nl aan dat de internationale trein in 2030 het uitgangspunt moet zijn bij het opzetten van een nieuwe dienstregeling⁴³. Ook de NS zet in op een grote groei van de internationale verbindingen, en zet in op een verdubbeling. Ze denkt dat de politiek dit kan bereiken door “te investeren in infrastructuur en door een stimulerend fiscaal beleid te voeren”.⁴⁴



3. DE POTENTIE VAN DE INTERNATIONALE TREIN

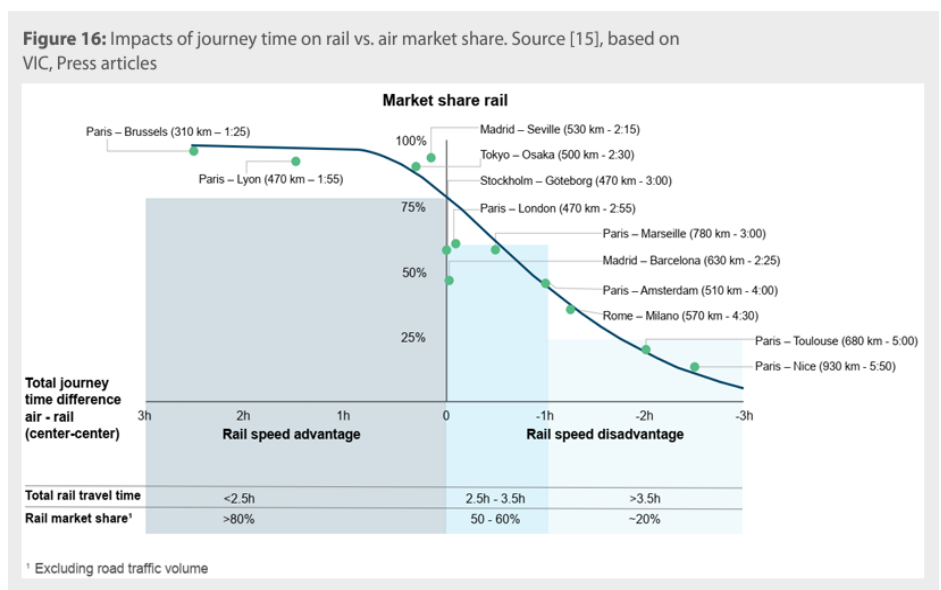
Er is veel discussie over de potentie van de internationale trein als duurzaam alternatief op de auto of de luchtvaart. Verschillende onderzoeken tonen aan dat de trein een grote substitutiefunctie kan hebben op de korte afstand. Dat is ook gunstig voor de middellange afstand, zowel op gebied van uitstoot als van bereikbaarheid.



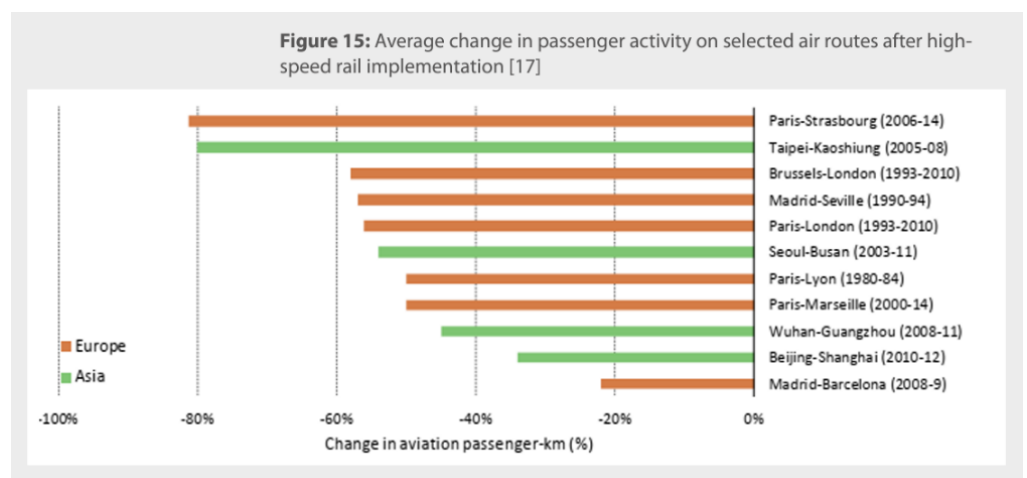
In het vorige hoofdstuk brachten we het huidige treinlandschap in kaart. Daarin zien we dat de internationale trein een belangrijke rol vervult, maar als gangbaar internationaal vervoersmiddel niet doorbreekt. In dit hoofdstuk zullen we aantonen dat er zeker mogelijkheden zijn voor de (hogesnelheids)trein om op lange termijn die functie wel te gaan vervullen: met name op de korte afstand en in mindere mate op de middellange afstand heeft de trein deze mogelijkheden absoluut.

3.1 SUBSTITUTIEFUNCTIE LUCHTVAART

De ERA (European Union Agency for Railways) voerde in 2022 een groot onderzoek uit naar de potentie van de internationale trein. Zij laten op een aantal manieren zien hoe het aanleggen van high-speed rail netwerken tussen belangrijke bestemmingen kan zorgen voor een forse afname in passagiersluchtvaart. In figuur 7 zie je hoe high-speed rail in het verleden al heeft kunnen zorgen voor een afname van het aantal luchtvaartpassagiers (in percentages) op verschillende trajecten. Die impact is fors, en kan oplopen tot ruim 80% procent van het aantal passagiers op drukke routes. In figuur 8 zie je hoe dat werkt: de cruciale reistijd om rail nagenoeg volledige substitutie te laten bieden voor luchtvaart is ongeveer 2,5 uur.



Figuur 7: Gemiddelde verandering in passagiersactiviteit op luchtvaartroutes na implementatie van high-speed rail. Bron: ERA (2022)



Figuur 8: Marktaandeel luchtvaart vs. trein bij verschillende treinafstanden. Bron: ERA (2022)

De kracht van de substitutie op de relatief korte afstand van de hogesnelheidstrein ziet men bijvoorbeeld terug in Spanje⁴⁵. Maar ook bij langere afstanden zorgen hogesnelheidstreinen voor aanzienlijke substitutie. Zo heeft de verbinding tussen Parijs en Amsterdam voor bijna 50% verplaatsing naar rail gezorgd, ook al is de totale reistijd nog steeds 4 uur (en een uur méér dan met het vliegtuig). Het onderzoek vat het samen onder de volgende vergelijking tussen vliegtuig en rail⁴⁶:

- Waar de treinreistijd minder is dan 2 uur, domineert high-speed rail de markt en kunnen airlines beter helemaal opgeven.
- Wanneer de treinreistijd tussen de 2 en 3,5 uur is, is trein de dominante modaliteit;
- Wanneer de treinreistijd tussen de 3,5 en 5,5 uur is, is luchtvaart de dominante modaliteit;
- Wanneer de treinreistijd meer dan 5 uur is, wordt trein een verwaarloosbare speler t.o.v. luchtvaart.

Een recent onderzoek van het KiM focust meer op Nederland en omliggende landen en sluit aan bij bovenstaand onderzoek. 1/3e van de vluchten vanaf Schiphol vliegt minder dan 750 km, dus er is een significante slag te maken. Het KiM becijferde dat bij gunstige ontwikkelingen in 2030 de substitutie van luchtvaart naar trein voor 13 grote steden rondom Nederland kan oplopen tot 22%⁴⁷.

Samengevat zijn er dus potentieel grote mogelijkheden voor trein om als substitutie voor de luchtvaart te werken. Substitutie op individuele verbindingen tussen grote steden kan oplopen tot meer dan 80% en substitutie rondom een regio als Nederland kan bij afstanden tot 750 kilometer oplopen tot tientallen procenten. Dat maakt van rail een belangrijke kanshebber in het verduurzamen van internationaal transport. Er ligt dus een duidelijke motivator voor de Europese Unie om aan de slag te gaan met het uitbreiden van internationale treinbestemmingen.

