

Relance van de internationale nachttrein in België - versie april 2020



Back on Track Belgium

Eerste versie

01/04/2020



Inhoud

1	Inleiding	2
2	Definiëring van ‘de nachttrein’	3
3	Geschiedenis van de nachttreinen in België	3
4	Redenen voor het verdwijnen van nachttreinen	6
4.1	De splitsing van de spoorwegmaatschappijen en de invoering van betaalde rijpaden	6
4.1.1	De situatie van de Europese spoorwegen vóór de opdeling in 1991	6
4.1.2	De reorganisatie en de situatie van de Europese spoorwegen nu	7
4.2	Oneerlijke concurrentie	10
4.3	De veroudering van het rollend materieel	11
5	Huidige situatie in Europa	11
6	Obstakels voor het herstarten van nachttreinen	14
6.1	Een complex ticketingsysteem	14
6.2	De heterogeniteit van de prijzen van treinpaden in Europa	15
6.3	Technische complexiteit	16
6.4	Internationale coördinatie en samenwerking	16
6.5	Tekort aan rollend materieel	17
7	Argumenten voor de terugkeer van de nachttrein	19
7.1	Ecologisch argument	19
7.2	Economisch argument	20
7.3	Logistiek argument	21
7.4	Maatschappelijk argument	22
8	Mobilisatie van burgers	22
8.1	Belgische petitie	22
8.2	Petities in het buitenland	23
9	Voorgestelde acties	23
9.1	Voor de Europese Unie	23
9.2	Voor de Belgische overheid	25
9.2.1	Prioriteit geven aan nachttreinen op het net en de rijpaden verbeteren	25
9.2.2	Werken aan de lijn ruim van tevoren aankondigen	25
9.2.3	Goedkopere rijpaden	25
9.2.4	Enkele nachttreinverbindingen tot openbare dienst verklaren	26
9.2.5	Samenwerking tussen landen	27
9.2.6	(Verhoogde) monitoring van internationale mobiliteitsdata	27

10	Een voorstel van een basis-nachttreinaanbod vanuit België	28
10.1	Parijs - Berlijn / Hamburg	30
10.2	Brussel - Malmö / Warschau / Praag.....	30
10.3	Amsterdam / Brussel - Wenen / Innsbruck	32
10.4	Den Haag - Brussel - Milaan – Venetië	33
10.5	Den Haag - Brussel - Barcelona / Nice	34
11	Conclusie	35
12	Bijlagen	36
12.1	Vluchten vanuit Brussel Zaventem en Charleroi Airport.....	36
12.2	Wetttekst over de rijpaden	37

1 Inleiding

Dit rapport is geschreven door het burgercollectief "Back on Track Belgium", de Belgische tak van de Europese Back on Track Train Coalition. Die coalitie is een Europees netwerk ter ondersteuning van beter grensoverschrijdende reizigersverkeer per spoor en in concreto met de nachttreinen. Back on Track Belgium bestaat uitsluitend uit vrijwilligers uit heel België die gepassioneerd zijn door het spoor en geen enkel financieel of ander belang hebben in een privéonderneming.

Graag willen we de Belgische bevolking informeren over de spoorproblematiek waarmee Europa de komende jaren geconfronteerd zal worden. De mobiliteit van morgen zal namelijk zeer sterk rekening moeten houden met de gevolgen voor het milieu aangezien het huidige intra-Europese vervoersmodel dat wordt gedomineerd door de goedkope luchtvaart het onmogelijk maakt om de doelstellingen voor de vermindering van de broeikasgassen tegen 2030 en 2050 te halen.

De toename van het luchtverkeer druist dan ook regelrecht in tegen elk ecologisch beleid en het is dringend noodzakelijk om duurzame alternatieven te vinden die ook ecologisch, economisch, maatschappelijk en logistiek interessant zijn.

Het rapport beschrijft eerst de historiek van de nachttreinen in België, de situatie in de andere Europese landen en toont ook de hindernissen voor hun (re)introduktie aan. Vervolgens geeft het argumenten voor de (verdere) ontwikkeling van deze alternatieve vervoerswijze. Afsluiten doen we met hefbomen die de situatie voor de (her)introduktie van de nachttreinen op verschillende bestuursniveaus moeten vergemakkelijken.

Dit is de eerste versie van ons dossier. We willen het graag regelmatig vervolledigen. Aarzel niet om ons uw bemerkingsen en kennis te bezorgen via onze Facebookpagina

(<https://www.facebook.com/backontrackbelgium/>) of via e-mail op belgium@back-on-track.eu

2 Definiëring van 'de nachttrein'

In dit hoofdstuk zal het concept 'nachttrein' worden verduidelijkt zodat duidelijk gedefinieerd wordt welk type verbindingen ons collectief voor oog heeft.

Het probleem dat we hier bestuderen is de massale verdwijning in de afgelopen 20 jaar van nachttreinen, zijnde de treinen die afstanden van 600 tot 1500 kilometer in één nacht afleggen en die zijn uitgerust met aangepast comfort, zijnde lig- en/of slaappleatsen.

De benaming 'nachttrein' kan ook andere concepten omvatten die hier niet aan bod komen. Zo zijn er 'normale' treinen die 's nachts tussen vrij dichtbij gelegen steden rijden (bv. Antwerpen-Brussel of Brussel-Luik). Dat is dan ook een andere thematiek die we hier niet zullen bespreken.

Voor meer verduidelijking kan u terecht in het rapport van het Europese Parlement uit 2017 over de nachttreinen¹

3 Geschiedenis van de nachttreinen in België

Tot 15 jaar geleden boden de NMBS en haar buitenlandse zusterbedrijven de Europese reiziger een ruime keuze aan internationale treinen aan waarmee men, dikwijls rechtstreeks, naar zowel alle grote en kleinere Europese steden als de grote toeristische regio's rechtstreeks kon reizen. De uurregelingen van deze treinen kan men nog altijd terugvinden in de oude internationale dienstregelingenboekjes van de NMBS.

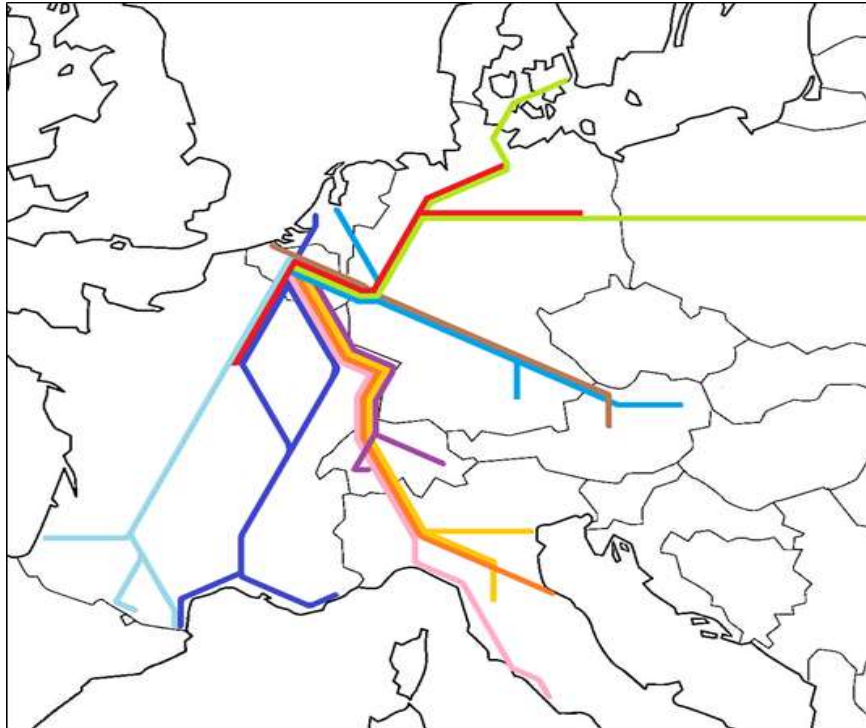
De frequentie van deze treinen varieerde: sommige treinen waren seizoensgebonden om aan de toeristische vraag te voldoen, andere reden het hele jaar door elke dag. Sommige bestemmingen verdwenen eens en kwamen later weer terug maar globaal gezien is de situatie van pakweg midden jaren '50 tot begin jaren 2000 gelijk gebleven.

De "klassiekers" vanuit België waren: Kopenhagen, Hamburg, Berlijn, Warschau en Moskou, München, Wenen, Salzburg en het voormalige Joegoslavië, alle hoeken van Zwitserland, Milaan, Rimini, Rome, de Franse middellandse zee kust van de Italiaanse tot de Spaanse grens, de Franse Alpen en de Pyreneeën.

Het gros van deze bestemmingen bleef tot 2003 in het aanbod. Vervolgens verdween eind 2005 de Russisch-Poolse trein naar Warschau, Minsk en Moskou en in 2009 verdween tenslotte de Duitse trein van Parijs via Brussel naar Berlijn en Hamburg.

¹ [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/601977/IPOL_STU\(2017\)601977_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2017/601977/IPOL_STU(2017)601977_EN.pdf), geconsulteerd op 5 maart

Hieronder is dat voormalig aanbod weergegeven op 2 kaarten: de eerste is schematisch en stelt de rechtstreekse verbindingen vanuit Brussel voor en is gemaakt op basis van oude spoorboekjes door een van onze leden. De tweede is een historische kaart met de grote assen van internationale dag- en nachttreinen in heel Europa.



Figuur 1: Schematische kaart met rechtstreekse nachttreinverbindingen vanuit België rond 2000 (Bron: diverse historische dienstregelingen NMBS 1998 t/m 2001, schematische weergave: Back on Track Belgium)



Figuur 2: Oude kaart met de grote assen van het Europees treinnetwerk (Mutzig, 1979)²

² Beschikbaar gesteld door Jean-Marie Merjeai, lid van het collectief en voormalig medewerker van de NMBS gedurende 40 jaar (o.a. als nachttreinbegeleider)

Onderstaande kaart toont het netwerk van nachttreinnetwerk in 2019. Het is duidelijk dat Nederland, België, en Luxemburg niet worden bediend. Deze houdt wel nog geen rekening met de nieuwe verbinding tussen Brussel/Amsterdam en Wenen en Innsbruck.



Figuur 3: - Europees nachttreinnetwerk eind 2019 (Bron :Rosnix.net)

4 Redenen voor het verdwijnen van nachttreinen

De Europese nachttreinen zijn beginnen te verdwijnen in het begin van de jaren 2000 en rond 2010 is deze trend in een stroomversnelling geraakt. België was het eerste land dat in 2003 al zijn nachttreinen die door de nationale spoorwegmaatschappij NMBS werden uitgebaat heeft afgeschaft.

Nadien bleven nog enkele buitenlandse nachttreinen België aandoen tot in 2009 ook de laatste (Duitse) nachttreinverbinding door België werd opgeheven. De rest van Europa heeft vervolgens ons voorbeeld gevolgd of in ieder geval zijn netwerk sterk uitgedund. Dit gebeurde eerst vooral in West-Europa, nadien ook in Midden-en Oost-Europa. Zoals we aan deze twee kaarten uit Frankrijk kunnen zien, is het aantal nachttreinen sinds 2010 ook sterk verminderd in Frankrijk.



Figuur 4: Verschil in nachttreinen tussen 2010 en 2020 (Bron: Onderzoeksdossier van het Franse collectief Oui au Train de Nuit³)

We stelden vier oorzaken vast voor de massale verdwijning van internationale nachttreinen:

1. de splitsing van de spoorwegmaatschappijen met als belangrijkste gevolg de invoering van betalende rijpaden;
2. oneerlijke concurrentie;
3. de veroudering van het rollend materieel.

4.1 De splitsing van de spoorwegmaatschappijen en de invoering van betaalde rijpaden

Dit is een complex, puur boekhoudkundig probleem. We leggen het uit door achtereenvolgens de oude en de nieuwe situatie te schetsen.

4.1.1 De situatie van de Europese spoorwegen vóór de opdeling in 1991

Iedere spoorwegmaatschappij was zowel verantwoordelijk voor de infrastructuur als voor het laten rijden van de treinen. De kosten van het onderhoud en de bezetting van de infrastructuur zoals stations en seinhuizen was een vaste kost voor deze bedrijven en bleef quasi gelijk ongeacht het aantal treinen dat over het spoorweganet reed. Iedere bijkomende trein bracht enkel zijn variabele kosten met zich mee, namelijk het boordpersoneel en de energie die die trein gebruikt. Die zijn in vergelijking met de vaste kosten relatief laag. De slijtage die een reizigerstrein aan het spoor toebrengt is verwaarloosbaar en laten we even buiten beschouwing. Om de inkomsten te maximaliseren was het daarom aangewezen om zoveel mogelijk treinen te laten rijden om zoveel mogelijk passagiers aan te trekken.

³ <https://ouiautraindenuit.files.wordpress.com/2018/01/2019-12-11-investigation-oui-au-train-de-nuit.pdf>

Bijna elke nationale maatschappij had de exclusiviteit op haar grondgebied: de NMBS had een monopolie in België, de NS⁴ in Nederland en zo voort. De NMBS was dus geen concurrent van de NS of de Franse SNCF maar gewoon een "buurman". De trein werd in die tijd ook systematisch gezien als een openbare dienst zonder dat men onderscheid maakte tussen nationale en internationale treinen. Een trein Brussel-Milaan vervoerde trouwens even goed nationale reizigers tussen bijvoorbeeld Brussel en Namen of tussen Thionville en Straatsburg als internationale reizigers die bijvoorbeeld van Luxemburg naar Milaan reisden. Een ticket voor een bepaald traject was namelijk geldig op gelijk welke trein, of dat nu een binnenlandse of internationale trein was. De inkomsten uit de tickets werden over de verschillende maatschappijen verdeeld op basis van de afgelegde afstand per land voor ieder individueel ticket.

Voor de kosten betaalde iedere maatschappij de kosten op haar deel van het traject (met andere woorden de locomotief, het personeel en de elektriciteit). De winsten of verliezen werden dus ongeveer evenredig verdeeld over alle deelnemende maatschappijen, al naargelang het aantal kilometer dat in elk land werd afgelegd. Omdat de prijs van een ticket per kilometer werd berekend en internationale reizen meestal lange trajecten zijn waren internationale tickets een zeer goede inkomstenbron voor de spoorwegmaatschappijen. In deze optiek werden deze nationale bedrijven dan ook aangemoedigd om met elkaar samen te werken en genoeg internationale treinen in te leggen want hoe meer internationale treinen er waren, hoe praktischer het was voor de reiziger en waardoor die dus rapper voor de trein zou kiezen voor zijn verplaatsing.

