

Voordat premier Rutte, eurocommissaris Timmermans en de Europese reiziger de trein verkiezen boven het vliegtuig, zijn er aanpassingen nodig. De OV ombudsman doet vier aanbevelingen.

Vier maatregelen om een treinreis naar Madrid mogelijk te maken

1. Concurrereer op prijsniveau

Premier Rutte bedoelde het misschien licht ironisch, maar toch: toen hem werd gevraagd waarom hij met het vliegtuig naar de milieutop in Madrid reisde, antwoordde hij dat treinen nog op steenkool rijden. En klimaatcommissaris Frans Timmermans, nota bene verantwoordelijk voor een toekomstige Green Deal, brak in DWDD weliswaar een lans voor internationale treinreizen, maar verkoos zelf toch ook het vliegtuig naar Madrid te nemen. In hetzelfde programma bleek ook dat de prijs van een enkeltje Madrid per trein zelfs drie keer zo hoog is als een vliegticket.

Wat OV ombudsman betreft komt daar als verandering in. Willen we ervoor zorgen dat reizigers in Europa vaker voor de trein kiezen, dan moet de prijs van een internationale treinreis vergelijkbaar zijn met die van een vlucht. Op korte afstanden is dit vaak al het geval. Van Amsterdam naar Londen of van Utrecht naar Parijs reist men geregeld goedkoper over het spoor dan door de lucht. Wordt de afstand groter dan +/- 750 km, is er haast geen treinkaartje te vinden dat goedkoper is dan het concurrerende vliegticket. Zo lang voor een treinreis naar Spanje of Italië drie keer zoveel betaalt wordt dan voor het vliegtuig, zullen veel reizigers het spoor niet eens overwegen.

Het dichten van de prijskloof tussen trein- en vliegtickets is onmogelijk zonder hulp van de (Europese) overheid. De spoornetwerken van de verschillende EU-lidstaten verschillen van elkaar, van andere spoorbreedtes tot verschillende spanningen op de bovenleiding. Om deze verschillen te verkleinen is, net als voor de invoering van het universeel veiligheidssysteem ERTMS, subsidie nodig.

Hiernaast geniet de luchtvaart een aantal voordelen die het prijsverschil in stand houden: btw-vrije vliegtickets en onbelaste kerosine maken lage vliegticketprijzen mogelijk. Een afschaffing of aanpassing van deze regels verkleint de prijskloof. Dat de luchtvaart een deel van haar gratis CO₂-rechten verliest door het pakket met maatregelen van Timmermans, is in ieder geval een welkome ontwikkeling.

2. Verkort de reistijd

Overheden en OV-bedrijven moeten er alles aan doen om de reistijd van internationale treinreizen te verkorten. Een deel van de oplossing is de eerder benoemde universaliteit van het Europese spoor. Het wisselen van een locomotief of een overstap op een andere trein kost nu eenmaal tijd.

Door het aantal tussenstops op internationale treintrajecten te verlagen, kunnen vervoerders zelf invloed uitoefenen op de totale reistijd. Zo stopt de trein van Amsterdam naar Berlijn op vijftien stations. De vele tussenstops zorgen ervoor dat deze verbinding haar maximale snelheidspotentieel niet kan benutten.

3. Versimpel het boekingsproces

Het boeken van internationale treintickets moet duidelijker en overzichtelijker. Doordat de site van NS International ticketprijzen niet real time ververs, kan het voorkomen dat de prijs bij het boeken ineens hoger is geworden. Het boekingssysteem is hiernaast niet erg flexibel. Ook voor frequent vertrekkende treinen moet er vooraf een vertrektijd worden aangegeven. Wil de reiziger dit niet vastleggen, betaalt hij of zij een hogere prijs. Bestemmingen wat verder in Europa, denk aan Italië en Spanje, zijn meestal überhaupt niet online te boeken via NS International.

Wie 'internationale treintickets' googlet, vindt – naast de websites van de vervoerders zelf – slechts een handjevol vergelijkingsplatformen. Trainline.nl is compleet en overzichtelijk, maar nog geen treinequivalent van Cheaptickets te noemen. Zo heeft Trainline niet veel concurrentie en slechts een beperkte hoeveelheid betaalmethodes.

4. Bescherm de reiziger

Heeft een reiziger tijdens de reis last van uitval of flinke vertraging, dan wil hij of zij hiervoor gecompenseerd worden. Maar dat is niet eenvoudig. Bij problemen in de dienstuitvoering is hij of zij vaak overgeleverd aan de coulance van de vervoerder. In een recente rapportage schrijft de OV ombudsman over een reiziger die vier uur vertraging oploopt tijdens haar reis van Breda naar Parijs. Omdat de reis bestaat uit meerdere tickets, zit een vergoeding er echter niet in. Een goede regeling op dit gebied maakt grensoverschrijdend treinvervoer aantrekkelijker door de financiële risico's voor de reiziger te verkleinen.

Wanneer een bij meerdere vervoerders geboekte reis bestaat uit één ticket, wordt het mogelijk om voor de gehele reis restitutie aan te vragen. Dit vereist afspraken tussen de verschillende vervoerders én een betere bescherming van de internationale treinreiziger in de Europese regelgeving.

Madrid 2030

Wanneer vervoerders, Europese overheden en de reizigers zelf samenwerken om bovenstaande punten te realiseren, ontstaat er een erg aantrekkelijk alternatief voor de luchtvaart. De trein naar veel bestemmingen in Europa is dan wellicht sneller, goedkoper en gemakkelijker te boeken dan een vliegreis. Tel hierbij de mindere CO₂-uitstoot, het omzeilen van securitychecks en het grotere reiscomfort op, en de trein wint het van het vliegtuig. Het realiseren van dit toekomstbeeld kost echter veel tijd en veel geld. Maar mocht het lukken, organiseert men de klimaatop van 2030 wellicht wel naast het Centraal Station van Madrid.

De OV ombudsman is een onafhankelijke organisatie, gesubsidieerd door het ministerie van I&W (Infrastructuur en Waterstaat) met als doel reizigers te helpen die een klacht hebben over het ov door: de weg naar de juiste vervoerder te wijzen, informatie te verstrekken over te volgen procedures, indien nodig te bemiddelen bij individuele problemen, gesignaleerde klachten te bundelen en te rapporteren. De OV ombudsman heeft als missie een bijdrage te leveren aan beter openbaar vervoer door de ov-sector kritisch te volgen en ze te wijzen op dienstverlening die niet op orde is.