Niet alleen zijn zulke verbeteringen gunstig voor zakenreizigers, citytrips en vakanties naar die regio's, ook liggen zuidelijker gelegen bestemmingen (Zuid-Frankrijk, Spanje, Italië) in het verlengde van die routes en zullen vakanties per rail naar die bestemmingen ook kunnen profiteren van substitutie. Zo zijn Frankfurt en Parijs belangrijke knooppunten in de treinreis naar Zuid-Europa; het KiM geeft aan dat twee-derde van de mogelijke substitutie plaatsvindt op Frankfurt, Parijs en op Londen.

3.2 BEREIDHEID REIZIGER

Hoewel de trein nog niet concurreert met het vliegtuig of de auto, neemt de bereidheid om met de trein op vakantie te gaan de laatste jaren behoorlijk toe. Eerder werd al benoemd dat internationale reizen bij NS International in 2023 zo'n 20% waren gestegen. Ook bij TUI zijn treinreizen flink in de lift: de reisaanbieder verkocht in 2023 201% meer vakanties per trein dan in 2019⁴⁸. Ook de vraag naar nachttreinen is enorm: in 2022 waren bijvoorbeeld de beschikbare nachttreinen van de NightJet vrijwel altijd volgeboekt⁴⁹. Onderzoek door Natuur & Milieu wees al uit dat 78% van de Nederlanders open staat om met de trein te reizen naar bestemmingen tot 700 kilometer⁵⁰ maar dat vooral de percepties van (problemen met) comfort, reisduur en onzekerheid deze ambities in de weg staan. In hoofdstuk 5 wordt verder gekeken naar de perceptie rondom de trein.

3.3 NACHTTREINEN

Gedurende lange tijd nam het aantal internationale nachttreinverbindingen af; echter ziet men de laatste jaren weer een toename in het aantal internationale verbindingen. Voorbeelden zijn de introductie van de NightJet, en relatief nieuwe vervoerder European Sleeper, dat meerdere keren per week naar Berlijn en Praag rijdt. Ook kun je o.a. in Engeland, Italië en Scandinavië bepaalde routes per nachttrein ondernemen.

Een onderzoek van het KiM laat uitgebreid zien hoe de nachttrein werkt⁵¹. De potentie van de nachttrein zit in de efficiënte benutting van de reistijd. Doordat je 's nachts slaapt, benut je je reistijd op een efficiënte manier. Zo kun je bijvoorbeeld 's avonds vertrekken, en in de ochtend aankomen. Je hebt dan zowel geslapen als gereisd.

De nachttrein kent ook zijn problemen, zoals blijkt uit datzelfde onderzoek. Belangrijke conclusies zijn dat nachttreinen duur zijn om te opereren, en (nog) niet hun eigen kosten kunnen terugverdienen. Dat komt door weinig slaapplekken per trein (minder omzet), duur materieel (dat niet voor andere doeleinden kan worden ingezet), en hoge personeelskosten. Het onderzoek concludeert bovendien dat er geen level-playing field bestaat voor nieuwe operators van nachttreinen; sommige maatschappijen ontvangen subsidies (bijvoorbeeld ÖBB, operator van de NightJet), terwijl new-entrants dit zelf moeten organiseren.

4. MAATSCHAPPELIJK EN POLITIEK SPEELVELD

Helaas heeft wetgeving om de verkoop van tickets te stroomlijnen het in Europees verband de afgelopen jaren niet gehaald. Dat is jammer: een open markt voor doorverkoop van tickets heeft zich al bewezen in de luchtvaart- en reissector. Daarom pleit de ANVR alsnog voor het invoeren van MDMS-wetgeving in zijn meest ambitieuze vorm.



In voorgaande hoofdstukken zagen we al dat de trein een onmisbaar onderdeel is in de verduurzaming van de internationale mobiliteit en dus één van de belangrijkste pijlers is om de reissector in zijn geheel te verduurzamen. Internationaal passagiersvervoer en mobiliteit zijn publieke zaken waar iedereen gebruik van maakt. De luchtvaart, vliegvelden, spoorwegen, autowegen, havens: het zijn essentiële onderdelen van onze maatschappij. Vrijwel altijd zijn deze infrastructurele plaatsen en bedrijven ook (deels) in handen van de overheid of grootschalig gesubsidieerd. Daarom is het essentieel om te kijken naar het maatschappelijke, publieke en politieke speelveld ten aanzien van internationale spoorwegverbindingen.

4.1 EUROPESE TREINAMBITIES: DE SUSTAINABLE & SMART MOBILITY STRATEGY

De Europese Commissie erkent in haar Sustainable and Smart Mobility Strategy⁵² het belang van internationaal transport voor Europa en de noodzaak om dit te verduurzamen, wetende dat de transportsector ongeveer 25% van de totale emissies van Europa veroorzaakt. De commissie ziet het gebrek aan direct toepasbare technologieën om de luchtvaartsector te verduurzamen. Naast inzet op onderzoek en uitbreiding van die technologieën voor die sector, worden treinen gezien als één van de grote alternatieven om de reissector te verduurzamen, en zet de Europese Commissie dus in op de verbreding en opening van de railsector. De commissie stelt ambitieuze doelen: in 2030 moet het aantal hogesnelheids-treinreizen verdubbeld zijn, en moeten alle reizen in het openbaar vervoer of met publieke aanbieders onder de 500 km CO₂-neutraal zijn. Deze doelstellingen worden veelal door nationale spoorwegmaatschappijen overgenomen.

Daarnaast is de internationale bruikbaarheid van het spoor ook een speerpunt. Zo zijn in de afgelopen decennia de sporen geharmoniseerd en zijn er verschillende beleidspakketten vanuit de Europese Commissie die gericht zijn op het harmoniseren van de infrastructuur van verschillende landen en openen van de treinenmarkt (zie hoofdstuk 2).

4.2 BESCHIKBAARHEID VAN DATA VOOR DOORVERKOPERS

Vliegtickets zijn breed beschikbaar voor de consument. Je kunt op allerlei verschillende manieren aanschaffen: naast de eigen verkoopkanalen van luchtvaartmaatschappijen, zijn er de Global Distribution Systems (GDS), zoals Sabre, Travelport en Amadeus, waar je tickets kunt vergelijken en boeken, en dit voor wereldwijd vrijwel alle bestemmingen. De GDS stellen verkopers tevens in staat tickets te boeken waarin routes van verschillende airlines met elkaar worden gecombineerd. Ook kan gelijk een hotel, huurauto, trein of ferry-ticket worden geboekt en in prijs met elkaar worden vergeleken. De plaatsing van al deze reiscomponenten in één systeem maakt het tevens mogelijk de hele afhandeling, rapportage maar ook betaling centraal te verwerken. Deze GDS's maken het mogelijk niet een vlucht maar een hele reis in één keer te boeken en verschillende reis- en overnachtingsmogelijkheden met elkaar te combineren. Er zijn nog veel meer 'aggregators' die vliegtickets, bus, hotel tot opera tickets met elkaar combineren. Voor de klant betekent dit keus, gemak, eenvoud in afrekening en (prijs) vergelijking van de verschillende mogelijkheden.

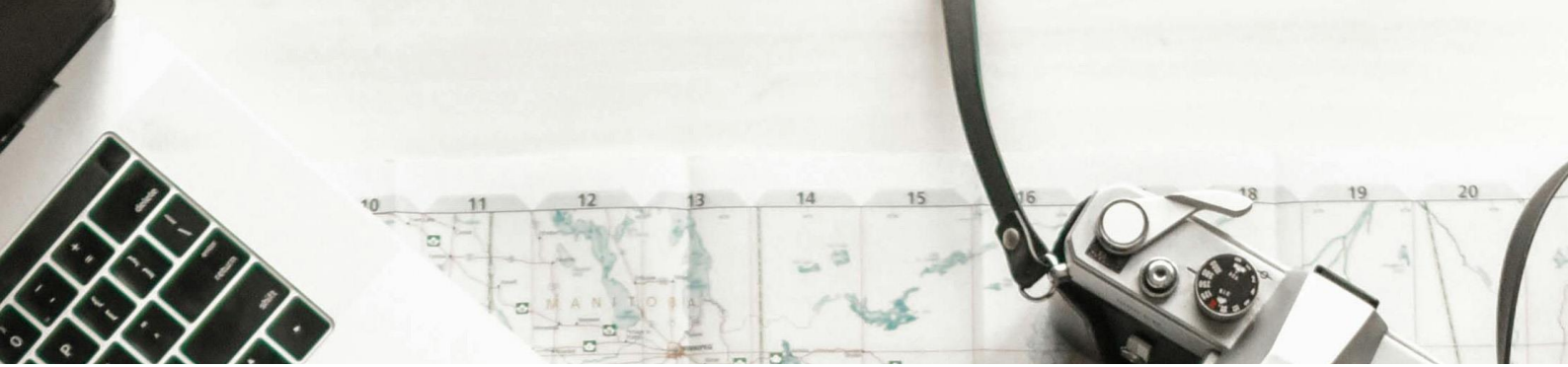
In de luchtvaartsector is dit goed ingebed, maar voor de trein is dit compleet anders. Omdat de internationale trein voor nationale maatschappijen van ondergeschikt belang is, wordt er ook weinig focus gelegd op een breed en concurrerend aanbod van internationale treinreizen. In de praktijk zorgt dat ervoor dat treintickets beschikbaar zijn in 'eilandjes' op verschillende platforms; veel treinmaatschappijen werken weinig samen, met elkaar of met doorverkopende partijen. Treinmaatschappijen willen veelal de ticketverkoop in eigen beheer houden, niet of met veel weerstand beschikbaar stellen aan derde partijen. En zoals eerder al werd geconstateerd, de periode waarin tickets geboekt kunnen worden loopt per traject en maatschappij enorm uiteen.