4.1.2 De reorganisatie en de situatie van de Europese spoorwegen nu

Alle Europese spoorwegmaatschappijen draaiden echter serieuze verliezen en de toenmalige Europese Economische Gemeenschap (EEG) zocht daarvoor een oplossing. Geheel in de tijdsgeest zag men die in een liberalisering van de spoorwegen, de vraag was alleen hoe die er concreet kon uitzien. Toen de EEG hierover begon na te denken kwam men al gauw tot de vaststelling dat de spoorweginfrastructuur (het geheel van sporen en stations) een natuurlijk monopolie was en dat ook in de toekomst zo zou blijven. Het is immers ondenkbaar en ongewenst dat een nieuw spoorbedrijf een heel nieuwe parallelle spoorlijn zou aanleggen om een bestaande treinmaatschappij te gaan beconcurreren. Geen enkel bedrijf kon dat financieel trekken en dat was ook voor de ruimtelijke ordening niet wenselijk. Dat ging dus niet en dus zou de liberalisering van de spoorwegen enkel worden doorgevoerd aan de kant van de exploitatie, dat wil zeggen de treinen die op de spoorweginfrastructuur rijden. Maar om het mogelijk te maken dat verschillende maatschappijen over dezelfde sporen kunnen rijden, was het noodzakelijk om overal het beheer van de spoorweginfrastructuur af te scheiden van de exploitatie, die voortaan de naam "operator" kreeg.

De Europese Unie (richtlijn 91/440, goedgekeurd in 1991, vervangen in 2001 door richtlijn 2001/12/EG) heeft daartoe een splitsing van de spoorwegen in twee afzonderlijke boekhoudkundige entiteiten opgelegd, één entiteit voor het beheer van de infrastructuur en één entiteit voor de operator⁵. Die entiteiten mogen binnen hetzelfde bedrijf ondergebracht worden maar er moet minstens een boekhoudkundige splitsing zijn tussen infrastructuurbeheerder en operator. Een land mag ook, zoals in België, de infrastructuurbeheerder en de operator elk in een apart bedrijf onderbrengen. In beide gevallen komt men tot een systeem van betaalde rijpaden, dit betekent dat iedere operator voor iedere trein die hij wil laten rijden een vergoeding moet betalen aan de infrastructuurbeheerder. De prijs van dat rijpad wordt berekend per afgelegde kilometer. Er zijn nog een hele hoop parameters maar dit is in feite het principe.

Een rijpad is een "tijdslot" op een spoorlijn dat is voorbehouden voor de passage van een welbepaalde trein. Kortom, het is een traject in combinatie met een dienstregeling waarop een trein

⁴ Nederlandse Spoorwegen

⁵ Artikel 6 in <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32012L0034&from=FR>

tegen betaling van een vergoeding aan de infrastructuurbeheerder op een bepaald traject kan rijden. In België heet de infrastructuurbeheerder die van de oude NMBS werd afgesplitst *Infrabel*. Infrabel verkoopt doorgangsrechten op zijn netwerk aan iedere operator die een brevet heeft om in België te mogen rijden en een trein wil doen rijden. De belangrijkste klant van Infrabel blijft de nieuwe NMBS, die nu enkel nog operator is. Voorlopig is de NMBS nog altijd veruit de grootste operator van het land maar Infrabel heeft ook andere klanten zoals Thalys, Eurostar, DB Schenker, Lineas (voorheen B-Cargo), Railtraxx en vele andere. Zoals een operator op Belgisch grondgebied zijn rijpaden betaalt aan Infrabel, betaalt hij die in Frankrijk aan *SNCF* réseau, in Nederland aan Prorail en zo voort.

In de praktijk kan de NMBS nu, moest zij dat willen, bijvoorbeeld een trein doen rijden van Brussel tot Nice en dat volledig zelf doen. Zij is dan verantwoordelijk voor het gehele traject, inclusief het deel op Frans grondgebied dat vroeger het exclusief terrein van de *SNCF* was. Zo wordt de NMBS een potentiële concurrent van de *SNCF* en iedere andere operator die tot dan toe gewoon haar *buur* was. Het voordeel van deze nieuwe situatie is dat de operator nu de volledige inkomsten uit de tickets ontvangt, van Brussel tot Nice, maar ook verantwoordelijk is voor de kosten van het hele traject. Het commerciële risico van een trein ligt dus volledig bij de operator. De variabele kosten die vroeger al bestonden (locomotief, rijdend personeel, elektriciteit) bevatten in dit systeem echter ook de rijpadvergoedingen want die worden ook per trein en per afgelegde kilometer berekend.

Het vroegere voordeel van lange trajecten wordt zo een nadeel. De variabele kosten van een trein zijn als gevolg van de nieuwe heffing voor de rijpadvergoeding met bijna de helft gestegen en de rijpadvergoedingen zijn nu goed voor 30 à 40% van de variabele kosten van een trein. Dit leidt tot een duidelijke toename van de commerciële risico's voor de operator. Deze kostenstijging heeft een groot aantal nachttreinen van de ene op de andere dag verlieslatend gemaakt en heeft de belangstelling van de operatoren voor internationale treinen sterk verminderd.

Voor binnenlandse treinen stelt dit probleem zich niet. Binnenlandse treinen worden immers nog steeds als een openbare dienst beschouwd en de operator die ze doet rijden wordt daarvoor door de overheid voldoende gesubsidieerd. Bovendien: aangezien zowel infrastructuurbeheerder als operator eigendom zijn van dezelfde overheid is heel de handel in rijpadvergoedingen tussen Infrabel en NMBS een vestzak-broekzakoperatie. Internationale treinen worden echter niet meer gezien als een openbare dienst en bovendien moeten ze nog het grootste deel van de rijpadvergoedingen betalen aan buitenlandse infrastructuurbeheerders. In het bovengenoemde voorbeeld van de trein Brussel-Nice zou ongeveer 70 km aan Infrabel worden betaald en ongeveer 1000 km aan *SNCF* réseau, dat eigendom is van de Franse staat. Moest België dus zo'n trein subsidiëren dan verdwijnt een groot deel van de variabele kosten in de zakken van *SNCF* réseau, de Franse staat. Aangezien dat het risico bestaat dat niet al die snel oplopende kosten kunnen gerecupereerd worden uit de inkomsten van de tickets zal de operator eerder terughoudend zijn om op eigen risico zo'n trein in te leggen. Overheden voelen zich ook niet geroepen om die treinen te subsidiëren want veel reizigers die erop zitten zijn buitenlanders en betalen geen belastingen in België en zijn er ook niet kiesplichtig.

Dit is een van de belangrijkste oorzaken van het verdwijnen van de Belgische nachttreinen: als de NMBS een internationale trein wil laten rijden, zal zij dure rijpadvergoedingen moeten betalen en het overgrote deel van die vergoedingen verdwijnen naar het buitenland waardoor geen enkel land zich geroepen voelt deze treinen te ondersteunen.

Hoe duur zijn die rijpadvergoedingen concreet, en waarom? Zoals gezegd is de spoorweginfrastructuur een natuurlijk monopolie en aangezien het veel geld kost om die infrastructuur te onderhouden, kan de Staat twee financieringssystemen gebruiken:

- Door het bedrijf dat de infrastructuur beheert rechtstreeks te subsidiëren, zoals de overheid doet met het wegennet, en zo de rijpadvergoedingen laag te houden
- Door onrechtstreeks te subsidiëren via hoge rijpadvergoedingen. De subsidies gaan dan eerst naar de operator die de publieke dienst uitvoert en die betaalt dan de dure rijpadvergoedingen aan de infrastructuurbeheerder. Zoals we zojuist hebben geduid maakt dit voor nationale treinen die als openbare dienst worden beschouwd geen verschil omdat beide bedrijven toch tot de overheid behoren.

België heeft bij de opsplitsing net als Frankrijk gekozen voor de tweede optie, namelijk het onrechtstreeks subsidiëren van het onderhoud van de infrastructuur door middel van hoge rijpadvergoedingen. Het voordeel hiervan is dat als er toch een private trein op het net komt, die veel zal bijdragen aan het onderhoud van het net. De plaats daarvoor op het spoorweginet is in België echter klein want ons spoorweginet is, vooral rond de grote steden, verzadigd.

Hoe wordt de prijs van een rijpad precies berekend? Het antwoord is moeilijk te vinden op de website van Infrabel. We kunnen ons een idee vormen aan de hand van twee artikels^{6 7} om deze vraag te beantwoorden. De prijs van een rijpad hangt af van vele factoren: de snelheid van de trein, het afgelegde traject, de prioriteit die aan de trein wordt gegeven, enz.

Als we de relevante bibliografie⁸ raadplegen, zien we dat goederentreinen een veel lagere rijpadvergoeding hebben dan passagierstreinen: 30 à 40% van de kosten van passagierstreinen (nationaal en internationaal) bestaan uit de rijpadvergoedingen. In 2017 bedroeg de gemiddelde rijpadvergoeding in België €2,48/trein-km voor goederentreinen en €8,17/trein-km voor reizigerstreinen⁹. Frankrijk, een buurland waar we vanuit België voor veel bestemmingen door moeten, heeft een van de hoogste rijpadvergoedingen in de Europese Unie (zie figuur 5). Globaal in de EU is de gemiddelde prijs € 4,18/trein-km voor reizigerstreinen tegenover € 2,8/trein-km voor goederentreinen.

De passage van een goederentrein heeft nochtans een veel grotere impact op het spoor, het verkeer en het milieu: de infrastructuur slijt veel sneller, goederentreinen trekken trager op en veroorzaken veel meer overlast voor de omgeving. Bovendien is de winstmarge veel groter dan bij een reizigerstrein: het is gemakkelijker om winst te maken door 1.600.000 liter gevaarlijke vloeistof te vervoeren in eenvoudige ketelwagens dan door 500 mensen te vervoeren in wagons die zijn uitgerust met alle comfort en die perfect op tijd willen aankomen in de ochtend. De scheefftrekking tussen de prijzen van de rijpadvergoedingen voor goederen- en passagierstreinen kan alleen worden verklaard doordat de Staat zich toch garant stelt voor de betaling van de rijpadvergoedingen van de binnenlandse passagierstreinen die een publieke dienst zijn terwijl de goederentreinen, net zoals de internationale reizigerstreinen, volledig geliberaliseerd zijn en zonder subsidies (zouden moeten) rijden.

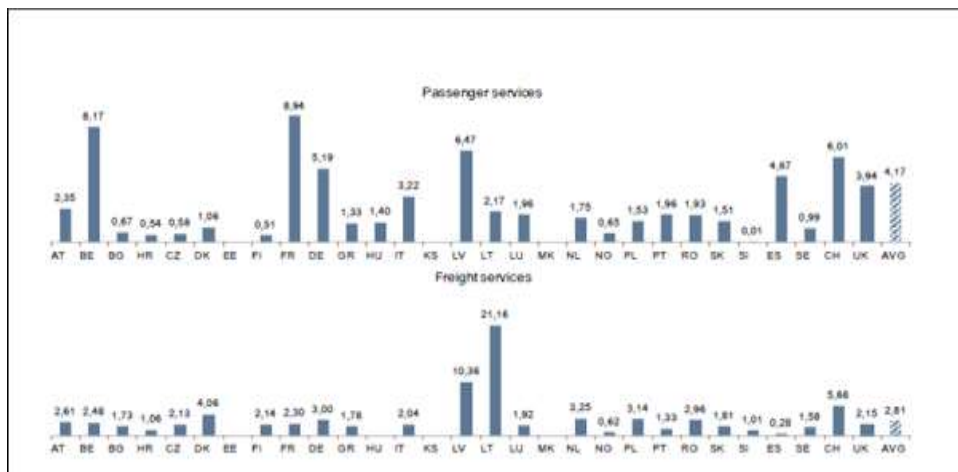
Die scheefftrekking ten voordele van de goederentreinen is een poging om de liberalisering van de markt van het goederenvervoer per spoor te doen slagen en de internationale reizigerstreinen zijn hierbij tussen wal en schip geraakt omdat ze niet gesubsidieerd worden en toch de astronomisch hoge rijpadvergoedingen voor reizigerstreinen moesten betalen.

⁶ <https://www.iew-test.be/prix-du-sillon-ou-quand-le-diable-se-cache-dans-les-details-episode-1>

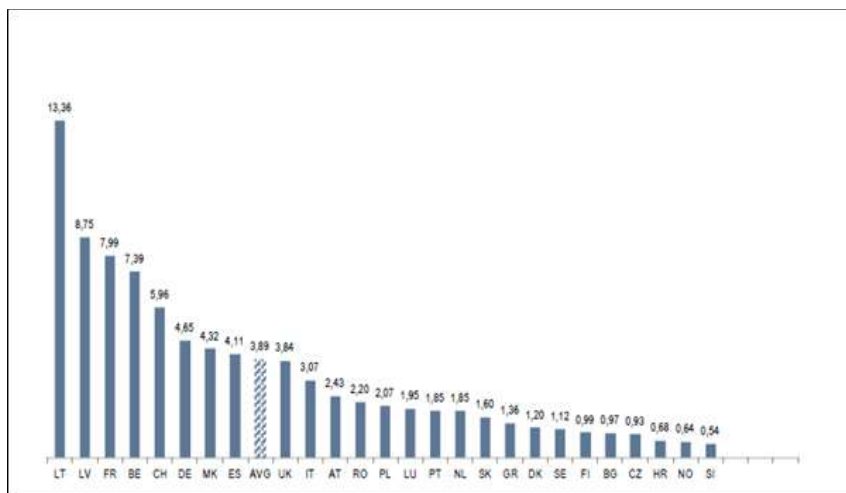
⁷ <https://www.irg-rail.eu/download/5/599/IRG-Rail-SeventhMarketMonitoringWorkingDocument.pdf>

⁸ Marc Descheemaeker: Dwarsligger p 125, Van Halewyck

⁹ <https://www.irg-rail.eu/download/5/599/IRG-Rail-SeventhMarketMonitoringWorkingDocument.pdf>



Figuur 5: Rijpadvergoedingen per kilometer voor reizigerstreinen en goederentreinen per land in 2017 (Bron: IRG-Rail¹⁰)



Figuur 6: Gemiddelde inkomsten van de infrastructuurbeheerders (in euro per trein, reizigers- en goederentreinen samen) (Bron: IRG-Rail¹¹)

De landen met de hoogste rijpadvergoedingen waren dus België en Frankrijk, de twee landen waaruit de internationale nachttreinen het eerst verdwenen. Frankrijk is een belangrijk buurland voor België. Alle nachttreinen van de NMBS reden door Frankrijk: niet alleen die voor Frankrijk zelf en voor Spanje, maar ook die voor Italië en Zwitserland. De andere nachttreinen die naar Brussel kwamen vanuit het oosten, die naar Kopenhagen, Polen, Duitsland en Oostenrijk, reden meestal onder buitenlandse vlag (PKP, ÖBB, enz...).