4.3 MDMS

Een belangrijk actueel voorstel in Europese context is de beoogde MDMS-wetgeving (Multimodal Digital Mobility Services). MDMS zijn platforms die doorverkoop verzorgen van treintickets, gecombineerd met andere producten. Het doel is dat verschillende mobiliteitsopties makkelijker te combineren zijn met andere manieren om te reizen, zoals het vliegtuig of een huurauto. Het doel is tweeledig: het beter benutten van het potentieel van multimodale mobiliteitsdiensten, en het bevorderen van competitie tussen aanbieders van MDMS. De beoogde beleidsmaatregelen kunnen ervoor zorgen dat data breder beschikbaar wordt voor aanbieders en dat op die manier verschillende mobiliteitsdiensten makkelijker aan elkaar geknoopt kunnen worden. Daarmee wordt de grondslag voor de trein als aantrekkelijk alternatief vervoersmiddel dus enorm verbeterd. De ANVR is dus een groot voorstander van de MDMS-wetgeving.

De CER (Community of European Railways and Infrastructure Managers) heeft kritisch gereageerd op de MDMS wetgeving⁵³. Zij geven aan dat de sector zelf de beste mogelijkheden heeft om de problemen op te lossen. Spoorwegondernemingen willen de vrijheid om naar eigen inzicht commerciële overeenkomsten aan te gaan met ticketverkopers. Op die manier kan, volgens de maatschappijen, beter aan wettelijke verplichtingen worden voldaan en is de bescherming van de consument gegarandeerd bij problemen. Daarnaast is de sector bang voor hoge ticketprijzen, omdat doorverkopers er marges over berekenen.

Een voorstel tot wetgeving is gedaan door de Eurocommissaris van Transport Velez, maar is helaas in 2023 vertraagd tot na de Europese verkiezingen. De wetgeving was één van de pilaren van voormalig eurocommissaris Frans Timmermans. Met zijn vertrek uit Brussel is ook een drijvende kracht achter de innovaties op de spoorwegmarkt verdwenen. De vooruitzichten zijn met de huidige politieke samenstellingen in vele landen dus niet positief voor voorstanders van de MDMS-wetgeving.



5. DE TREIN ALS VERVOERSMIDDEL VOOR VAKANTIE EN ZAKENREIZEN

De trein heeft door de jaren heen een behoorlijk negatief imago gekregen. Soms terecht, maar soms ook niet: de reistijd is vaak korter dan men denkt, en ook de prijs is niet standaard hoger dan in de luchtvaart. Toch zal de trein zijn imago moeten verbeteren. Dit kan met name door tickets eerder beschikbaar te stellen, en de passagiersrechten te stroomlijnen.



In de media wordt de internationale trein als vervanger voor het vliegtuig vaak in negatief daglicht gesteld. Verhalen over vertragingen, uitval en problemen met aansluitende connecties zijn legio. Dit kan voor veel reizigers een afschrikkende werking hebben: er is namelijk een alternatief dat veel sneller, efficiënter en gemakkelijker voorhanden is. Toch blijkt deze perceptie niet altijd juist. De trein heeft behoefte aan een beter imago. Wel is er ook behoefte aan het stroomlijnen van passagiersrechten, zodat deze beter aansluiten bij de behoefte van de internationale reiziger.

5.1 FACTOREN DIE VERVOERSKEUZE BEÏNVLOEDEN: REISTIJD, KOSTEN EN COMFORT

Uit verschillende onderzoeken blijkt dat de drie grote bepalende variabelen voor de keuze voor welk transportmiddel voor een internationale reis nog steeds bestaan uit reistijd, prijs en comfort/gemak⁵⁴. Dit is een van de duidelijke redenen dat de luchtvaart nog steeds de belangrijkste vervoerder is voor internationale reizen: het is sneller, vaak goedkoper en het ervaren comfort is ook hoog. Echter blijkt uit onderzoek ook dat veel van de ervaren voordelen van alternatieven in de praktijk enigszins meevallen ten opzichte van treinreizen.

Zo is de gepercipieerde reistijd vaak langer dan de daadwerkelijke reistijd. Bij treinreizen wordt namelijk door de reiziger vooral gekeken naar de zogeheten ‘deur-tot-deur’ tijd; dus de reistijd vanaf het moment dat je thuis vertrekt, tot je op bestemming aankomt. Bij de luchtvaart wordt alleen naar de reistijd van de vlucht zelf gekeken. De inchecktijd, wachttijd bij de gate, reistijd naar het vliegveld enzovoorts worden allemaal niet meegenomen in de overweging. Een onderzoek van ING toonde aan dat voor vijf van de drukste korte routes in Europa de trein meestal sneller is: zo kun je bijvoorbeeld in evenveel reistijd van Parijs naar Amsterdam of Londen, en ben je op het traject Madrid – Barcelona ook sneller met de trein⁵⁵.

Steekproef ticketprijzen vliegtuig versus trein (enkele reis)

	Vliegtickets via		Aanbieder	Bijzonderheden treinticket
	SkyScanner**	Goedkoopste Treinkaartje		
Amsterdam - Praag	€ 51	€ 39,00	NS Int+CD***	Gesplitst ticket (in Bad Bentheim)
Amsterdam - Berlijn	€ 62	€ 39,90	DB/NS/TL*/HR*	
Amsterdam - Hannover	€ 182	€ 29,90	DB/NS/TL*/HR*	
Amsterdam - Hamburg	€ 50	€ 34,90	DB/NS/TL*/HR*	
Amsterdam - München	€ 55	€ 69,00	ÖBB	Ticket kopen naar Innsbruck!!!
Amsterdam - Wenen	€ 99	€ 69,00	ÖBB	
Amsterdam - Brussel	€ 114	€ 25,00	NS/HR*	
Amsterdam - Parijs	€ 35	€ 65,00	NS/TL/HR/SNCF	
Amsterdam - Basel	€ 35	€ 79,90	DB/NS/TL*/HR*	
Londen - Amsterdam	€ 35	€ 40,00	NS/TL*/HR*/SNCF	
Amsterdam - Frankfurt	€ 112	€ 69,00	ÖBB	Ticket kopen naar Wenen!!!

* TL = TrainLine, HR = HappyRail.

** Tarief vliegtickets is zonder transferkosten en bagage.

*** Niet gesplitst ticket is € 20 duurder. Ticket A'dam-Bad Bentheim kan ook bij DB/HR/TL gekocht worden.

Datum geraadpleegd: 29 oktober, reisdatum 29 november. Tarieven betreffen een momentopname.

Figuur 9: Steekproefanalyse vliegtuig versus trein. Bron: Treinreiziger.nl (2018)

Dat geldt ook voor de kosten. In veel gevallen blijkt de prijs van de trein mee te vallen ten opzichte van die van vliegtuigen. Dat komt enerzijds omdat bijkomende kosten vaak niet worden meegerekend. Bij autovakanties bijvoorbeeld wordt vaak naar de benzinekosten gekeken, maar niet naar kosten voor onderhoud, parkeren, enzovoorts. En bij vliegen worden de ticketprijzen vergeleken, maar wordt geen rekening gehouden met kosten van/naar het vliegveld. Ook hier is de publieke perceptie van belang. Treinreiziger.nl concludeerde bijvoorbeeld dat een onderzoek van Greenpeace niet de juiste focus had; Greenpeace bekeek vaak routes waar de trein geen serieus alternatief was voor het vliegtuig. Wanneer directe routes werden bekeken, die vaak wel interessante alternatieven bieden (bijv. Parijs – Amsterdam), bleek de prijs wel concurrerend⁵⁶. Treinreiziger.nl onderzocht in 2018 zelf de prijzen van een aantal trajecten en kwam tot de conclusie dat treinen voor zeer veel trajecten concurrerend zijn; zie ook figuur 9⁵⁷. Ook de Consumentenbond⁵⁸ en het KiM⁵⁹

onderzochten de prijzen en kwamen tot de conclusie dat treinprijzen voor middellange afstand concurrerend zijn met het vliegtuig.

Onder zakenreizigers is de trein al populairder. Uit een onderzoek van Natuur & Milieu en de Coalitie Anders Reizen onder 22 grote bedrijven bleek dat in 2022-2023 80% van de reizen tot 400 kilometer al met de trein gebeurt, en tot 50% bij reizen naar Berlijn met de trein⁶⁰. Dat heeft er vooral mee te maken dat veel bedrijven gemotiveerd zijn om met een duurzaam reisbeleid aan de slag te gaan voor hun personeel. De Coalitie Anders Reizen is een verbond van 70 grote bedrijven dat in 2030 hun reizen naar Londen volledig met de trein willen doen. Prijs is minder een probleem voor zakenreizigers, omdat zij meer hechten aan duurzaamheid. Het is eerder een gebrek aan beschikbaarheid en zorgeloosheid dat ervoor zorgt dat zakenreizigers toch veel blijven vliegen⁶¹.

5.2 BOEKINGSTERMIJNEN EN SOORTEN BOEKINGSSYSTEMEN

Een groot probleem zijn de uiteenlopende boekingstermijnen voor treintickets. Nederlanders plannen hun vakantie nog steeds ver van tevoren: 52% van vakantiegangers doet dit méér dan 4 maanden van tevoren, waarvan 30% 6 maanden van tevoren of meer⁶². Het vliegtuig sluit hier goed op aan, omdat tickets vaak ruim een jaar van tevoren te boeken zijn.

Vervoerder	Verkooptermijn	Extra informatie
Intercity Brussel	tot maximaal 11 maanden	Vanaf sept/okt 11 maanden
Eurostar België/Frankrijk	tot maximaal 7 maanden	
Eurostar Londen	tot maximaal 7 maanden	Laagste tarief 4 à 5 maanden van tevoren te koop
ICE International	tot maximaal 180 dagen	Vanaf midden oktober 180 dagen
Intercity Berlijn	tot maximaal 180 dagen	Vanaf midden oktober 180 dagen
Nachttrein ÖBB en SBB	180 dagen	Vanaf midden september 180 dagen
TGV	3 - 6 maanden	Afhankelijk van het traject

Figuur 10: Boekingstermijnen internationale treinen. Bron: NS (2024)

De trein blijft achter: boekingstermijnen variëren per maatschappij; het kan heel soms 11 maanden van te voren, maar zijn veelal niet langer dan 6 maanden vooruit⁶³ (zie figuur 10). Dit wordt echter beïnvloed door het tijdstip van het bekendmaken van de dienstregeling en eventuele werkzaamheden en kan dus nog korter zijn. Die boekingstermijnen worden weergegeven in figuur 10. Overigens blijkt uit een korte eigen inventarisatie dat dit zeker niet klopt: De Eurostar naar Londen is ten tijden van schrijven (juli 2024) niet te boeken. Dit sluit dus niet goed aan op de wensen van de Nederlandse vakantieganger. NS verklaart tegenover de ANVR dat een langere termijn van tevoren niet realistisch is, omdat er vaak nog veel in de dienstregeling wordt gewijzigd en er dan veel aanpassingen moeten worden doorgevoerd.

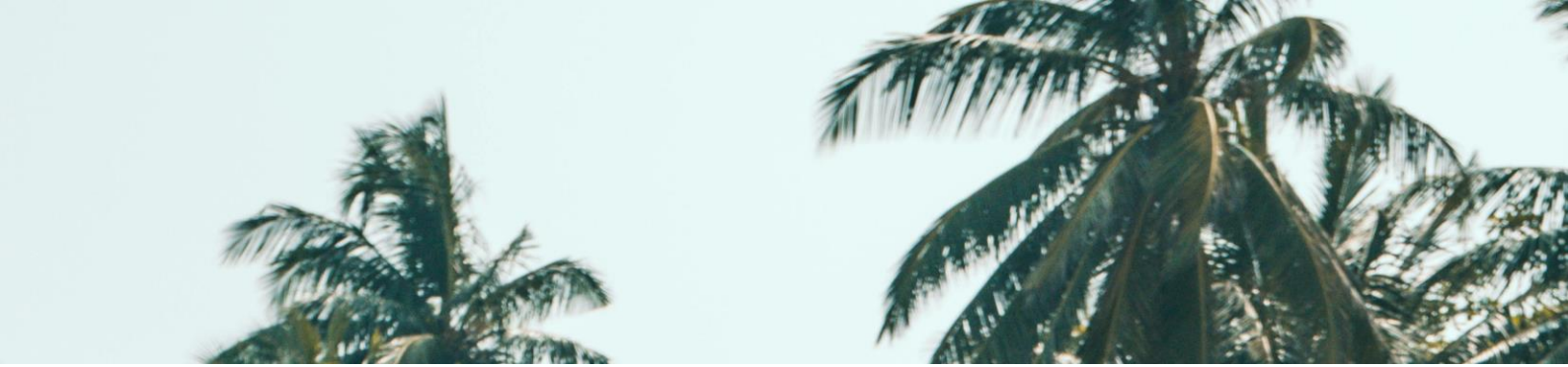
5.3 PASSAGIERSRECHTEN

Op gebied van passagiersrechten valt nog veel te winnen. De laatste European Rail Passengers Rights dateren uit 2021, toen ze werden herzien en uitgebreid. Daarin staan bijvoorbeeld regels over terugbetaling bij vertraging. Toen al concludeerde de European Passengers Federation dat de regels niet ver genoeg vinden en vooral een remmende werking zouden hebben op de ontwikkeling van internationale treinreizen⁶⁴. Één van de leden van de ANVR concludeert overigens dat deze wetgeving ook niet volledig wordt nageleefd binnen de EU.

Als uitbreiding op deze wet heeft de CER het “Agreement on Journey Continuation” (AJC) geïnitieerd. Deze afspraken tussen een groot aantal Europese spoorwegbedrijven garanderen de reiziger dat ze gratis verder kunnen reizen op een internationale verbinding met een andere trein, ongeacht de vervoerder. Deze vrijwillige afspraken zijn echter niet

voldoende. In de praktijk moet je geluk hebben dat een treinmedewerker goed op de hoogte is van de regels, moet je genoeg tijd hebben om alle benodigde (en omslachtige) documentatie overal op te halen en hebben opvolgende treinmaatschappijen geen boodschap aan een vertraging van een collega in een ander land. In één samengevoegde Europese treinmarkt, waar veel meer noodzaak is voor het overstappen tussen treinen dan bij bijvoorbeeld bus of vliegtuig, is zou dit beter geregeld moeten worden⁶⁵. De regeling biedt tevens geen garantie voor vergoeding van accommodatie en maaltijden bij grote vertraging. De wetgeving en initiatieven staan haaks op zowel de werkwijze van reisorganisatoren en de pakketreiswetgeving, waar de Europese reisbedrijven onder vallen.