4.2 Oneerlijke concurrentie

Naast dit nieuwe kostensysteem zijn er begin jaren 2000 massaal goedkope vluchten en langeafstandsbussen verschenen door de implementatie van verschillende EU-richtlijnen die deze sectoren liberaliseren. De organisatie en de investering die nodig zijn om een trein te laten rijden, is veel complexer en hoger dan de intrinsieke eenvoud van een autocarbedrijf die alleen een eenvoudige bus en een chauffeur nodig heeft om dezelfde reis te maken. Bussen moeten bijvoorbeeld geen rijpaden aanvragen en rijpadvergoedingen betalen zoals treinen dat wel moeten doen. Vliegtuigen profiteren van een gunstige belastingheffing, zoals blijkt uit de recente Europese

¹⁰ <https://www.irg-rail.eu/download/5/599/IRG-Rail-SeventhMarketMonitoringWorkingDocument.pdf>

¹¹ <https://www.irg-rail.eu/download/5/599/IRG-Rail-SeventhMarketMonitoringWorkingDocument.pdf>

discussies over de kerosinebelasting. Voor meer informatie over de omvang van de intra-Europese vluchten wordt verwezen naar tabel 1 in de bijlagen.

4.3 De veroudering van het rollend materieel

Het verdwijnen van de nachttrein ging gepaard met een sterke veroudering van het rollend materieel. In de afgelopen 25 jaar is de vloot van nachttreinmaterieel in Europa niet meer vernieuwd wat heeft geleid tot een constante afname van het beschikbare materieel, wat problemen oplevert voor de continuïteit van bepaalde lijnen¹². Zoals hierboven vermeld, heeft de NMBS van haar kant besloten om sinds 1990 niet meer te investeren in het rollend materieel voor nachttreinen, maar te investeren in de hogesnelheidslijnen waarvan de markt als aantrekkelijker werd beschouwd dan die van de nachttreinen.

5 Huidige situatie in Europa

De markt voor internationale treinen is volledig geliberaliseerd sinds het derde Europese spoorwegpakket dat in 2007 in het Europees parlement werd goedgekeurd en in 2009 in werking is getreden. Het aantal internationale nachttreinen is sindsdien verder aan hoog tempo afgenomen. Het doel van de liberalisering was nochtans om het treinaanbod tussen de verschillende landen te verbeteren en uit te breiden en tot een modal shift te komen in het voordeel van de trein. Na vijftien jaar moeten we echter tot de conclusie komen dat dit doel niet gehaald is. De meeste van de overgebleven nachttreinen zijn trouwens gesubsidieerde treinen die rijden onder een contract van publieke dienst binnen een land en de grens niet overschrijden en dus ook niet onder deze richtlijn vallen.

Om een overzicht te geven volgt hier een samenvatting van de situatie in enkele grote Europese landen:

Oostenrijk wordt beschouwd als het toonaangevende land op het gebied van het nachttreinen aangezien het Oostenrijkse staatsbedrijf ÖBB erin slaagt quasi kostendekkend nachttreinen te laten rijden die een zeer breed publiek aantrekken. Om deze doelstellingen te bereiken kan het bedrijf terugvallen op zijn rijke ervaring op dit vlak, een zeker schaalvoordeel dankzij de vele lijnen die ze uitbaat (waarvan sommige nationaal en gesubsidieerd zijn) en ze lijkt het ook de landen met de duurste rijpaden te vermijden. Omdat het land geen hogesnelheidslijnen heeft vanwege het reliëf zijn ze afhankelijk van nachttreinen om hun markt uit te breiden. ÖBB verkondigt bij monde van diens manager voor het langeafstandsvervoer Kurt Bauer dat het omstreeks 2009 voor de keuze kwam te staan. Ofwel moest men doen zoals de rest van Europa en de nachttreindienst volledig afbouwen (zoals het consultancybureau McKinsey hen in een rapport aanbeval) of van haar nachttreinen een 'flag ship product' maken en er een kernactiviteit van maken. Volledig tegen de stroom in hebben ze voor de tweede optie gekozen.

Binnen Oostenrijk rijden deze treinen vaak als een late 'Intercity' trein voor binnenlandse reizigers en worden daar als zodanig voor gesubsidieerd. De overheid vraagt en betaalt toch voor een trein op dat traject op dat uur dus kan men de trein even goed doortrekken over de grens en daardoor extra reizigers aantrekken waardoor de bezettingsgraad verhoogd wordt. Buiten Oostenrijk rijden hun treinen in 'open toegang', dit betekent dus zonder subsidies en zonder een contract voor publieke dienstverlening.

Het **Verenigd Koninkrijk** heeft nog steeds twee nachttreinen die beide rijden onder een contract voor publieke dienstverlening. De ene verbindt Londen met Cornwall en de andere verbindt Londen met verschillende bestemmingen in Schotland. De eerstgenoemde heet de '*Night Riviera*' en wordt

¹² De Franse Corail-wagens die gedeeltelijk gesloopt zijn vanwege het aanwezige asbest kan als voorbeeld worden genomen

uitgebaat door *Great Western Railway (GWR)* en de tweede, die de naam "*Caledonian Sleeper*" draagt, wordt uitgebaat door de operator *Serco*¹³. Deze laatste heeft zojuist geprofiteerd van een vernieuwing van haar vloot met de aankoop van 75 nieuwe rytuigen ter vervanging van de oude die aan het einde van hun levensduur gekomen waren. De nieuwe rytuigen lijken te lijden onder enkele technische problemen¹⁴, die naar alle waarschijnlijkheid kinderziekten zijn.

Duitsland is het laatste Centraal-Europese land dat in 2016 al zijn nachttreindiensten heeft opgeheven. De Oostenrijkse onderneming ÖBB zag echter een kans om haar net uit te breiden en besloot een deel van de materieel en de verbindingen voor eigen rekening over te nemen. De ÖBB-nachttreinen ontvangen geen subsidies van Duitse overheid omdat het in Duitsland bij wet verboden is om langeafstandstransport te subsidiëren. De verlieslatende Duitse treinen draaiden na een jaar onder ÖBB-vlag terug het boekhoudkundig evenwicht door een stijging in de bezetting door een verbeterde dienstverlening aan boord.

In **Frankrijk** exploiteert de SNCF nog steeds enkele nachttreinen zij het op een zeer rudimentaire manier. Geen slaapwagens, geen catering, minimaal personeel, moeilijk om de dienstregelingen te vinden en om een plaats te reserveren: alles wijst erop dat de SNCF niet het minste interesse heeft voor deze verbindingen. Toch heeft de nachttrein een trouwe klantenkring weten te behouden, vooral voor bestemmingen die moeilijk bereikbaar zijn met de TGV zoals het Centraal Massief en de Pyreneeën. Desondanks blijft SNCF lijnen afschaffen. De meest fervente verdedigers van deze treinen hebben een gelijkaardig collectief aan het onze opgericht, « *Oui au train de nuit!*¹⁵ » dat ijvert voor de terugkeer van deze treinen. In 2017 leenden de Russische spoorwegen RZhD een aantal van hun nieuwe slaapwagens uit aan de SNCF om ze een paar maanden te testen op de route Parijs - Nice, maar de SNCF was niet geïnteresseerd en had geen geld voor de aankoop van een reeks nieuwe rytuigen, ondanks het enthousiasme van de passagiers.

De **Italiaanse** spoorwegmaatschappij Trenitalia wou eind 2011 het grootste deel van haar nachttreinen afschaffen maar na massale protesten van de reizigers werden deze plannen opgeborgen en sloot de Italiaanse overheid een nieuw publiekedienscontract af met de nationale operator Trenitalia voor het behoud van het nachttreinenet. Trenitalia biedt een vrij dicht netwerk aan dat het hele land van Triëste tot Siracuse in Sicilië bestrijkt en dat met een goede service en tegen democratische prijzen. De klanten zijn talrijk aanwezig en de treinen zijn goed gevuld. Er is ook een privéonderneming, zij het een volledige dochteronderneming van Trenitalia, Thello, die een lijn Venetië - Parijs in "open toegang" exploiteert. Deze onderneming heeft nooit winst gemaakt ondanks het grote aantal vervoerde passagiers¹⁶.

Nederland heeft een situatie die sterk lijkt op die van ons. Het is een klein land dat voor zijn nachttreinen sterk afhankelijk is van de grote buurlanden, in hun geval vooral van Duitsland. In Nederland en Duitsland zijn de rijpadvergoedingen lange tijd lager gebleven dan in België en Frankrijk en deels daardoor hebben ze hun nachttreinen langer kunnen behouden dan wij. Toch heeft Nederland ook zijn laatste nachttrein verloren in december 2016 toen de *Deutsche Bahn* zijn laatste nachttreinen stopte. Na een onderzoek van de Nederlandse regering naar de haalbaarheid van de herinvoering van nachttreinen werd besloten dat 6,7 miljoen euro beschikbaar te stellen voor de dekking van een mogelijk verlies voor elk bedrijf dat een nachttrein naar Nederland zou herintroduceren. Het is belangrijk op te merken dat dit een garantie betreft en geen subsidie: als de trein winst maakt, ontvangt de exploitant niets van de Staat. Deze maatregel heeft een zeer gematigd succes gehad, aangezien de ÖBB heeft aangekondigd dat zij een trein tussen Amsterdam en

¹³ <https://www.scotrail.co.uk/plan-your-journey/travel-connections/caledonian-sleeper>

¹⁴ https://www.lemonde.fr/international/article/2019/07/05/le-train-de-nuit-londres-edimbourg-tourne-au-cauchemar_5485490_3210.html (geconsulteerd op 10 januari 2020)

¹⁵ <https://ouiautraindenuit.wordpress.com/>

¹⁶ <https://www.societe.com/societe/thello-520287004.html> en https://fr.wikipedia.org/wiki/Thello#cite_note-societe-26 (geconsulteerd op 3 maart 2020)

München en tussen Amsterdam en Wenen ten minste tot 2024 opnieuw zal laten rijden. Behalve de ÖBB is echter geen enkele onderneming bereid gevonden zich te verbinden tot het opstarten van een nachttrein naar Amsterdam vóór 2024. Het ontbreekt Nederland dus nog steeds aan directe verbindingen met het grootste deel van het continent. De wijze waarop de Nederlandse Staat te werk is gegaan is ook door private operatoren¹⁷ en door de EU zwaar bekritiseerd omdat zij geen duidelijke aanbesteding hebben gehouden en de operatie onder nogal onduidelijke omstandigheden heeft plaatsgevonden.

In de **Scandinavische landen** waren de nachttreinen ook verdwenen en was er weinig of geen belangstelling van particuliere bedrijven om ze opnieuw op te starten. De Zweedse regering heeft hiervoor een oplossing gevonden door op eigen kosten nachttreinmateriaal te kopen en te renoveren en dit elk jaar te verhuren aan de particuliere onderneming die de openbare aanbesteding voor nachttreinen heeft gewonnen. Het risico van de aankoop van het rollend materiaal komt zo bij de overheid te liggen. De nachttreinen blijven rijden en tot nu toe brengt de huur van het materieel genoeg op om de afschrijvingen van de investeringen in het rollend materieel terug te betalen. De privéonderneming die de treinen exploiteert, draait ook break-even.

Spanje en Portugal zijn een geval apart binnen ons continent: het zijn de enige landen in Europa, samen met die van de voormalige Sovjet-Unie, waar de spoorbreedte niet de standaardbreedte van 1435 mm is maar voornamelijk 1668 mm. Dit heeft directe treinen tussen Spanje en Frankrijk in het verleden altijd bemoeilijkt. Er zijn twee oplossingen om dit te verhelpen: de rytuigen optillen aan de grens en de draaistellen verwisselen alvorens verder te rijden, of de wielen op telescopische assen monteren en aan de grens de wielen verstellen. Ondanks dit gecompliceerde manoeuvre was de nachttrein "Goya" van Parijs naar Madrid de snelste nachttrein ter wereld die 1459 km aflegde in 13 uur en 27 minuten. In 2013 werd die echter afgeschaft. De enige treinen die overblijven zijn twee treindiensten: de ene vanuit Madrid en Barcelona naar de Galicische kust, de andere vanuit Hendaye en Madrid naar Lissabon. Beide verbindingen worden gereden onder een contract voor publieke dienstverlening en met rollend materiaal dat meer dan 40 jaar oud is. Een van deze verbindingen is de trouwens oudste nog rijdende nachttrein van Europa: de *Sud-Express* die sinds 1887 dagelijks het Franse Hendaye met het Portugese Lissabon verbindt.

Polen, Tsjechië, Slowakije en Hongarije hebben hun nachttreinen langer behouden dan de Westerse landen maar zijn de laatste jaren toch ook een aanzienlijk deel ervan verloren om de volgende redenen: het rollend materieel was iets recenter maar begint nu toch ook de afschrijving te naderen, de rijpadvergoedingen in deze landen zijn lager, het wegennet was lange tijd in slechte toestand en goedkope vluchten kwamen er iets later aan dan de rest van Europa. Het keerpunt was ongeveer 2012 en sedertdien zijn de overgrote meerderheid van de nachttreinen ook afgeschaft.

Roemenië en Bulgarije verloren de meeste van hun internationale treinen maar behouden tot nog toe bijna al hun nationale nachttreinen. In Roemenië zijn het er nog steeds veel, ze maken deel uit van het contract voor publieke dienstverlening met de Staat maar het kwaliteitsniveau is aanzienlijk gedaald: ze zijn trager dan voorheen en de renovaties aan de treinstellen zijn vaak van slechte kwaliteit. Roemenië is ook het enige land met een volledig private nachttrein: Astra Trans Carpatie¹⁸ baadt een nachttrein uit op de route Arad - Boekarest. In Bulgarije heeft het staatsbedrijf BDZh in 2012 dertig nieuwe slaapwagens gekocht in Turkije, de eerste aankoop van slaapwagens in Europa in tien jaar tijd. Ze worden gebruikt op de nationale nachttreinen van Sofia naar Varna, Bourgas en Dobritsch die deel uitmaken van het een contract voor publieke dienstverlening met de Staat.

¹⁷ Met name de AllRail Group, die zich inzet voor een openlijke liberalisering van de spoorwegmarkt

¹⁸ <https://www.astratranscarpatie.ro/>, geconsulteerd op 10 januari 2020

Slovenië, Kroatië, Bosnië, Servië, Montenegro, Noord-Macedonië, Griekenland: de Joegoslavische burgeroorlog heeft de spoorweginfrastructuur van deze landen zwaar toegetakeld waardoor de meeste nachttreinen zijn verdwenen, de nieuwe grenzen en de Griekse crisis hebben de rest gedaan. Er zijn nog maar enkele treinen die rijden in samenwerking met de ÖBB en één trein van Belgrado naar Bar. Het is vooral de toestand van het spoorweganet en het rollend materieel in Servië, het geografisch centrum van het spoorweganet op de Balkan, dat verantwoordelijk is voor het verdwijnen van de nachttreinen in deze hoek van Europa.

6 Obstakels voor het herstarten van nachttreinen

Na de balans op te maken van de huidige situatie in België en de rest van Europa bekijken we nu wat de hinderpalen zijn voor een heropleving van de nachttreinen in Europa.

We hebben vijf belangrijke obstakels vastgesteld: een complex en ondoorzichtig ticketingsysteem, de rijpadvergoedingen, de technische complexiteit eigen aan nachttreinen, het gebrek aan internationale coördinatie en samenwerking en tot slot het tekort aan rollend materieel.

6.1 Een complex ticketingsysteem

In het verleden was er één enkel tarief voor passagierstreinen in Europa: het TCV, "*tarif commun des voyageurs*" of het gemeenschappelijke passagierstarief. Dit was een open ticketsysteem, d.w.z. dat de tickets enkele maanden geldig bleven en konden gebruikt worden op gelijk welke trein op dit traject. Als men een specifieke trein of een specifiek bed wilde, moest men bovenop het ticket een reservering voor die bepaalde trein kopen. Als ticket en reservering op hetzelfde moment werden gekocht stonden ze doorgaans op hetzelfde kaartje. Parallel aan dit TCV-tarief waren er andere, over het algemeen goedkopere tarieven. Het grote voordeel van TCV was echter dat TCV-tickets overal in Europa konden worden gekocht, zelfs in kleine stations, ongeacht de bestemming of herkomst.

Zodra de spoorwegen werden geliberaliseerd begonnen de maatschappijen zich te ontdoen van dit gemeenschappelijke systeem en gebruikten ze enkel nog hun eigen ticketsysteem waarmee ze de verkoop en inkomsten meer zelf in handen hadden, maar met als grootste nadeel voor de reiziger dat het de aankoop van tickets voor lange reizen met meerdere treinen extreem ingewikkeld heeft gemaakt. In plaats van alles op één ticket te hebben moeten er nu meerdere tickets worden gekocht voor één reis en daardoor verliest de reiziger ook de garantie om zijn aansluiting te halen en in het geval van een vertraging. Heeft een trein A voor een of andere reden vertraging en mist men daardoor trein B, dan gaat het ticket voor trein B verloren omdat het gekoppeld is aan een bepaalde trein van een bepaalde operator op een dag en een bepaald tijdstip. In een systeem met 'open' tickets zoals TCV kon men gewoon de volgende nemen.

We geven een concreet voorbeeld om de nadelen te illustreren.

Sofie en Dirk¹⁹ wonen in Gent en willen een vriendin in Lissabon bezoeken. Ze moeten vier treinen nemen: de NMBS-trein Gent-Brussel, de Thalys Brussel-Parijs waar ze met de metro moeten overstappen met hun koffers²⁰, de TGV Parijs-Hendaye en tenslotte de RENFE-nachttrein Hendaye - Lissabon. Een hele onderneming! Ze hebben elk 8 tickets om deze reis te maken die hun zoon op 4 verschillende websites heeft gekocht in het Frans en Spaans (omdat de Spaanse site niet volledig is vertaald). Naast de complexiteit van de boeking lopen ze het risico dat ze al hun verbindingen missen als een trein te laat komt of wordt geannuleerd.

¹⁹ Verzonnen namen, maar leden van ons collectief hebben dit verhaal echt beleefd

²⁰ Reële overstap voor vele reizigers die een internationale trein moeten nemen in Parijs

Dat is wat er uiteindelijk gebeurt: op de dag van vertrek horen ze op de radio dat een stortvloed een brug op de lijn Dax - Hendaye heeft weggespoeld²¹. De SNCF wijst alle verantwoordelijkheid af en vergoedt alleen het ticket Paris - Hendaye, maar is niet verantwoordelijk voor de terugbetaling van de tickets voor Brussel - Parijs of Hendaye - Lissabon. Ze verliezen al dit geld en hun reis.

Een ander mogelijk scenario: de Thalys rijdt een wild zwijn aan, ze missen de aansluiting in Parijs, moeten een nieuw ticket kopen naar Hendaye maar kunnen niet meer op tijd aankomen om de nachttrein naar Hendaye te halen. Thalys heeft niets te maken met de SNCF of met de RENFE-trein.

Sofie en Dirk ontvangen in totaal 20 euro als vergoeding en besluiten hun ecologische principes op te geven en de volgende keer te vliegen.

Dit is slechts een van de vele voorbeelden van reizigers die besluiten de oude routes te nemen die door de nu niet meer bestaande internationale lijnen worden aangeboden. Om concurrentieel te zijn met de luchtvaart, dat de passagiers in geval van een incident veel beter dekt, is het daarom van cruciaal belang dat men gemakkelijk en overal tickets kan boeken van gelijk welk punt 'A' naar gelijk welk punt 'B' in Europa. Het huidige systeem is een wirwar van ondoorzichtige tarieven die totaal geen rekening houden met reizigers die lange afstanden willen afleggen.

6.2 De heterogeniteit van de prijzen van treinpaden in Europa

Dit probleem hebben we deels al behandeld in punt 4.1: dure rijpaden.

Zeer recent ²²is er echter een positieve doorbraak gekomen op dit vlak voor Frankrijk en België. Deze tot voor kort zeer dure netten hebben hun rijpadvergoedingen sterk verlaagd. Voor passagierstreinen bedragen ze nu respectievelijk ongeveer €2,70 en €3,50 per kilometer voor een doorsnee reizigerstrein wat het gemiddelde niveau in Europa is (zie figuur 5).

Toch blijft het belangrijk om op Europees niveau de berekening van de rijpadvergoedingen te harmoniseren tot een niveau dat dicht bij de werkelijke variabele kosten ligt en om een aparte categorie van rijpadvergoedingen te creëren voor nachttreinen aangezien deze nog meer dan andere afhankelijk zijn van deze variabele kost die stijgt met de kilometer vanwege het lange traject dat ze afleggen.

Zo heeft Duitsland nog steeds hogere rijpadvergoedingen dan zijn buurlanden²³ wat het veel moeilijker maakt voor een internationale trein om over Duits grondgebied te rijden. Europa lijkt de berekening van rijpadvergoedingen te willen harmoniseren maar vooralsnog zonder overtuigend resultaat²⁴.

²¹ https://www.francetvinfo.fr/meteo/tempeste/direct-intemperies-16-000-foyers-prives-deelectricite-ce-jour-principalement-en-auvergne-rhone-alpes_3754145.html, geconsulteerd op 10 maart 2020

²² Koninklijk besluit betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur
http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=nl&la=N&cn=2019071905&table_name=wet, geconsulteerd op 10 maart 2020

²³ Voor Nederland, Oostenrijk, Polen en Denemarken

²⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32012L0034&from=FR>

6.3 Technische complexiteit

Een nachttrein laten rijden is niet eenvoudig. Men heeft aangepaste rijtuigen nodig, specifieke locomotieven, gekwalificeerd personeel en bovenal moet men alles kunnen coördineren.

Hoewel er voor de rijtuigen waar de reizigers in reizen over het algemeen geen technische problemen zijn, rijzen die er wel als het om de keuze van de locomotief gaat. Er zijn in Europa vier grote rijdraadspanningen. Die spanning is de spanning waarop de locomotief werkt om de trein voort te trekken en die ze omzet om hulpelementen zoals de chauffage in de rijtuigen te voeden.

De vier meest gebruikte spanningen zijn 1,5kV=, 3kV=, 15kV~16,7Hz en 25kV~50Hz. Een poging in het begin van de jaren '50 om het goedkoopste systeem met de spanning van 25kV~50Hz te veralgemenen overal in Europa is gebotst op een hardnekkige weigering van de Duitse deelstaat Beieren waarna er een echt elektrisch labyrint in West-Europa is ontstaan. In het oosten is de situatie, afgezien van Polen dat al voor de oorlog met de elektrificatie was begonnen, homogener: 25kV~50Hz is er het overheersende systeem, maar er zijn nog steeds een paar 'gaten' in de elektrificatie van het spoorwegnet, vooral in Zuidoost-Europa. In de afgelopen twintig jaar zijn meerspannige locomotieven die verschillende spanningen aankunnen echter vrij standaard geworden waardoor dit probleem op termijn zal verdwijnen.

Een tweede deelprobleem is de kwestie van de verschillende veiligheidssystemen die de treinen en de infrastructuur beveiligen tegen ongevallen veroorzaakt door overdreven snelheid of het voorbijrijden van een gesloten sein. Vooral in het Westen heeft elk land weer zijn eigen veiligheidssysteem, of zelfs 2 of 3 verschillende systemen die soms moeilijk te combineren zijn in dezelfde locomotief omdat ze met elkaar interfereren. Gelukkig heeft Europa hier het initiatief genomen en één systeem nieuw systeem opgelegd: ETCS, dat zich op termijn over het hele continent zal verspreiden en in de verre toekomst alle andere systemen zal vervangen. Wanneer dit systeem volledig uitgerold zal zijn zal ook dit probleem volledig zijn verdwenen. België zal waarschijnlijk het tweede land zijn in Europa dat volledig uitgerust is met ETCS, gepland voor 2023, net na het Groothertogdom Luxemburg dat nu al volledig is uitgerust.

Aan de andere kant is het nu ook al courant dat de operator bij de aankoop van een locomotief al de verschillende systemen kan kiezen waarmee de locomotief bij aflevering wordt uitgerust, net zoals een automobilist opties kiest voor zijn wagen. Voor nieuwe locomotieven stelt het probleem van de veiligheidssystemen zich dus ook veel minder dan voor de oudere locomotieven.

Het derde deelprobleem is het personeel. In tegenstelling tot de verkeersregels verschillen de regels voor het besturen van een trein sterk van land tot land en van het ene veiligheidssysteem tot het andere, om nog maar te zwijgen van de verschillende talen in elk land. Het door elkaar halen van de verschillende regels in verschillende landen is natuurlijk levensgevaarlijk en de meeste machinisten zijn maar met één netwerk bekend.

Deze drie deelproblemen samen zorgen er dus nog dikwijls voor dat een verandering van machinist en soms een locomotief aan de grens nodig is. Die locomotief is vaak een locomotief die wordt gehuurd van een ander concurrerend bedrijf waarmee men dan samenwerkt. Een trein Brussel - Milaan doorkruist zes netwerken, drie tot vier verschillende talen, drie elektrische systemen en minstens zes veiligheidssystemen waardoor men voor een potentiële trein op die verbinding veel organisatie nodig is.

6.4 Internationale coördinatie en samenwerking

Een van de grootste problemen om een internationale nachttrein te laten rijden is op dit moment de coördinatie en samenwerking tussen landen. De rijpaden hebben dikwijls niet alleen een hoge prijs, ze moeten ook nog eens bij verschillende nationale bedrijven worden aangevraagd en de

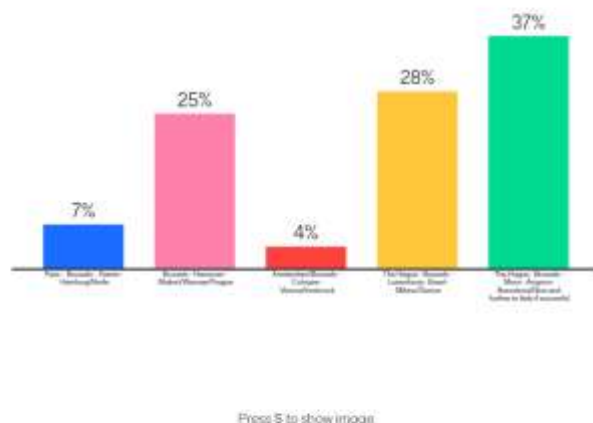
infrastructuur moet gegarandeerd beschikbaar zijn voor een heel jaar. Dit alles moet negen maanden op voorhand aangevraagd worden. Bovendien maken de verschillende spoorweginfrastructuurbeheerders dikwijls gebruik van de nacht om onderhoudswerkzaamheden uit te voeren die de doorkomst van een trein bemoeilijken of zelfs onmogelijk maken waardoor treinen 's nachts zouden moeten rondrijden langs een andere route. Het is eigen aan de complexe organisatie van de verschillende spoorbedrijven in Europa dat goede en betrouwbare internationale rijpaden lastig te organiseren zijn maar op organisatorisch vlak is er nog veel ruimte voor verbetering. Net zoals bij de uitrol van het ETCS-beveiligingssysteem zou Europa hierin een sleutelrol kunnen spelen.

Uit een korte bevraging op onze Facebookpagina bleek dat een Belgisch-Italiaanse nachttrein het meest populair zou zijn. Een eigen kleine steekproef toont ook dat er maar liefst 130 vluchten per week plaatsvinden tussen deze twee landen in het laagseizoen. We vroegen de Oostenrijkse ÖBB of ze geïnteresseerd waren in dit traject en het antwoord was duidelijk: het is te ingewikkeld om een trein door 5 landen en 6 spoorwegnetten te laten rijden voor de twee hindernissen die we zojuist hebben gedefinieerd: de technische complexiteit en de coördinatie tussen de verschillende landen die de trein moet doorkruisen.

Het is dus absoluut noodzakelijk dat de verschillende infrastructuurbedrijven moeten worden verplicht tot een betere en doorzichtigere samenwerking om zo betere, gegarandeerde rijpaden aan te kunnen bieden heel het jaar door.

Which night train connection do you like the most?

Mentimeter



Figuur 7 : Overzicht van onze korte bevraging online

6.5 Tekort aan rollend materieel

Sinds de nachttreinen begin 2000 (grotendeels) verlieslatend werden, heeft het rollend materieel ook de neveneffecten van de vrijwillige desinvestering ondergaan. Zo zijn er sedert 2000 quasi geen nieuwe slaaprijtuigen meer ontworpen en gebouwd.

Wat de slaaprijtuigen betreft, hebben de Duitse DB en de Tsjechische CD halverwege de jaren negentig een reeks "Comfortline" slaaprijtuigen gekocht. Begin de jaren 2000 heeft de PKP (Polskie Koleje Państwowe²⁵) nog een kleine reeks gebouwd en in 2009 hebben de Bulgaarse spoorwegen BDZh dertig slaapwagens besteld bij het Turkse TÜVASAS (een filiaal van de Turkse staatsspoorwegen TCDD).