Treinreizen die voor langeafstandsbestemmingen zijn bedoeld, hebben meerdere overstappen. Je schiet dan niks op met dit “Agreement on Journey Continuation” (AJC) omdat verdere overstapbestemmingen niet meer worden gehaald. Lokale dienstverleners van treinmaatschappijen houden daar geen rekening mee. Dat zorgt ervoor dat passagiers vaak onderweg moeten overnachten. Deze overnachtingen vallen niet onder de AJC en daarmee worden ze niet vergoed. Extra problematisch is dat reisorganisaties door de pakketreiswetgeving voor 100% verantwoordelijk zijn voor de uitvoer van de reis. Een klant zal (zoals ook toegepast bij de luchtvaart) dus eerst naar zijn reisorganisator kijken wanneer er vertraging optreedt. Daarnaast biedt deze wetgeving de klant de mogelijkheid om alle schade, vertragingen etc. te claimen bij de reisorganisatie, veelal in zijn eigen land. Dit alles maakt het zeer onaantrekkelijk voor reisbedrijven om treintickets als onderdeel van hun reisproduct een groter aandeel te geven. Desgevraagd geeft NS International aan dat het slim is voor reizigers om pushberichten aan te zetten, zodat ze goed geïnformeerd blijven. Dat klopt, maar voorkomt niet het missen van een aansluiting door een vertraging.



6. WAT WIL DE ANVR?

De trein zal de functie van de luchtvaart simpelweg niet kunnen overnemen. Toch denken we dat met verschillende ingrepen de trein de komende jaren een forse impuls kan krijgen. Het doel is duidelijk: rail moet zo snel mogelijk groeien, om veel meer dan nu te kunnen bijdragen aan de verduurzaming van internationale reizen.



Zoals gezegd, de luchtvaartsector zal het komende decennium grote moeite hebben om zowel te verduurzamen als aan de voorspelde groei van het aantal reizen te kunnen voldoen. De komende jaren kan en zal de trein naar alle waarschijnlijkheid nog geen substantiële rol kunnen spelen. Toch is het belangrijk voor de reissector om een gedeeltelijke substitutie van luchtvaart door trein nu al te stimuleren; de trein kan een belangrijke rol spelen in de verduurzaming van internationaal transport. Daarmee raakt de ontwikkeling ervan aan de vitaliteit en groei op de lange termijn van de reissector; ze is essentieel in het behouden van de license to operate van de reisbranche. Toch gaat slechts 5% van de Nederlandse toeristen nu per trein naar het buitenland. Bij meer dan 60% van alle vluchten vanuit Nederland is de gevlogen afstand minder dan 1500 km. Onderzoek wijst uit dat 78% van de reizigers opstaat voor reizen per trein tot 700 km. Er ligt voor internationaal treinvervoer een enorme markt open!

De ANVR pleit voor onderstaand beleid op gebied van rail, zodat de belemmeringen worden weggenomen en de trein echt kan concurreren met het vliegtuig. Onze visie is duidelijk: rail moet zo snel mogelijk groeien, met een verdrievoudiging in het vooruitzicht en uiteindelijk een veel grotere rol binnen het aanbod van mobiliteit voor vakanties en zakenreizen in Europa.

Erken dat trein een onmisbare schakel is in de verduurzaming van vakanties en zakenreizen

Huidige besproken oplossingen voor verduurzaming gaan altijd over het inperken van het aanbod, zonder oplossingen te bieden die rekening houden met de vraag naar reizen: die verandert niet, maar neemt alleen maar verder toe. Door te focussen op trein als substituuut voor het vliegtuig, wordt dat wel gedaan. De trein is een onmisbare schakel in de verduurzaming van vakanties en dient daarom tot prioriteit van het verduurzamingsbeleid voor (zaken)reizen van zowel de Nederlandse overheid als de gehele EU te worden gemaakt.

EU: Er moet een masterplan voor internationaal vervoer per spoor in Europa komen

De lange trajecten voor uitbreiding van spoor, aanschaf van spormaterieel maar ook moeizame onderhandelingen over het gebruik van infrastructuur leidt er toe dat een radicale groei van internationaal treinvervoer niet gaat lukken. Op dit moment zijn het hoofdzakelijk de nationale maatschappijen die via hun dochterondernemingen en samenwerkingsverbanden internationaal treinverkeer aanbieden. Zij verdedigen hun belang en internationaal treinvervoer is nu een optelsom van veelal goedbedoelde nationale inspanningen. Dat tempo zal niet leiden tot een doorbraak van de internationale trein als veelgebruikte modaliteit. Een SMART-plan voor concurrerend Europees railvervoer, ontwikkelt vanuit het perspectief van de internationale reiziger, ontbreekt.

De Europese Unie moet een uitgebreide roadmap opstellen waarmee de ontsluiting van het Europese continent per internationale trein het doel is. Ga daarbij niet alleen uit van de huidige situatie, maar bekijk het vanuit het totale vervoersplaatje, waarin ook de luchtvaart en vervoer per auto wordt meegenomen. In dit plan moet een verdrievoudiging van het internationale spoorvervoer in 10-15 jaar niet een wens, maar uitgangspunt zijn. Kijk vervolgens welke maatregelen je moet nemen om dit te realiseren. Geef nationale belangen een plek, maar laat ze niet de regie bepalen over het internationale spoorvervoer.

Niet alleen HSL-netwerken zijn belangrijk, maar ook het bestaande spoor kan beter worden benut

Europees is er vrijwel uitsluitend aandacht voor het uitrollen en op elkaar aansluiten van gloednieuwe nationale hogesnelheidsnetwerken. Voor zakenreizen is dit prima. Voor vakantie reizen per trein zijn niet zozeer snelheid maar betrouwbaarheid en directe verbindingen van belang; met (kleine) kinderen en bagage ga je niet 4x overstappen op weg naar je vakantiehuisje.

Reizigers vragen om vervoer per trein als alternatief voor vliegen. Het is in de praktijk echter onmogelijk om een Europese reis te boeken voor een concurrerende prijs met een gemakkelijk reisverloop. De prijs is vrijwel altijd hoger dan het vliegtuig, en daar komen dan 2 tot 5 overstappen bij (met dus aansluitrisico). Door de nationale oriëntatie van spoorwegmaatschappijen dienen nieuwe vervoerders in elk land en soms zelfs in verschillende provincies over het gebruik van het spoor te onderhandelen. Zo staat nooit een logisch en efficiënt verloop van de reis centraal, maar blijft een internationale reis een aaneenschakeling van nationale mogelijkheden, die misschien de belangen van de spoorwegmaatschappij wel dient, maar niet de reiziger ten goede komt.

Het is van groot belang dat nationale en lokale trajecten op elkaar aangesloten worden, veel meer nog dan nu gebeurd. Intercitytrajecten die naar grensplaatsen lopen dienen doorgetrokken te worden en grensoverschrijdend te worden

gemaakt. Bij de ontwikkeling van nieuwe nationale trajecten dienen altijd de internationale mogelijkheden overwogen te worden, en op termijn moet voor alle Europese trajecten gestreefd worden naar harmonie tussen lokaal, nationaal en internationaal. Het uitgangspunt moet zijn om het aantal overstappen drastisch te verminderen, omdat die in de praktijk voor de meeste problemen zorgen; een uur vertraging is veel minder erg als je geen aansluitende trein hoeft te halen, die bovendien maar een enkele keer per dag rijdt.

Er moet een scheiding komen tussen vervoer en verkoop van tickets

Net zoals infrastructuur en treinoperatie gescheiden zijn moet wettelijk ook het vervoer en distributie uit elkaar worden getrokken. Vervoerders moeten verplicht worden hun aanbod aan tickets aan derden beschikbaar te stellen onder dezelfde prijs, voorwaarden, beschikbaarheid en op het zelfde moment als in de eigen systemen. Distributeurs kunnen zo vervoer tussen treinmaatschappijen maar ook rail/flight, rail/bus, maar ook rail/hotel aanbieden. Zo kan een Global Distribution System voor treinreizen worden opgetuigd, om marktpartijen in het algemeen en reisbedrijven in het bijzonder de kans te geven om, net zoals in de luchtvaart, met allotments en groepsboekingen de treintickets concurrerend gaan verkopen als onderdeel van hun pakketreis. Om dit te realiseren, dient de MDMS-wetgeving zo snel mogelijk te worden ingevoerd in zijn meest verregaande vorm. Het leidt tot méér concurrentie, een gevarieerder aanbod, en geen gedwongen winkelnering bij bestaande aanbieders. In de luchtvaart is dit decennialang al de standaard en succesvol.