²⁵ Poolse spoorwegen

Medio 2010 hebben de Russische Spoorwegen dan nog een zeer fraaie serie slaapwagens in dienst genomen voor hun internationale treinen naar Europa maar afgezien van deze reeksen zijn alle slaaprijtuigen in Europa meer dan 30 jaar oud.

Wat de ligrijtuigen betreft, is de situatie nog slechter: bijna alle ligwagens zijn minstens 40 jaar oud, al zijn ze in de meeste gevallen meermaals gerenoveerd. In 2018 plaatste de ÖBB een bestelling voor dertien zevenwagenstellen voor hun nachttreinen waarvan 26 slaapwagens en 39 ligwagens ter vervanging van het oudste deel van hun wagenpark. Voorts lijkt geen enkel ander bedrijf plannen te hebben om nieuwe wagens te kopen en zijn ze in het beste geval tevreden met het opknappen van wagens waarvan sommige de respectabele leeftijd van 60 jaar hebben bereikt.

In het verleden waren de wagens ook vrij gestandaardiseerd: in de praktijk kon men globaal gezien drie grote groepen onderscheiden op vlak van hun geografische herkomst en inzet: West-Europa, Centraal-en Oost-Europa en Joegoslavië. In West-Europa werden de slaapwagens van de verschillende bedrijven beheerd in een gemeenschappelijke “pool” die al naargelang de behoeften van het moment wagens onderling tussen de bedrijven uitleende. De financiering van de rijtuigen werd gekanaliseerd via Eurofima²⁶, een non-profit leasemaatschappij in handen van de grote Europese spoorwegmaatschappijen. De doorgedreven standaardisatie vergemakkelijkte het onderhoud verlaagde de ontwikkelings- en aankoopkosten. Een deel van deze wagens uit die tijd zijn nog steeds in gebruik.

²⁶ <https://www.eurofima.org/who-we-are/>

7 Argumenten voor de terugkeer van de nachttrein

Ondanks de obstakels die we net hebben opgesomd, zijn er veel argumenten voor een terugkeer van de nachttreinen op ons continent. De argumenten ten voordele van de nachttrein kunnen we onderverdelen in vier grote deelgebieden: ecologie, economie, logistiek en maatschappelijk.

7.1 Ecologisch argument

Het is aangetoond dat de trein het meest milieuvriendelijke vervoermiddel is voor lange afstanden²⁷. Als we de ADEME-cijfers voor het Franse spoor netwerk nemen, zien we dat de trein een impact heeft die tot 14 keer minder kleiner is dan het vliegtuig (in gram brandstof-equivalent per reizigerskilometer).



Figuur 8: Het energieverbruik voor een reis binnen Frankrijk²⁸,

Deze resultaten moeten echter nog worden genuanceerd. De resultaten van figuur 7 houden geen rekening met de zware impact op het milieu van de aanleg van nieuwe hogesnelheidslijnen (HSL). Daardoor wordt het beeld wat vertekend in het voordeel van de TGV dat hierdoor efficiënter dan de (nachtelijke) intercity komt²⁹. Het uitstekende cijfer van de TGV komt voort uit de arbitraire keuze om er van uit te gaan dat de bezettingsgraad van een TGV systematisch hoger is dan die van een intercitytrein hoewel de verbruikte energie veel hoger is door de hogere snelheid.

Er moet ook rekening worden gehouden met het feit dat deze grafiek het voordeel van de trein voor een Europees nachttreinnet niet op een absolute manier aantoonst. Het is daarom noodzakelijk om systematisch de CO₂-uitstoot voor elke reis te bestuderen³⁰.

Er moet bijvoorbeeld rekening worden gehouden met de energiemix voor de elektriciteit in de doorkruiste landen (ervan uitgaande dat de treinen op een geëlektrificeerd netwerk rijden, wat het geval is voor het overgrote deel van het Europese spoorweginet³¹). Een reis tussen Parijs en Bordeaux zal bijvoorbeeld 14 keer minder impact hebben dan een reis tussen Gdansk en Katowice³² omdat

²⁷ <https://www.saveatrain.com/blog/why-choosing-to-travel-by-train-is-environmentally-friendly/?lang=fr> ter voorbeeld. Een raadpleging in de huidige pers laat de huidige rage zien de laatste jaren over het onderwerp

²⁸ <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/Chiffresclestransports.pdf> (2013)

²⁹ <https://ouiautraindenuit.files.wordpress.com/2018/01/2019-05-16-investigation-oui-au-train-de-nuit.pdf> (punt 4.4 pagina 23)

³⁰ De berekening van deze balans is complexer dan het lijkt en is het onderwerp van studies die door private bedrijven worden uitgevoerd. Er bestaan echter vereenvoudigde rekenmethodes op het internet.

³¹ 54.6 % du réseau en moyenne et en 2015 volgens IRG-rail <https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2017/04/Final-report.pdf> (pagina 17)

³² Volgens de berekening op www.ecopassenger.org

men in Frankrijk gebruik maakt van elektriciteit opgewekt uit kernenergie terwijl men in Polen daarvoor steenkool gebruikt. Toch biedt de techniek van de trein met zijn geringe wrijvingsweerstand ongeacht de gebruikte brandstof een lagere CO₂-uitstoot dan gelijk welk ander vervoersmiddel.

Wie de precieze impact van een reis tussen twee bestemmingen van zijn keuze wil weten, kan terecht op de website EcoPassenger³³. Op die website is het mogelijk om deze berekeningen gratis te maken en zo meer transparantie te krijgen over de veronderstellingen die zijn gemaakt voor de berekeningen.

Tot slot is het nog steeds nodig om naar elk afzonderlijk geval te kijken en is het moeilijk om een absoluut cijfer te geven voor de bereikte CO₂-besparing. Dat de trein echter de meest milieuvriendelijke vervoerswijze is als het gaat om vrijgekomen CO₂ staat echter buiten kijf, ongeacht de gebruikte brandstof³⁴.

7.2 Economisch argument

Zoals eerder uitgelegd, ligt het zogenaamde "conventionele" Europese spoorwegnet er al volledig in tegenstelling tot het hogesnelheidsnet dat nog zeer grote gaten vertoont, vooral in Centraal-en Oost-Europa. Het hogesnelheidsnet heeft zich vooral sinds de jaren negentig ontwikkeld en biedt ook zekere mogelijkheden voor nachttreinen.

Een van de redenen voor de hoge kosten van hogesnelheidstreinen is de zware investering die landen moeten doen voor de aanleg van de volledig nieuwe hogesnelheidslijnen (HSL)³⁵. Dat is een volledig nieuwe infrastructuur en die moet natuurlijk terugverdiend worden. De aanleg van een nieuw HSL-netwerk dat alle grote steden van Europa met elkaar verbindt, zou sowieso decennia kosten en zou een investering zijn die niet altijd terugverdiend kan worden. Nachttreinen vergen afgezien van het rollend materieel quasi geen investeringen waardoor men de ticketprijzen lager kan houden en waardoor nachttreinen zich ook gemakkelijk kunnen richten op alle segmenten van onze maatschappij: jonge reizigers die zo goedkoop mogelijk willen reizen boeken zitstoelen, welgestelde (zaken)mensen die een bepaald niveau van standing willen boeken een bed in een privaat compartiment in een slaapwagen en gezinnen die samen willen reizen boeken ligplaatsen in compartimenten met vier tot zes couchettes. Hierdoor variëren de prijzen van een typische ticket voor een nachttrein tussen ongeveer €30,- en €220,- per traject, afhankelijk van het gekozen comfort, het moment van boeking en de vervoersmaatschappij. De goedkoopste prijengamma's kunnen dus wedijveren met het aanbod van de lagekostenmaatschappijen.

Een ander economisch argument voor reizigers is de besparing van een extra hotelnacht ter plaatse³⁶. Men komt 's morgens aan in het hart van de stad, waar men anders pas tegen de middag kan geraken (al naargelang het voor-en natransport). Op deze manier is het dan ook mogelijk om de reis- en verblijfkosten te combineren.

³³ www.ecopassenger.org

³⁴ Volgens het Europese Milieuagentschap EEA (https://www.eea.europa.eu/media/infographics/co2-emissions-from-passenger-transport/image/image_view_fullscreen) (2014)

³⁵ Ter info: zo kostte het hogesnelheidsnet in België meer dan 24,8 miljoen euro

³⁶ Een vaak aangehaald argument in de NMBS-promotiefolders in de jaren '80

7.3 Logistiek argument

We maken de vergelijking tussen de nachttrein en de andere vervoersmiddelen.

➤ De nachttrein ten opzichte van de dagtrein:

Het voordeel van de nachttrein ten opzichte van de dagtrein is de efficiëntie in gebruik van nuttige tijd. In onze maatschappij is tijd een luxe geworden en niet iedereen kan het zich permitteren om een hele dag aan een treinreis te spenderen. Een nachttrein maakt gebruik van de tijd die we toch nodig hebben om te slapen om grotere afstanden te overbruggen zonder dat we daar veel economisch nuttige tijd aan moeten spenderen.

➤ De nachttrein ten opzichte van het vliegtuig:

Met een nachttrein komt men 's morgens toe waardoor men meestal een nacht in een hotel bespaart. Bovendien verbindt de nachttrein vele stadscentra en regio's rechtstreeks met elkaar waardoor men geen voor- of natransport nodig heeft. Dat is dan vooral een voordeel ten opzichte van de meeste lowcost luchthavens die meestal ver buiten de grote steden liggen en waardoor men altijd nog een pendelbus of trein moet nemen die de facto de reistijd doet verlengen. Zo zal een reiziger die met het vliegtuig om 9.30 uur in Bergamo (een van de belangrijkste luchthavens van Milaan) landt, niet voor 11.00 uur 's ochtends in het centrum van Milaan kunnen zijn vanwege de verkeersdrukte en de afstand tussen de luchthaven en het centrum.

➤ De nachttrein ten opzichte van de bus :

Hoewel men de luchtvaart vaak als dé grote concurrent van de trein ziet, hebben ook de bussen na de liberalisering van die markt een aanzienlijk deel van de voormalige klandizie van de nachttrein voor zich gewonnen. Het is vooral een van de grootste concurrenten van de trein in het segment van de kostenbewuste reiziger en veel minder voor welgestelde klanten. De reizen zijn dikwijls lang door de veelvuldige stops die de busmaatschappijen inlassen om een betere bezettingsgraad te halen. Door onderweg meer steden aan te doen, wordt de reis lang en nog minder comfortabel dan ze al was. Het maken van een busreis van 9 uur (of meer) 's nachts biedt helemaal niet hetzelfde comfort als een nachttrein waarin men daadwerkelijk kan slapen. Bovendien kan men tijdens een treinreis makkelijker eens de benen strekken dan in een bus waar de gangpaden veel smaller zijn en er een risico is om om te vallen als de chauffeur een beetje te wild rijdt of een bocht maakt. Een nachttrein heeft ook bedden, ligplaatsen, wc's, lavabo's en douches aan boord die de reis veel aangenamer en comfortabeler maken dan een busreis ooit kan zijn³⁷.

➤ De nachttrein ten opzichte van de auto:

Het afleggen van een lange afstand met de auto is nog steeds een groot risico voor de verkeersveiligheid, vooral als dat 's nachts gebeurt. Ondanks bewustmakingscampagnes komen veel chauffeurs in de verleiding om hun lange reis te maken zonder onderbrekingen. Vermoeidheid zal dan altijd aanwezig zijn, vooral aan het einde van de reis. Door 's nachts met de trein te reizen kan de reiziger zijn bestemming uitgerust bereiken. Als de reiziger zijn eigen auto wil gebruiken op zijn bestemming bestond er vroeger een mogelijkheid om de auto mee te nemen op de trein: de autoslaaptreinen. Die lieten automobilisten toe om vanuit de stations van Schaarbeek en Bressoux hun eigen wagen mee te nemen naar het zuiden door hem op de daarvoor voorziene autowagons te parkeren en vervolgens de chauffeur zelf de nacht doorbrengt in een slaap- of ligwagen. Dit argument kan echter worden genuanceerd door reizigers aan te moedigen hun voertuigen thuis te laten en op

³⁷ Een observatie van de verbindingen op de Flixbus-site voor verschillende bestemmingen leverde geen directe op. Daarnaast zijn de bushaltes van deze commerciële bedrijven vaak aan de rand van de stad gelegen en bieden zelden een rustige en aangename plek om te wachten.

hun bestemming andere vervoermiddelen te gebruiken of door een fiets aan boord³⁸ van de trein te nemen.

7.4 Maatschappelijk argument

De nachttrein heeft meer dan honderd jaar een belangrijke rol gespeeld in het versterken van internationale relaties binnen ons continent. Het aantal films en boeken dat zich deels in de nachttreinen afspeelt is ontelbaar. Dit toont dat deze manier van reizen een wezenlijk onderdeel is van onze Europese geschiedenis en een cultureel element dat behouden moeten blijven. Ondanks dat de jongste generaties niet altijd meer vertrouwd zijn met het vervoermiddel, blijft het tot de gemeenschappelijke verbeelding spreken van de Europeanen en vooral bij degenen die de laatste bloeiperiode van de nachttreinen hebben meegemaakt.

Bovendien maakt de trein het mogelijk om provincies en regio's met elkaar te verbinden door niet alleen te stoppen in hoofdsteden zoals het vliegtuig. Het maakt het dus mogelijk om een rol te spelen in de ontwikkeling van de kleinere steden en landelijke regio's.

Terwijl de arbeidsvoorwaarden bij goedkope luchtvaartmaatschappijen en goedkope busmaatschappijen dikwijls te wensen overlaten, zijn de werknemers van de spoorwegen en de nachttreinen doorgaans goed beschermd omdat ze een langere opleiding moeten afleggen waardoor het meestal hoogwaardige en duurzame banen zijn. Dit is een belangrijke hefboom in de strijd tegen sociale ongelijkheden, daar waar lagekostenmaatschappijen vaak werken met slechtere contractvoorwaarden en regels uit het buitenland³⁹.

Ook het comfort dat een reiziger ervaart tijdens een reis met de nachttrein is groter dan bij gelijk welk ander vervoermiddel: hij kan zich comfortabel nestelen in een zetel met veel beenruimte of zich neervlijen in een couchette of een bed om te lezen of een film te bekijken, slapen, zich gewoon ontspannen of naar de barwagon gaan voor een drankje. Dat maakt de reis veel gemoedelijker en minder stresserend. Het is dan ook een echte reiservaring in plaats van alleen maar een vervoermiddel.