Het resultaat: reizigers boeken één reis, met één ticket, waar de passagiersrechten van één maatschappij op van toepassing zijn. Ze zijn hierin niet beperkt tot een select aantal trajecten die in dochterondernemingen van nationale maatschappijen vervat zitten: ze kunnen vanaf hun woonplaats een treinticket boeken naar elke Europese plaats die een treinstation heeft, of dat nu een grote stad is, of een kleine dorpsgemeenschap. Uiteraard moet de aanbieder regresrecht hebben op partijen die vertragingen (dus extra kosten) veroorzaken.

Faciliteer en verplicht aanbieders van vervoer én infrastructuur zodat het (internationale) aanbod minimaal 12 maanden van tevoren beschikbaar is

Meer dan de helft van de reizigers plant hun reis meer dan 4 maanden van tevoren en 30% doet dit meer dan een halfjaar van tevoren. Dat staat helemaal haaks op het onderhoud aan de railinfrastructuur, dat relatief kort vooruit wordt gepland. Hierdoor zijn treintickets lang niet altijd 6-12 maanden vooruit boekbaar, en is per definitie onduidelijk wanneer tickets dan wel boekbaar worden. Als je als reiziger bij het allereerste keuzemoment al wordt ontmoedigd om de trein te boeken, gaat de trein als serieus alternatief natuurlijk nooit doorbreken. En dus kiezen klanten voor vervoer per bus of vliegtuig waarin dit wel mogelijk is. Aanbieders van vervoer én infrastructuur moeten dus wettelijk verplicht worden het aanbod 12 maanden van tevoren vast te stellen en boekbaar te maken. De overheid moet deze bedrijven tevens helpen dit te realiseren. Ook airlines en busmaatschappijen hebben de nodige uitdagingen bij het aanbod ver vooruit, maar zij plannen wel en durven in de praktijk dit risico gewoon te aanvaarden.

Verbeter en handhaaf op passagiersrechten voor de trein

Passagiersrechten voor treinreizigers lijken op het eerste gezicht succesvol, maar bieden in de praktijk te weinig houvast: de meeste internationale treinreizen zijn simpelweg niet met één maatschappij uit te voeren en daarom dien je je als passagier tot meerdere maatschappijen te wenden indien het fout gaat. Bovendien laat de uitvoer van passagiersrechten met name bij kleinere maatschappijen in verdere delen van Europa enorm te wensen over.

Sectorinitiatieven (AJC) zijn omslachtig en dragen niet bij aan een gestroomlijnde reiservaring voor de reiziger. Het geheel draagt niet bij aan het verbeteren van de beeldvorming over de trein, die nu wordt aangevoerd door berichten over reizigers die er alleen voor kwamen te staan wanneer het fout gaat. Daarom wil de ANVR dat passagiersrechten beter aansluiten bij de internationale reiziger en dat de reiziger zich tot één verantwoordelijke partij kan wenden indien er toch problemen optreden.

Bescherm partijen die concurreren met de nationale maatschappijen

Er zijn tal van partijen die een alternatief willen bieden. Zolang de nationale treinmaatschappijen domineren, zullen concurrenten een marginale rol spelen, gelet op de grote achterstand die concurrenten hebben in vergelijking met de nationale partijen. Nieuwe toetreders worden tegengewerkt. Hier van zijn tal van voorbeelden al bij de EU bekend.

Door de EU zullen effectieve maatregelen moeten worden genomen om nieuwe toetreders te beschermen tegen nationale maatschappijen. Dat geldt voor de verkoop van tickets, aankoop en het gebruik van materieel en de toegang tot de railinfrastructuur. Op al deze punten is stimulering en bescherming van nieuwe toetreders hard nodig om te komen tot een concurrerende en groeiende Europese railmarkt.

De spoorwegen worden breed gesubsidieerd. In de basis is dat goed, want efficiënt spoorvervoer is in het publieke belang. Het publieke doel wordt er alleen nu niet mee gehaald. Geld kan beter worden besteed aan het stimuleren van de markt: zorg dat investeringen in trein aantrekkelijk worden en renderen op de lange termijn. Zo krijgen nieuwe reisbedrijven perspectief op echte groei en op serieuze concurrentie met nationale spoorwegmaatschappijen.

Reisorganisaties moeten trein gaan verkopen

Zoals gezegd kunnen reisorganisaties een essentiële rol spelen in het beschikbaar maken van de internationale trein, en zal de trein ook een rol moeten gaan spelen in de duurzaamheidsambities van de reissector. Daarom wil de ANVR reisbedrijven aanmoedigen om breed gebruik te gaan maken van de mogelijkheden van de trein. De reisbedrijven kunnen ook een belangrijke rol spelen in de positieve belichting van de trein als alternatief voor het vliegtuig, in hun marketing en communicatie.



7. HOE VERDER?



Deze position paper heeft een overzicht gegeven van de problemen en kansen rondom vervoer per trein. Uit het beeld dat daarover ontstaat, is het logisch dat de trein als concurrerende modaliteit voor internationale (zaken)reizen nog niet is doorgebroken. Er zijn simpelweg nog te veel problemen en belemmeringen die reizen per trein niet tot een ideaal alternatief maken. Toch ontstaat ook een positief beeld: reizen per trein is duurzaam, reizigersaantallen en mogelijkheden binnen Europa nemen verder toe, en de perceptie is lang niet altijd gebaseerd op de waarheid. De trein heeft bij velen het imago ongeschikt te zijn. De ANVR ziet dat niet zo: veel problemen op het spoor zijn met goed beleid prima op te lossen en bepaalde zaken zijn zelfs echte *no-brainers* die als opgelost direct een impuls aan het internationaal spoorvervoer kunnen geven.

De ANVR en aangesloten reisorganisaties willen graag, maar hebben hulp nodig: we kunnen het vervoer van zakenreizigers en vakantiegangers per trein niet zomaar laten verdubbelen. We zullen in Nederland en in Europa de verbinding zoeken met politieke partijen, branche- en consumentenorganisaties, experts en de treinsector zelf om het belang van de internationale trein luider te laten klinken. Deze position paper vormt daar een eerste aanzet toe en bepaalt onze focus en onze richting.

De ANVR ziet de belangrijke rol van de Nederlandse reissector wat betreft de diverse vervoersmodaliteiten. Kort gezegd: het is in belang van klant en reisorganisatie om het vervoer per trein te stimuleren en te vergroten. Ook de reisbranche zelf zal trein moeten gaan verkopen. Daarom zullen we een werkgroep trein opstellen. Deze werkgroep zal de integratie van de trein in de productsamenstelling van reisorganisaties proberen te bevorderen. Dat kan enerzijds via de lobby en door het aan de kaak stellen van problemen in de sector. Anderzijds door informatievoorziening, en door het bij elkaar brengen van stakeholders in de verschillende sectoren, om samenwerkingen aan te gaan en handel te faciliteren.