8 Mobilisatie van burgers

8.1 Belgische petitie

De Belgische petitie voor de terugkeer van internationale nachttreinen werd op 27 mei 2019 door ons collectief gelanceerd en telt op het moment van de opmaak van dit rapport meer dan 10.585 handtekeningen. Deze petitie is te raadplegen op de website [change.org](https://www.change.org)⁴⁰ en groeit nog dagelijks aan. Het doel was om de belangstelling van de Belgische bevolking voor nachttreinen te bewijzen en is een bewijs van het potentieel dat dit vervoermiddel in zich draagt.

³⁸ Een dienst die helaas nog niet altijd door sommige bedrijven wordt aangeboden en die we zeer graag zouden willen(opnieuw) te zien verschijnen.

³⁹ Cfr. het debat over Ryanair en het toepassen van het Ierse werknemersrecht voor ook niet-Ieren

⁴⁰ <https://www.change.org/p/for-the-return-of-international-night-trains-in-belgium> , geconsulteerd op 30 april 2020

8.2 Petities in het buitenland

België is bijlange niet het eerste land waar er een terugkeer van nachttreinen wordt geopperd. In Frankrijk heeft een in 2016 gelanceerde petitie voor de redding en verbetering van de nachttreinen al meer dan 183.800 handtekeningen⁴¹ opgeleverd. In september 2019 hebben de Scandinavische landen een petitie met 65.038 handtekeningen⁴² overhandigd aan de Zweedse en Deense regering, wat de noodzaak onderstreept om het aanbod dat in dit land opnieuw begint te ontstaan, verder te ontwikkelen.

Ook in Duitsland is er een petitie gelanceerd voor de terugkeer van de nachttrein Berlijn-Brussel⁴³. Het traject is ook overgenomen door de *GreensEFA*, de groene fractie in het Europees parlement, zij het uitgebreid met een Parijs-Brussel-Berlijn-trein waarvoor begin 2020 een petitie werd gelanceerd⁴⁴.

Ook in andere landen zoals Zwitserland en Polen⁴⁵, worden er burgerinitiatieven gelanceerd die oproepen tot de terugkeer van bepaalde lijnen. Deze petities hadden en hebben het belang om zowel de overheid als de spoorwegmaatschappijen de wens van de bevolking duidelijke te maken om een goede nachttreindienst in het leven te roepen zoals in het verleden het geval was.

9 Voorgestelde acties

9.1 Voor de Europese Unie

De Europese Unie is door haar supranationale aard het best geplaatst om een terugkeer van de nachttreinen te coördineren. Door de liberalisering van het luchtverkeer, die de weg vrijmaakte voor goedkope vluchten, en door de opsplitsing van de spoorwegmaatschappijen op te leggen heeft ze ongewild bijgedragen aan het verdwijnen van de nachttreinen. Ze kan echter die trend omkeren en een kader creëren die de terugkeer van de nachttreinen bevordert.

Een van de voorstellen van ons collectief zou zijn om een Europees platform voor nachttreinen te creëren. Een platform voor de coördinatie van nachttreinen dat alle Europese spoorwegmaatschappijen bestrijkt, is een moderne visie op het langeafstandsvervoer per spoor. Wij zien het spoor en de nachttreinen als onderdeel van onze Europese identiteit en als een pragmatische oplossing voor onze intra-Europese reizen. Er is een uitgebreide coördinatie nodig om de Europese burgers dichter bij elkaar te brengen en een zo milieuvriendelijk mogelijke manier van reizen te hanteren.

De doelstellingen van dit platform zijn dan ook:

1. Er voor zorgen dat voor reizen tot 1500 kilometer de trein altijd het goedkoopste vervoermiddel is. Daarom stellen wij voor om een kerosinebelasting in te voeren, vliegtickets te onderwerpen aan BTW of een andere milieubelasting en een belasting op buskilometers (een soort slijtagelasten voor de weg) om de milieuvriendelijkste vervoerswijze(n) te financieren.

⁴¹ <https://www.change.org/p/ouiautraindenuit>, geconsulteerd op 30 april 2020

⁴² <https://www.change.org/p/swedish-and-danish-governments-support-night-trains-in-northern-europe>, geconsulteerd op 30 april 2020

⁴³ https://www.change.org/p/bundeskanzlerin-angela-merkel-klimafreundlich-europa-st%C3%A4rken-mit-nachtz%C3%BCgen-vermeidbare-emissionen-einsparen-2?recruiter=968625550&utm_source=share_petition&utm_medium=facebook&utm_campaign=psf_combo_share_abi&utm_term=5d5c4e1334ad4048a16c379ffd9e4cc2&recruited_by_id=0720c560-88e4-11e9-a769-db0145fe5878&utm_content=mit-19007468-10%3Av1 geconsulteerd op 30 april 2020

⁴⁴ <https://www.change.org/p/sncf-reintroduce-the-paris-brussels-berlin-night-train-route-by-2022>, geconsulteerd op 30 april 2020

⁴⁵ <https://naszademokracja.pl/petitions/kolej-na-zmiany-przywrocmy-pociag-do-brukseli>, geconsulteerd op 30 april 2020

Zo komt men tot "Level Playing Field" waarbij de concurrentie tussen de vervoersmodi eerlijk verloopt rekening houdend met de belasting op het milieu.

2. De ontwikkeling van een gemeenschappelijke visie op routes, infrastructuur en investeringen met de verschillende Europese spoorwegondernemingen.
3. Het analyseren en wegwerken van de vertragingen en het garanderen van overstappen
4. Een duidelijke en snelle uitwisseling van informatie met de passagiers⁴⁶.
5. Continue en gecoördineerde ontwikkeling van het aanbod. Het zou nuttig zijn om de reisgegevens binnen het continent te kunnen centraliseren, zodat er vervolgens maatregelen kunnen worden genomen om met kennis van zaken te investeren in bepaalde lijnen of infrastructuur. Ook de coördinatie van de werkzaamheden⁴⁷ op bepaalde lijnen zou via het platform worden uitgevoerd, waardoor de verstoring van het treinverkeer tot een minimum wordt beperkt. Het platform zou ook het internationale treinnetwerk kunnen bestuderen en evalueren over het hele continent te bestrijken, zonder regio's te verwaarlozen die minder aantrekkelijk zijn voor particuliere bedrijven.
6. Verdere harmonisering van de verschillende nationale wetgevingen voor spoorwegen. Dit omvat het harmoniseren van de prijzen en aanvraag van rijpaden in alle Europese landen. In dat kader geven we mee dat de Europese Unie op dit punt wetgeving heeft vastgesteld in artikel 37 van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte⁴⁸. Artikel 40 van dezelfde richtlijn voorziet in de coördinatie van treinpaden voor treinen die verschillende netwerken doorkruisen⁴⁹.
7. Steun voor de aankoop van rollend materieel dat is aangepast om de reizigers comfortabel en veilig te laten reizen. Dit is mogelijk via een "pool" van gestandaardiseerde slaap- en ligrijtuigen die de exploitanten kunnen huren en/of leasen. Dat kan bijvoorbeeld in de vorm van staatsgaranties ter ondersteuning van investeringen of de oprichting van een leasemaatschappij (RosCo) voor internationale (nacht)treinen op Europees niveau. Men zou zich ook kunnen wenden tot de reeds vermelde non-profit leasingmaatschappij *Eurofima* die in het verleden veel rollend materieel heeft gefinancierd.
8. Een uniform ticketsysteem of een gemeenschappelijk ticketingplatform en een duidelijke routeplanner. Het is nu veel gemakkelijker om vluchten te plannen dan om dezelfde route met de trein te plannen. Deze routeplanner zou kunnen worden beheerd door het treinplatform zelf en alle treinen kunnen integreren, of het nu gaat om treinen van publieke of private operatoren. Dit zou natuurlijk vereisen dat elke spoorwegmaatschappij haar tickets in open source aanbiedt op dit platform. Dit zou het dus gemakkelijk maken om een internationaal ticket te kopen en in real time informatie te vinden.
9. Een beter overzicht van de spoorwegverbindingen, een geharmoniseerd terugbetalingssysteem en een betere communicatie met de reizigers in geval van vertragingen. Het zou ook kunnen betekenen dat de maatschappijen moeten zorgen voor verbindingen en dat zij de passagiers die hun verbindingen hebben gemist, uit hun macht moeten halen.

⁴⁶ Wat helaas in veel situaties nog niet het geval is

⁴⁷ Zie punt 9.2.2 over het feit dat de EU de termijnen voor de communicatie over werken wettelijk vastlegt

⁴⁸ 1. *De lidstaten zorgen ervoor dat de infrastructuurbeheerders zodanig samenwerken dat efficiënte heffingsregelingen kunnen worden toegepast en dat zij zich verenigen om de heffingen te coördineren of de heffing voor de exploitatie van spoorwegdiensten die op meer dan één net van het spoorwegsysteem in de Unie worden geëxploiteerd, te innen. De infrastructuurbeheerders streven met name naar een optimaal concurrentievermogen van de internationale spoorwegdiensten en een efficiënt gebruik van de spoorwegnetten. Daartoe voeren zij passende procedures in, met inachtneming van de voorschriften van deze richtlijn.*

2. *Voor de toepassing van lid 1 van dit artikel zorgen de lidstaten ervoor dat de infrastructuurbeheerders samenwerken met het oog op de efficiënte toepassing van de in artikel 32 bedoelde toeslagen en de in artikel 35 bedoelde prestatieregelingen voor verkeer dat op meer dan één net van het spoorwegsysteem in de Unie rijdt.* Bron: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=celex%3A32012L0034>, geconsulteerd tot 6 maart 2020.

⁴⁹ Zie voor meer details in bijlage 2

Tot slot is het belangrijk dat dit platform de nachttreinen tot zijn core business maakt. De reden waarom de ÖBB slaagt waar de DB en anderen hebben gefaald, is volgens Kurt Bauer van de ÖBB (in een hoorzitting met de commissie transport van het Belgisch federale parlement⁵⁰) dat zij van hun nachttreinen een van hun kernproducten hebben gemaakt. De ÖBB laat zien dat door het bieden van goede kwaliteit, een duidelijk product het mogelijk is om met nauwelijks financiële steun uitstekende nachttreinen aan te bieden.

Naast deze maatregelen ondersteunt *Back On Track Belgium* volledig in de actievoorstellen die in de "Position Paper" van *Back On Track Europe*⁵¹ staan, het Europese collectief dat ijvert voor de terugkeer van de nachttreinen waarvan ons collectief de Belgische tak vertegenwoordigt, aan de orde komen.

9.2 Voor de Belgische overheid

We hebben een aantal mogelijke maatregelen opgesteld die de Belgische regering zou kunnen nemen om terug een echt en duurzaam aanbod aan nachttreinen vanuit België te komen

9.2.1 Prioriteit geven aan nachttreinen op het net en de rijpaden verbeteren

De eerste maatregel zou zijn dat Infrabel nachttreinen op het net voorrang geeft op andere treinen, dezelfde voorrang waarvan ook Thalys en Eurostar genieten. Dit is om het alsmear oplopen van vertragingen tijdens een lange reis te voorkomen. Als een trein helemaal aan het begin van zijn reis vertraging maakt is de kans groot dat die vertraging later gedurende de hele reis nog oploopt door gemiste rijpaden verder op de reisweg.

9.2.2 Werken aan de lijn ruim van tevoren aankondigen

De tweede maatregel zou eruit bestaan dat Infrabel, en zoals we in het vorige punt hebben gezien, alle Europese infrastructuurbeheerders, een zekere garantie biedt op de rijpaden van internationale treinen en de noodzakelijke spoorwerkzaamheden ruim op tijd aankondigt⁵² en een alternatief aanbiedt.

Wij bevelen een termijn van zes maanden aan. Dit zou de exploitant in staat stellen om afwijkingen te voorzien en mogelijke vertragingen ruim van tevoren aan de reizigers aan te kondigen, indien mogelijk al bij de aankoop van het ticket. De Europese Unie heeft daarvoor al wetgeving opgesteld over de communicatie van werken op het netwerk, maar in de praktijk zijn dit vaak kortere termijnen. Goede, gegarandeerde rijpaden zijn uiterst belangrijk en Infrabel heeft nu reeds een vrij goede reputatie hieromtrent.

9.2.3 Goedkopere rijpaden

Een derde maatregel die wij bepleiten is recentelijk reeds aangenomen: het verlagen van de rijpadvergoedingen in België. In het koninklijk besluit van 19 juli 2019 betreffende de toewijzing van rijpaden en de heffing voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur werd dit beslist en zal enerzijds leiden tot een aanzienlijke verlaging van de rijpadvergoedingen voor reizigerstreinen en anderzijds tot een meer systematische toepassing van een variatie van de heffingen in functie van de

⁵⁰ <http://www.dekamer.be/kvvcr/media5/index.html?sid=55U0275#video> consulté le 5 mars 2020

⁵¹ <https://back-on-track.eu/back-on-track-position-paper-on-new-green-deal/> consulté le 5 mars 2020

⁵² Bijlage VII betreffende de dienstregeling voor het opstellen van de dienstregeling voor de diensten. In deze laatste tekst worden verplichte termijnen vastgesteld waarbinnen de infrastructuurbeheerders de spoorwegondernemingen in kennis moeten stellen van de werkperiodes, die variëren naar gelang van de omvang van de werkzaamheden. Details van deze nogal technische tekst zijn beschikbaar op <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32017D2075&from=FR> geconsulteerd op 6 maart 2020

periode van omloop (piek, dag, nacht) en de gebruikte lijnen⁵³. De details van de nieuwe formule werden door Infrabel gepubliceerd in de netwerkverklaring die in december 2020 van kracht wordt⁵⁴.

De Staat zou echter nog een stap verder kunnen gaan door een speciale categorie rijpadvergoedingen in te voeren, met lagere tarieven voor andere treincategorieën specifiek voor nachttreinen. Aangezien deze treinen enorme afstanden afleggen en deze vergoedingen worden berekend per afgelegde kilometer zijn ze zeer nadelig voor deze categorie van treinen die al in gevaar is. De Europese Unie voorziet een mogelijkheid in een dergelijke verlaging van de rijpadvergoedingen om de ontwikkeling van nieuwe spoorwegdiensten aan te moedigen of in verlagingen die het gebruik van sterk onderbenutte lijnen bevorderen⁵⁵.