8. BRONNEN

- ¹ Van Knippenberg L, Buskermolen M. ANVR / GfK Jaarmetingen.; 2024. <https://www.anvr.nl/anvr-gfk-jaarmetingen>.
- ² NOS. Zakenreizigers stappen toch weer in het vliegtuig: “De klant vraagt erom”. <https://nos.nl/artikel/2464212-zakenreizigers-stappen-toch-weer-in-het-vliegtuig-de-klant-vraagt-erom>. Gepubliceerd op 17 februari 2023.
- ³ Parool. Het spoor kan de groei aan treinvakanties niet bijbenen. <https://www.parool.nl/nederland/het-spoor-kan-de-groei-aan-treinvakanties-niet-bijbenen~b276e90e2/#:~:text=De%20NS%20verkocht%20vorig%20jaar,procent%20meer%20dan%20in%20202>.
- ⁴ <https://nieuws.ns.nl/groei-internationale-treinreizigers-bij-ns-voor-eerst-meer-verkochte-tickets-dan-voor-corona/>
- ⁵ ANVR (2024). Op weg naar een toekomstbestendige reisindustrie: de verduurzaming van de ANVR en de Nederlandse Reisbranche. <https://www.anvr.nl/rapporten>
- ⁶ Milieu Centraal. Vliegen of ander vakantievervoer? <https://www.milieucentraal.nl/duurzaam-vervoer/duurzaam-op-vakantie/vliegen-of-ander-vakatievervoer>.
- ⁷ Martensen, Durand, Hamersma. CO₂-uitstoot van Nederlanders bij recreatieve verplaatsingen. Kennisinstituut Voor Mobiliteitsbeleid. <https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2023/12/07/co2-uitstoot-van-nederlanders-bij-recreatieve-verplaatsingen>. Gepubliceerd op 7 december 2023.
- ⁸ ICAO. Future of Aviation. <https://www.icao.int/Meetings/FutureOfAviation/Pages/default.aspx>.
- ⁹ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Duurzaam openbaar vervoer. <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/duurzaam-openbaar-vervoer>. Gepubliceerd op 19 juli 2021.
- ¹⁰ Milieu Centraal. Misvattingen over reistijd en prijs internationale treinreizen. <https://www.milieucentraal.nl/persberichten/misvattingen-over-reistijd-en-prijs-internationale-treinreizen/>. Gepubliceerd op 7 november 2023.
- ¹¹ Nederlandse Spoorwegen. NS jaarverslag 2023. <https://www.nsjaarverslag.nl/jaarverslag-2023/activiteiten-en-prestaties-in-nederland/operationele-prestaties/internationale-verbindingen>. Gepubliceerd in 2024.
- ¹² NOS. Vier vervoerders strijden voor een plek op het internationale spoor. <https://nos.nl/artikel/2478867-vier-vervoerders-strijden-voor-een-plek-op-het-internationale-spoor>. Published 14 juni 2023.
- ¹³ Mehndiratta S, Pulido D, Blancas LC, Aragonés V, Gutierrez M. Climate action: How can EU countries unlock the potential of railways? World Bank. maart 2024. <https://blogs.worldbank.org/en/transport/climate-action-how-can-eu-countries-unlock-potential-railways>.
- ¹⁴ Spanje Vandaag. De opkomst van de hogesnelheidstreinen in Spanje. Spanje Vandaag. <https://www.spanjevandaag.com/14/02/2024/opkomst-hogesnelheidstreinen-spanje/>. Gepubliceerd op februari 14, 2024.
- ¹⁵ The Transport Politic. After 30 Years, TGV Service Prospers Even as its Future is Questioned. <https://www.thetransportpolitic.com/2011/09/24/after-30-years-tgv-service-prospers-even-as-its-future-is-questioned/>. Gepubliceerd op 24 september 2011.
- ¹⁶ Trainline. High-Speed trains in Italy. <https://www.thetrainline.com/trains/italy/high-speed>. Published 2024.
- ¹⁷ Deutsche Bahn. Erläuterung Pünktlichkeitswerte für den Mai 2024. https://www.deutschebahn.com/de/konzern/konzernprofil/zahlen_fakten/puenktlichkeitswerte-6878476. Gepubliceerd op 2024.
- ¹⁸ Nederlandse Spoorwegen. NS Jaarverslag 2022.; 2023. <https://www.nsjaarverslag.nl/jaarverslag-2022/activiteiten-en-prestaties-in-nederland/prestaties-hoofdrailnet-->.
- ¹⁹ Gardner, Brambilla, Matheus. Perspectives for the rolling stock supply in the EU. TRAN commissie; 2023. [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/IPOL_STU\(2023\)747263](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/IPOL_STU(2023)747263).
- ²⁰ Railtech.com. Financing rolling stock biggest problem for European Sleeper: ‘Will we get the support we need?’ <https://www.railtech.com/rolling-stock/2022/06/24/financing-rolling-stock-biggest-problem-for-european-sleeper-will-we-get-the-support-we-need/>. Gepubliceerd op 5 juli 2022.
- ²¹ International Railway Journal. Slow progress: French market entry still difficult for private operators. https://www.railjournal.com/in_depth/slow-progress-french-market-entry-still-difficult-for-private-operators/. Gepubliceerd op 13 juni 2022.
- ²² International Railway Journal. EC alleges collusion by ÖBB and CD to prevent RegioJet from accessing rolling stock. <https://www.railjournal.com/fleet/ec-alleges-collusion-by-obb-and-cd-to-prevent-regiojet-from-accessing-rolling-stock/>. Gepubliceerd op 10 juni 2022.
- ²³ Milner C. Are we heading for a rolling stock crisis? The Railway Hub. <https://www.railwayhub.co.uk/69737/are-we-heading-for-a-rolling-stock-crisis/>. Gepubliceerd op 26 april 2024.
- ²⁴ International Railway Journal. Allrail and AERRL pledge to increase supply of passenger coaches for private operators. <https://www.railjournal.com/fleet/allrail-and-aerri-pledge-to-increase-supply-of-passenger-coaches-for-private-operators/>. Gepubliceerd op 2 februari 2023.
- ²⁵ Council of the European Union. European Council - Rail Transport Policy. <https://www.consilium.europa.eu/en/policies/rail-transport-policy/>. Gepubliceerd op 2024.
- ²⁶ Prorail. ERTMS. <https://www.prorail.nl/programmas/ertms>. Gepubliceerd op 2024.
- ²⁷ Het Parool. Drie keer overstappen tussen Lissabon en Madrid laat zien hoe kafkaesk het Europese spoor is. <https://www.parool.nl/kunst-media/drie-keer-overstappen-tussen-lissabon-en-madrid-tegenlicht-laait-zien-hoe-kafkaesk-het-europese-spoor-is~b0e88b9a/>. Gepubliceerd op 4 maart 2024.
- ²⁸ The New York Times. In Europe, trains are full, and more are on the way. <https://www.nytimes.com/2024/01/04/travel/europe-new-trains.html>. Gepubliceerd op 1 april 2024.
- ²⁹ Telegraaf. Vanaf eind 2024 meer intercitytreinen tussen Nederland en België. <https://www.telegraaf.nl/nieuws/1762946458/vanaf-eind-2024-meer-intercitytreinen-tussen-nederland-en-belgie>. Gepubliceerd op 14 augustus 2023.
- ³⁰ Nederlandse Spoorwegen. Versnelling naar Berlijn: vanaf vandaag in minder dan zes uur. <https://nieuws.ns.nl/versnelling-naar-berlijn-vanaf-vandaag-in-minder-dan-zes-uur/>
- ³¹ Treinreiziger.nl. Vanaf 2030 internationale trein centraal bij maken dienstregeling. <https://treinreiziger.nl/vanaf-2030-internationale-trein-centraal-bij-maken-dienstregeling/>.