9.2.4 Enkele nachttreinverbindingen tot openbare dienst verklaren

De vierde maatregel die wij aanbevelen is het opnemen in het beheerscontract van de NMBS van een lijst van bestemmingen waarnaar nachttreinen moeten worden aangeboden als openbare dienst⁵⁶. Een voorbeeld van zo'n bestemmingslijst wordt besproken in hoofdstuk 10 van dit document. Door het erkennen van deze nachttreinen als publieke dienst zou de Belgische Staat een eventueel tekort opvangen. Het erkennen van internationale treinen als publieke dienst, ook langeafstandstreinen, is uitdrukkelijk toegestaan door de Europese richtlijnen op voorwaarde dat de publieke dienst duidelijk omschreven wordt, eerlijk wordt vergoed, aan de EU wordt gemeld en aan alle overheden van de betrokken landen toestemming wordt gevraagd.

Momenteel heeft de NMBS nog altijd het alleenrecht in België op de uitbating van openbare diensten per spoor. Voor de gunnen van openbare diensten kan men anders twee mogelijkheden toepassen:

a) Rechtstreekse gunning aan de NMBS

De NMBS zou dus rollend materieel kopen en zelf de hele trein zelf kunnen laten rijden of daarvoor samenwerken met andere operatoren. Het stuk in België wordt dan door de NMBS gedaan terwijl in het materieel zowel Belgisch als buitenlands kan zijn. De Oostenrijkse ÖBB heeft er voor zijn nachttrein Wenen / Innsbruck - Brussel bijvoorbeeld voor gekozen om samen te werken met de NMBS maar deze trein wordt in België niet als publieke dienst beschouwd en dus niet gesubsidieerd, enkel in Oostenrijk. De NMBS is hier dus gewoon een onderaannemer van de ÖBB.

⁵³ http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=fr&la=F&table_name=loi&cn=2019071905 geconsulteerd op 6 maart 2020

⁵⁴ https://infrabel.be/sites/default/files/generated/files/paragraph/DRR%202021_v.1_20191213_0.pdf (blz. 75, geconsulteerd op 6 maart 2020)

⁵⁵ Art.33 van Richtlijn 2012/34/EU, beschikbaar op <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32012L0034&from=nl> (geconsulteerd op 6 maart 2020)

⁵⁶ Op basis van Verordening 1370/2007 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32007R1370&from=FR>)

Dit werd onlangs gewijzigd door het 4e spoorwegpakket, dat nu voorziet in het beginsel van openbare aanbesteding (openbare aanbesteding van contracten voor openbare dienstverlening), hoewel er nog steeds uitzonderingen mogelijk zijn. Details zijn hier: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32016R2338&from=FR>. De beheerscontracten tussen de staat en de NMBS vormen de (enige) rechtsgrondslag voor de compensatie die de Belgische staat aan de NMBS betaalt voor de uitvoering van de taken van openbare dienst. Grensoverschrijdende diensten worden opgesomd in artikel 24. De rechtsgrondslag is de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van de openbare bedrijven: zie de lijst van de taken van de openbare dienst die in die wet is opgenomen. Alles wat niet onder een contracten voor openbare dienstverlening valt in het kader van een contract dat in overeenstemming is met de Belgische en Europese regels inzake contracten voor openbare dienstverlening, is een zaak van commercieel initiatief, ongeacht of het afkomstig is van de NMBS of van een andere exploitant.

b) Het uitschrijven van een openbare aanbesteding voor de uitvoering van de openbare dienst

Een andere mogelijkheid zou zijn dat de overheid een aanbesteding uitschrijft voor een aantal bestemmingen, zoals de 5 routes in ons voorbeeldscenario in hoofdstuk 10, en de uitbating gunt aan de beste aanbieder op basis van het lastenboek. In dat geval kan de Staat in de aanbesteding bepaalde comfort- of tariefeisen stellen.

Zou men opteren voor de mogelijkheid voor de openbare aanbesteding, dan stelt het rollend materieel - of het gebrek daaraan - echter nog een groot probleem. Dit zou kunnen worden opgelost door zelf te investeren in rollend materieel en dit dan te verhuren aan de operator die de aanbesteding heeft gewonnen. Dit is de oplossing die Zweden toepast voor zijn binnenlandse nachttreinen en die het nu overweegt voor zijn internationale treinen. De Staat heeft zelf slaapwagens laten renoveren die het elk jaar verhuurt aan de operator die de aanbesteding voor de nachttreinen heeft gewonnen. In Zweden is vastgesteld dat de investering in de aankoop van het rollend materieel volledig wordt terugbetaald door de gevraagde huurprijs en dat ook de operator winst maakt.

9.2.5 Samenwerking tussen landen

Een vijfde maatregel zou samenwerking tussen landen kunnen zijn. Bijvoorbeeld met Nederland, dat ook probeert meer nachttreinen aan te trekken en dat met dezelfde problemen kampt als wij: een klein land zijn met een dicht, druk en zeer specifiek netwerk.

Zo zou bijvoorbeeld een trein Brussel-Milaan of Brussel-Nice / Barcelona kunnen worden uitgebreid naar Den Haag en zouden eventuele kosten of subsidies kunnen worden gedeeld. Aangezien dit probleem supranationaal is en in het bijzonder kleinere landen treft denken we dat ook het Benelux-parlement een belangrijke rol kan spelen in het oplossen van dit probleem. Andere synergiën kunnen worden gezocht met bijvoorbeeld de Scandinavische landen en in het algemeen treinen over een deel van het traject te combineren. Dit is een courante praktijk die al meer dan een eeuw wordt toegepast, onder andere door de ÖBB. Als voorbeeld hebben we in hoofdstuk 10 een scenario uitgewerkt waarin België zonder overstap met alle belangrijkste Europese steden en toeristische regio's wordt verbonden met slechts vijf treinen.

9.2.6 (Verhoogde) monitoring van internationale mobiliteitsdata

De staat zou gegevens over reizen per bus, vliegtuig en trein voor bestemmingen van minder dan 2000 km moeten monitoren. De subsidies zouden dan tussen deze drie vervoerswijzen kunnen worden vergeleken en er zou een eerlijker verdeling kunnen worden bedacht met het oog op de gevolgen ervan voor het klimaat (zie ook het voorstel op Europees niveau).

10 Een voorstel van een basis-nachttreinaanbod vanuit België

Welke treinen zouden het de meeste reizigers aantrekken en zoveel mogelijk de kosten te dekken? Hiervoor is het noodzakelijk dat de bestemming interessant en bereikbaar is in één nacht vanuit België, dat wil zeggen minder dan veertien uur met de trein.

Om een idee te krijgen welke de populairste Europese bestemmingen zijn van de Belgen hebben we een lijst gemaakt van de intra-Europese vluchten vanop de twee grootste luchthavens in België, zijnde Zaventem en Charleroi, tijdens een gemiddelde week in de winter.

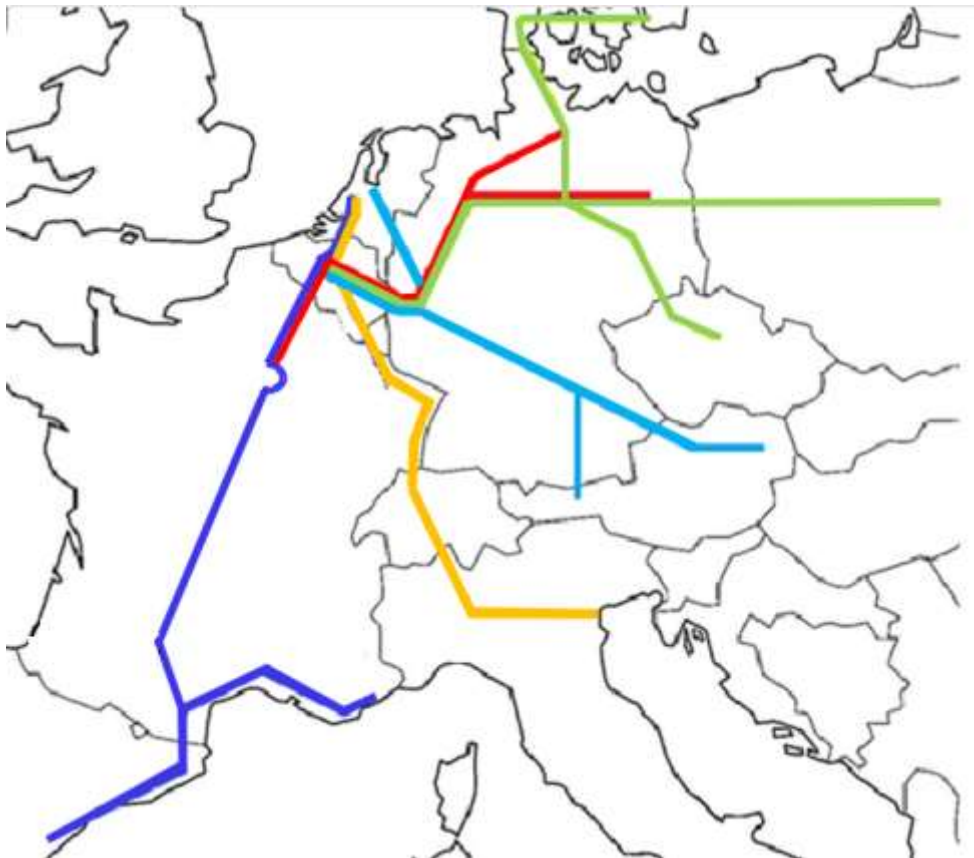
Voor onze steekproef namen we de week van 17 tot 23 februari 2020:

Bestemming	Aantal vluchten
Milaan	71
Rome	57
Barcelona	45
Berlijn	45
Praag	45
Warschau	44
Wenen	42
Kopenhagen	41
München	40
Boedapest	33
Stockholm	28
Hamburg	26
Boekarest	26
Krakau	18
Stuttgart	17
Sofia	14
Bilbao	12

Tabel 1: Populaire bestemmingen vanuit Brussel Zaventem en Charleroi Airport (Bron: eigen onderzoek op luchthavenwebsites)

Afgezien van Stockholm, Boekarest en Sofia liggen al deze bestemmingen op minder dan 15 uur per trein van Brussel én de meeste van deze bestemmingen hadden al vóór 2003 een rechtstreekse trein naar Brussel, soms meerdere per dag. Rekening houdend met afstand en de richting hebben we bestemmingen gecombineerd om de kosten te minimaliseren, zo hebben we voor vijf voorbeeldtreinen, die elk met een maximale samenstelling van 12 à 15 rijtuigen rijden, een dienstregeling opgesteld die technisch mogelijk is waarmee we praktisch al deze bestemmingen hebben kunnen bereiken.

1. Parijs - Brussel - Hamm - Hamburg / Berlijn
2. Brussel - Hannover - Malmö / Warschau / Praag
3. Amsterdam / Brussel - Keulen - Neurenberg - Wenen / München
4. Den Haag - Brussel - Luxemburg - Bazel - Milaan - Venetië
5. Den Haag - Brussel - Bergen - Avignon - Nice / Barcelona



Figuur 9 : Ons basis-relancenet (opgemaakt door © Back on Track Belgium)

10.1 Parijs - Berlijn / Hamburg

Deze trein verbindt de economische en politieke hoofdsteden van Europa en verdubbelt het traject en de dienstregeling van de laatste nachttrein in België die in 2009 werd afgeschaft. Hij vertrekt vanuit Paris-Nord, doorkruist ons land in de late avond, wordt 's nachts gesplitst in Hamm in het oostelijke Ruhrgebied vanwaar een deel verder rijdt naar Hamburg via Bremen en een ander deel naar Berlijn. Deze trein heeft al bestaan en was de laatste reguliere nachttrein in België tot 2009. De uurregeling voor 2008 zag er als volgt uit:

20u46	Paris Nord	09u14
2341	Brussel Zuid	0609
0052	Liège G	0454
	Hamm / Wf	
0439	Bielefeld	0038
0557	Hannover Hbf	2339
0646	Wolfsburg	2252
0752	Berlin Spandau	2145
0803	Berlin Zoo	
0811	Berlin Lehrter	2127
0821	Berlin Ost	2118
	0458 Osnabrück Hbf	0047
	0551 Bremen Hbf	2349
	0652 Hamburg Hbf	2247
	° Hamburg Alt	°

Figuur 10: - De oude dienstregeling Parijs - Berlijn / Hamburg in 2008

10.2 Brussel - Malmö / Warschau / Praag

De tweede trein is een "driedubbele" trein, die in dezelfde richting vertrekt als de vorige trein maar verdere bestemmingen bedient waardoor hij ook vroeger moet vertrekken uit Brussel.

Deze trein die samengesteld is uit drie delen vertrekt in het begin van de avond vanuit Brussel naar Hannover. Daar komt hij aan omstreeks één uur 's nachts vanwaar elk deel zijn eigen route voortzet. Elk van deze routes beslaat tussen de 1.000 en 1.300 kilometer: in noordelijke richting naar Kopenhagen en Malmö, in oostelijke richting naar Warschau en in zuidoostelijke richting naar Praag. Vanuit Malmö kan men hetzelfde principe toepassen: drie delen die samen vertrekken en in Hannover splitsen, met trajecten naar Brussel, Warschau en Praag. Deze twee steden zouden dus drie bestemmingen hebben voor éénzelfde trein. Vanuit Warschau en Praag zouden er elk slechts twee delen zijn: een voor Brussel en een andere voor Malmö.

Vanuit Malmö zijn er vervolgens hogesnelheidstreinverbindingen naar Oslo en Stockholm, vanwaar boten vertrekken naar Riga, Tallinn en Helsinki. Vanuit Poznan of Warschau kan men in slechts twee uur Krakau te bereiken, een andere populaire bestemming op onze lijst.

De Tsjechische en Poolse spoorwegen zijn mogelijk ook geïnteresseerd om deze lijn mee uit te baten. Bovendien beschikken deze laatste over vrij recente slaapwagens (zie punt 6.5). In een nieuwe

Poolse petitie wordt opgeroepen tot het opnieuw inleggen van de trein Warschau - Brussel, de voormalige "Jan Kiepura". Daaruit blijkt dat er ook in Polen een vraag is naar deze verbinding⁵⁷.