- ³² Heijnen. Kamerbrief: ontwikkeling internationaal personenvervoer per spoor.; 2023. <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2023/07/07/ontwikkelingen-internationaal-personevervoer-per-spoor>.
- ³³ Dailey E. High-speed train popularity skyrockets in Spain, says market authority. RailTech.com. <https://www.railtech.com/policy/2023/08/23/high-speed-train-popularity-skyrockets-in-spain-says-cnmc/?gdpr=deny>. Gepubliceerd op 24 augustus 2023.
- ³⁴ Wright. Europe's most exciting long-distance train routes for 2024, including prices and how to book. Euronews. <https://www.euronews.com/travel/2023/08/16/flight-free-travel-europes-new-long-distance-train-routes-for-2022>. Published januari 5, 2024. <https://www.euronews.com/travel/2023/08/16/flight-free-travel-europes-new-long-distance-train-routes-for-2022>
- ³⁵ Union of International Railways. High-speed around the world: historical, geographical and technological development.; 2023. <https://shop.uic.org/en/other-documents/14432-high-speed-around-the-world-historical-geographical-and-technological-development.html>.
- ³⁶ De Kleijn. Subsidie is beter besteed aan ProRail dan aan de NS. Autoriteit Consument en Markt; 2019. <https://esb.nu/subsidie-is-beter-besteed-aan-prorail-dan-aan-de-ns/>.
- ³⁷ Nirranjan. European governments shrinking railways in favour of road-building, report finds. The Guardian. <https://www.theguardian.com/world/2023/sep/19/european-governments-railways-road-building-report-motorways-funding-rail>. Gepubliceerd op september 19, 2023.
- ³⁸ RailTech Europe '24: Challenges to market liberalisation in The European Union. RailTech. <https://www.railtech.com/railtech/2024/02/16/rte24-challenges-to-market-liberalisation-in-european/>. Published februari 16, 2024.
- ³⁹ Koeleman E. Treinlobby dwarsboomde zelf plannen beter Europees spoor. <https://www.oneworld.nl/klimaat/treinlobby-dwarsboomde-zelf-plannen-beter-europees-treinnetwerk/>. Published 29 september 2023.
- ⁴⁰ Benjamin J. Het ene na het andere bedrijf kondigt een internationale trein aan. Wat is er aan de hand? NRC. <https://www.nrc.nl/nieuws/2023/06/13/het-ene-na-het-andere-bedrijf-kondigt-een-internationale-trein-aan-wat-is-er-aan-de-hand-a4167082>. Gepubliceerd op juni 13, 2023.
- ⁴¹ Alipour. Germany should break up ailing national railway company, experts say. EurActiv. <https://www.euractiv.com/section/politics/news/germany-should-break-up-ailing-national-railway-company-experts-say/>. Gepubliceerd op juli 5, 2023.
- ⁴² Eldering. Aantal internationale treinen moet verdubbelen. Zakenreisnieuws. <https://www.zakenreisnieuws.nl/nieuws/categorie/22/spoorwegen/aantal-internationale-treinen-moet-verdubbelen>. Gepubliceerd op juli 30, 2022.
- ⁴³ Hildebrand. Vanaf 2030 internationale trein centraal bij maken dienstregeling. Treinreiziger.nl. <https://www.treinreiziger.nl/vanaf-2030-internationale-trein-centraal-bij-maken-dienstregeling/>. Gepubliceerd op mei 21, 2021.
- ⁴⁴ Nederlandse Spoorwegen. Het netwerk van de toekomst. <https://www.ns.nl/over-ns/strategie/netwerk-van-de-toekomst.html>. Geraadpleegd juli 18, 2024.
- ⁴⁵ SpanjeVandaag. De opkomst van de hogesnelheidstrein in Spanje. <https://www.spanjevandaag.com/14/02/2024/opkomst-hogesnelheidstreinen-spanje/>. Gepubliceerd op 14 februari 2024.
- ⁴⁶ European Union Agency for Railways (ERA). Cross border rail transport potential.; 2022. <https://www.era.europa.eu/content/report-cross-border-rail-transport-potential>.
- ⁴⁷ Savelberg F, De Lange. Substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid; 2018. <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2018/06/21/substitutiemogelijkheden-van-luchtvaart-naar-spoor>.
- ⁴⁸ Baldwin J. Vakantie per trein groeit met 63 procent bij TUI. SpoorPro.nl. <https://www.spoorpro.nl/internationaal-treinreizen/2023/06/16/vakantie-per-trein-groeit-met-63-procent-bij-tui/>. Gepubliceerd op 16 juni 2023.
- ⁴⁹ Kraan. Het animo voor de slaaptrein is groot, net als het tekort aan wagons. NU.nl. <https://www.nu.nl/nu-klimaat/6212011/het-animo-voor-de-slaaptrein-is-groot-net-als-het-tekort-aan-wagons.html?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>. Published 22 juli 2022.
- ⁵⁰ Milieu Centraal. Misvattingen over reistijd en prijs internationale treinreizen. <https://www.milieucentraal.nl/persberichten/misvattingen-over-reistijd-en-prijs-internationale-treinreizen/>. Gepubliceerd op 7 november 2023.
- ⁵¹ Savelberg. Slapend onderweg: potentieel van de internationale nachttrein van en naar Nederland. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid; 2019. <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2019/06/20/slapend-onderweg-potentieel-van-de-internationale-nachttrein-van-en-naar-nederland>.
- ⁵² Mobility and Transport. Sustainable & Smart Mobility Strategy. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en. Published 20 juli 2021.
- ⁵³ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Impactanalyse Europees voorstel MDMS voor Nederland. Rijksoverheid.nl. [https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/09/13/impactanalyse-europees-voorstel-mdms-voor-nederland#:~:text=Het%20rapport%20gaat%20over%20de,Mobiliteitsdiensten%20\(MDMS\)%20voor%20Nederland](https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2023/09/13/impactanalyse-europees-voorstel-mdms-voor-nederland#:~:text=Het%20rapport%20gaat%20over%20de,Mobiliteitsdiensten%20(MDMS)%20voor%20Nederland). Published 13 november 2023.
- ⁵⁴ Witlox F, Zwanikken T, Jehée L, Donners B, Veeneman W. Changing tracks: identifying and tackling bottlenecks in European rail passenger transport. European Transport Research Review. 14(1). doi:10.1186/s12544-022-00530-9
- ⁵⁵ Business Insider Nederland. Zo groot is het tijdsverschil tussen vliegen en de trein in Europa. <https://www.businessinsider.nl/trein-vliegtuig-reistijd-verschil-amsterdam-parijs-londen-europa/>. Published 15 december 2022.
- ⁵⁶ Treinreiziger.nl. Is de trein echt anderhalf keer zo duur als vliegen? <https://www.treinreiziger.nl/is-de-trein-echt-anderhalf-keer-zo-duur-als-vliegen/> Published 27 juli 2023.
- ⁵⁷ Treinreiziger.nl. Kosten vliegtuig onderschat, trein regelmatig goedkoper. <https://www.treinreiziger.nl/kosten-vliegtuig-onderschat-trein-regelmatig-goedkoper/>. Published 8 december 2020.
- ⁵⁸ Van Der Staak B. Stedentrip met trein vaak goedkoper dan met vliegtuig. Consumentenbond. <https://www.consumentenbond.nl/nieuws/2018/stedentrip-met-trein-vaak-goedkoper-dan-met-vliegtuig>. Published januari 3, 2019.
- ⁵⁹ Treinkaartjes naar Europese steden goedkoper dan vliegtickets, behalve naar Londen. AT5. <https://www.at5.nl/artikelen/223111/treinkaartjes-naar-europese-steden-goedkoper-dan-vliegtickets-behalve-naar-londen>.
- ⁶⁰ Van Der Molen F. Internationale trein voor groeiende groep zakenreizigers heel normaal. Duurzaam Ondernemen. <https://www.duurzaam-ondernemen.nl/internationale-trein-voor-groeiende-groep-zakenreizigers-heel-normaal/>. Published 8 december 2023.

- ⁶¹ Bijlo. De zakenreiziger staat te popelen om de trein te nemen maar stuit op gebrek aan stoelen en ticketchaos. Trouw. <https://www.trouw.nl/duurzaamheid-economie/de-zakenreiziger-staat-te-popelen-om-de-trein-te-nemen-maar-stuit-op-gebrek-aan-stoelen-en-ticketchaos/>. Published 19 januari 2023.
- ⁶² DPG Grow. Onderzoek: Nederlanders oriënteren zich langer voor vakantie en gaan vaker op reis. <https://www.dpggrow.nl/inzicht/branche-inzichten/onderzoek-nederlanders-oriënteren-zich-langer-voor-vakantie-en-gaan-vaker-op-reis/>. Published 11 januari 2024.
- ⁶³ Wanneer zijn treintickets te boeken. NS International. <https://www.nsiinternational.com/nl/tickets-kopen/wanneer-treintickets-boeken>. Geraadpleegd juli 18, 2024.
- ⁶⁴ Geerts. New European rail passengers' rights: a hit or miss? RailTech.com. <https://www.railtech.com/policy/2021/05/03/new-european-rail-passengers-rights-a-hit-or-miss/>. Published 5 mei 2021.
- ⁶⁵ Zie ook Geerts. Eurostar and five more operators join the Agreement on Journey Continuation: what does it entail? RailTech.com. <https://www.railtech.com/all/2023/10/25/eurostar-and-five-more-operators-join-the-agreement-on-journey-continuation-what-does-it-entail/>. Published 25 oktober 2023.



COLOFON

Deze paper is geschreven door de ANVR als onderdeel van de duurzaamheidsambities van de reisbranche. In 2022 heeft de ANVR duurzaamheid tot één van haar kerntaken gemaakt en is de vereniging begonnen met een traject om een brede ambitie op het gebied van duurzaamheid te ontwerpen voor de gehele reissector, in samenwerking met het Centre of Expertise for Leisure, Tourism & Hospitality. Deze ambitie is begin 2024 gepubliceerd.

Onder redactie van Chris Knaap en Walter Schut