19u44		Bruxelles M		08u16		18u00		Malmö		09u00		
1954		Bruxelles N		0806		1845		København		0815		
2037		Liège		0723		2000		Odense		0700		
2105		Aachen		0655		2039		Kolding		0621		
2140		Köln		0620		2050		Lunderskov		0610		
2211		Wuppertal		0549		2105		Vojens		0555		
2254		Dortmund		0506		2140		Padborg		0520		
2315		Hamm		0445		2153		Flensburg		0500		
0045		Hannover		0315		2350		Hamburg		0310		
0200	0102	0150		0105	0040	0120		0105		Hannover	0150	
		0310	Hamburg	2350			0200	0102	0315		0045	0040
		0500	Flensburg	2153				0445	Hamm		2315	
		0520	Padborg	2140				0506	Dortmund		2254	
		0555	Vojens	2105				0549	Wuppertal		2211	
		0610	Lunderskov	2050				0620	Köln		2140	
		0621	Kolding	2039				0655	Aachen		2105	
		0700	Odense	2000				0723	Liège		2037	
		0815	København	1845				0806	Bruxelles N		1954	
		0900	Malmö	1800				0816	Bruxelles M		1944	
			Berlin						Berlin			
	0320	Gesundbrunnen		2242			0320	Gesundbrunnen		2242		
	0410	Frankfurt/O		2125			0410	Frankfurt/O		2125		
	0430	Rzepin		2059			0430	Rzepin		2059		
	0545	Poznan		2020			0545	Poznan		2020		
	0626	Konin		1927			0626	Konin		1927		
	0717	Kutno		1841			0717	Kutno		1841		
	0835	Warszawa Z		1724			0835	Warszawa Z		1724		
	0841	Warszawa C		1718			0841	Warszawa C		1718		
	0854	Warszawa W		1704			0854	Warszawa W		1704		
0317		Magdeburg			0001	0317		Magdeburg				
0435		Leipzig M			2301	0435		Leipzig M				
0544		Dresden			2146	0544		Dresden				
0612		Bad Schandau			2118	0612		Bad Schandau				
0629		Decin			2102	0629		Decin				
0650		Ústí nad Labem			2043	0650		Ústí nad Labem				
0752		Praha Holes			1942	0752		Praha Holes				
0803		Praha Hlavni			1932	0803		Praha Hlavni				
København – Odense via HGS												
Direction Hannover via Lehrte												
Direction Malmö via Langenhagen												
København – Odense via HGS												
Direction Hannover via Lehrte												
Direction Malmö via Langenhagen												

Figuur 11: Hypothetische uurregeling van onze hypothetische nieuwe trein naar Malmö, Warschau en Praag

⁵⁷ <https://naszademokracja.pl/petitions/kolej-na-zmiany-przywrocmy-pociag-do-brukseli?share=e54b58a3-4443-4e3f-9705-127e2d8ab7ae>

10.3 Amsterdam / Brussel - Wenen / Innsbruck

Deze trein bestaat al gedeeltelijk en is gebaseerd op de oude nachttrein Donauwalzer die verdween in 2003 en vanaf januari 2020 weer gedeeltelijk door de ÖBB wordt uitgebaat. Vanuit Amsterdam en Brussel vertrekt elke avond een trein naar Keulen waar deze twee treinen worden gekoppeld tot één zeer lange trein die verder gaat naar Neurenberg. Van daaruit worden de delen Brussel - Innsbruck en Amsterdam - Innsbruck afgekoppeld en verder naar het zuiden gebracht, terwijl de twee delen voor Wenen verder naar het oosten rijden.

20u44		Innsbruck		09u14
2106		Jenbach		0853
2135		Kufstein		0837
2200		Rosenheim		0826
2252		München		0803
2330		Augsburg		0708
	2041	Wien	0827	
	2049	Wien Meidling	0820	
	2120	St Pölten	0746	
	2216	Linz	0643	
	2233	Wels	0616	
	2322	Passau	0518	
	0027	Regensburg	0410	
0127		Nürnberg		0237
0415		Frankfurt/M/F		0023
0434		Mainz		2343
0544		Koblenz		2247
0631		Bonn		2213
0730	0700	Köln		2151
0810		Aachen		2100
0840		Liège		2030
0930		Brussel N		1940
0938		Brussel Zuid		1922
	0725	Düsseldorf	2135	
	0730	Oberhausen	2130	
	0825	Arnhem	2035	
	925	Utrecht	1935	
	1000	Amsterdam	1900	

Figuur 12: Hypothetische uurregeling voor de verbinding Brussel-Wenen-Innsbruck

Vanuit Wenen zijn er snelle en frequente aansluitingen verbindingen naar de andere Donauhoofdsteden. Bratislava en Boedapest, die ook hoog op onze wenslijst staan, liggen op respectievelijk één en tweeënhalf uur sporen van Wenen Hauptbahnhof. Verderop langs de Donau ligt Belgrado, een Balkan-metropool die ook met een directe treinverbinding vanuit Wenen bereikbaar is. Vanuit Wenen is er ook een dagelijkse nachttrein naar Boekarest.

10.4 Den Haag - Brussel - Milaan – Venetië

De vierde trein zou niet splitsen. Het lijkt ons dat de 128 vluchten per week (Rome en Milaan samen) vanuit Brussel een afdoende indicatie zijn dat er elke avond voldoende publiek is voor een volle trein, vooral als het ook een deel van het Nederlandse publiek zou zijn. Deze trein kan daarom vanuit Den Haag vertrekken en via Antwerpen, Brussel, Namen en Luxemburg rijden en 's nachts de Elzas en de Alpen oversteken. De private operator Thello zou een mogelijke partner kunnen zijn omdat die reeds rollend materieel heeft en zo schaalvoordeel kan maken om zijn andere nachttrein Venetië - Parijs iets rendabeler te maken. In Milaan is er een aansluiting naar Bologna, Firenze, Rome... en zoveel meer bestemmingen in dit zeer toeristisch land.

18u20	Den Haag HS	11u00
1850	Rotterdam	1030
1920	Roosendaal	1000
1950	Antwerpen	0930
2029	Brussel Schuman	0850
2034	Brussel Luxembourg	0845
2119	Namur	0800
2254	Arlon	0635
2330	Luxembourg	0600
0019	Metz	0510
0150	Strasbourg	0340
0330	Basel SBB	0200
0600	Brig	2307
0632	Domodossola	2235
0658	Stresa	2208
0800	Milano	2110
0900	Brescia	1934
0936	Verona PN	1850
1026	Vicenza	1808
1047	Padova	1748
1107	Mestre	1732
1120	Venezia SL	1720

Figuur 13: Hypothetische uurregeling Den Haag – Venetië

De vijfde trein zou ook vanuit Nederland vertrekken en recht naar het zuiden rijden tot Toulouse en Narbonne waar hij in twee delen zou gesplitst worden. Elk deel zou doorrijden naar de andere kant van de Middellandse Zee, een deel oostwaarts naar Nice, een ander deel zuidwaarts naar Barcelona

17u20		Den Haag	10u40	
1740		Rotterdam	1020	
1840		Antwerpen	0920	
1920		Brussel Zuid	0840	
1955		Mons	0805	
2320		Orléans	0440	
0520		Toulouse	2240	
0630		Narbonne	2130	
0650	0650	Narbonne	2110	2110
	0755	Figueras	2005	
	0810	Girona	1950	
	0900	Barcelona	1900	
0705		Béziers		2050
0743		Montpellier		2017
0808		Nîmes		1952
0836		Arles		1924
0910		Marseille Blancarde		1850
0952		Toulon		1808
1040		Fréjus St-Raphaël		1720
1105		Cannes		1655
1118		Antibes		1642
1135		Nice		1625

Figuur 14: Hypothetisch reisschema Den Haag – Nice

11 Conclusie

Het verdwijnen van de nachttreinen sinds begin jaren 2000 lijkt het ongewild gevolg te zijn van verschillende veranderingen, zowel op Europees niveau als op nationale niveaus. De liberalisering van verschillende sectoren heeft de balans duidelijk in het voordeel van de langeafstandsbussen en goedkope vliegtuigmaatschappijen doen overslaan. De liberalisering van de spoorwegsector heeft het doel vooropgesteld door de Europese Unie duidelijk niet behaald en heeft zelfs ontegensprekelijk een negatief effect gehad op de klassieke langeafstandstreinen zoals de internationale nachttreinen.

De huidige situatie van een sinds elf jaar volledig geliberaliseerde markt laat weinig ruimte voor illusies over de overlevingskansen van dit vervoermiddel als er geen actie wordt ondernomen. Nochtans biedt de nachttrein vele onmiskenbare voordelen ten opzichte van andere vervoersmiddelen op vlak van milieu en andere zaken: schoner in termen van uitstoot, zuinig in termen van infrastructuur en een reëel onderdeel van onze gemeenschappelijke Europese geschiedenis. Europa is de bakermat van de trein en België is de geboorteplaats van de slaapwagon, de uitvinding die het grote publiek de eerste mogelijkheid bood om te reizen en andere landen, andere culturen en andere landschappen te ontdekken. Het is het enige transportmiddel dat alle segmenten van de bevolking, van de student met beperkte middelen tot de rijke zakenman of -vrouw, in staat stelt om comfortabel en ecologisch verantwoord grote afstanden af te leggen.

Het redden van de nachttrein is dus wenselijk en mogelijk, maar om dit te bereiken is het essentieel dat de verschillende politieke niveaus actie ondernemen. Noch het huidige, volledig geliberaliseerde kader waarbij de nachttrein vogelvrij verklaard is, noch het oude systeem waarbij de internationale trein slechts als een nevenproduct van de binnenlandse treinen werd beschouwd, is wenselijk. De trein is een uniek massavervoersmiddel, complexer maar met een enorm potentieel en moet professioneel worden georganiseerd.

De EU is dankzij haar supranationale positie zeker de meest aangewezen actor om op te treden. Er is een Europese coördinatie en visie nodig voor nachttreinen en alle aspecten daarvan: ticketverkoop, rollend materieel, verbindingen, dienstverlening aan boord, dienst na verkoop, ... Zonder deze coördinatie en globale visie lopen we het risico dat private bedrijven enkel die segmenten zullen bedienen die voor hen van belang zijn, omdat er eenvoudiger manieren zijn om winst te maken dan treinen doen rijden, een sector die van nature ingewikkeld is. Deze complexiteit neemt toe met het aantal landen dat een trein doorkruist. Aan de andere kant hebben de voormalige staatsbedrijven zich teruggetrokken tot hun strikt minimale taak, namelijk de openbare dienstverlening op binnenlands niveau, zonder zich al te veel zorgen te maken over de internationale passagiers of de verbindingen met de buurlanden.

Zolang de EU doof blijft voor dit probleem kunnen landen op hun eigen niveau helpen, door aanbestedingen uit te schrijven voor bepaalde routes die als openbare dienst worden beschouwd, met of zonder de bouw van rollend materieel, en door een speciale categorie van rijpaden in te voeren die de nachttreinen de mogelijkheden geven verder te leven en terug te komen. De rijpadvergoeding is zoals we hebben gezien een nieuwe en bijzonder nadelige kostenpost voor nachten andere langeafstandstreinen.

De ÖBB is de enige treinoperator die er momenteel in geslaagd is om van het ene tijdperk naar het andere over te gaan en voor elke categorie reizigers een kwaliteitsproduct aan te bieden. Het toont aan dat de nachttrein wel degelijk nog steeds een markt heeft, op voorwaarde dat er veel goodwill en aanzienlijke, goed geplande investeringen zijn. Dankzij de ÖBB nachttreinen is Wenen rechtstreeks verbonden met de helft van ons continent. Vanuit Brussel is dit ook mogelijk, maar het vergt een langetermijnvisie en een grote investering. Met een goed beheer zal de investering zichzelf terugverdienen.

12 Bijlagen

12.1 Vluchten vanuit Brussel Zaventem en Charleroi Airport

We hebben in september 2019 via de website "cheapticket.com" een telling uitgevoerd van rechtstreekse vluchten naar Europese steden door verschillende maatschappijen in de willekeurig gekozen week van 17 tot 22 februari 2020 en dit vanuit zowel Brussels Zaventem Airport en Charleroi Airport.

Destination	Ryanair	Brussels Airlines	All airlines
Barcelona	22	15	49
Berlin	10	31	49
Bilbao	0	12	12
Bratislava	3	0	3
Budapest	9	17	33
Bukarest	9	0	26
Copenhagen	5	23	41
Hamburg	0	18	26
Krakow	9	4	18
Munich	0	0	40
Milano	26	36	71
Moscow	0	1	8
Napoli	4	3	10
Podgorica	2	0	2
Prague	10	18	45
Riga	3	0	10
Rome	25	24	57
Sofia	4	0	14
Stockholm	3	17	28
Stuttgart	0	0	17
Tallinn	0	0	10
Vienna	0	18	42
Warsaw	9	13	44
Zagreb	0	0	12
Zaragoza	2	0	2

Figuur 15: Tabel van alle vluchten gedurende een winterweek vanuit de 2 belangrijkste luchthavens in België (eigen telling)

12.2 Wetttekst over de rijpaden

1. De lidstaten zorgen ervoor dat de infrastructuurbeheerders samenwerken om in het spoorwegstelsel binnen de Unie efficiënt netoverschrijdende infrastructuurcapaciteit te kunnen creëren en toewijzen, onder meer in het kader van de in artikel 42 bedoelde kaderovereenkomsten. Behoudens de regels zoals neergelegd in deze richtlijn, stellen de infrastructuurbeheerders hiertoe passende procedures op en organiseren zij de treinpaden die dienovereenkomstig op meer dan één net betrekking hebben.

De lidstaten zorgen ervoor dat de vertegenwoordigers van infrastructuurbeheerders wier toewijzingsbeslissingen gevolgen hebben voor andere infrastructuurbeheerders, zich met elkaar in verbinding stellen teneinde de toewijzing van alle relevante infrastructuurcapaciteit op een internationaal niveau te coördineren, of deze op dit niveau toe te wijzen, onverminderd de specifieke bepalingen in het recht van de Unie inzake netten voor het goederenvervoer per spoor. De beginselen en criteria voor het toewijzen van capaciteit in het kader van deze samenwerking worden door de infrastructuurbeheerders bekendgemaakt in hun netverklaring, overeenkomstig bijlage IV, punt 3. De desbetreffende vertegenwoordigers van de infrastructuurbeheerders van derde landen kunnen eveneens bij deze procedure worden betrokken.

2. De Commissie wordt op de hoogte gehouden van en wordt als waarnemer uitgenodigd op de belangrijkste vergaderingen waar de gemeenschappelijke beginselen en praktijken voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit worden ontwikkeld. De toezichthoudende instanties ontvangen voldoende informatie over de ontwikkeling van gemeenschappelijke beginselen en praktijken voor de toewijzing van infrastructuur, alsmede van IT-toewijzingssystemen om hen in staat te stellen hun toezichthoudende opdracht overeenkomstig artikel 56 te vervullen.

3. Tijdens de vergaderingen of andere activiteiten die plaatsvinden om voor spoorwegdiensten die van meer dan één net gebruikmaken, infrastructuurcapaciteit toe te wijzen, worden de besluiten uitsluitend door de vertegenwoordigers van de infrastructuurbeheerders genomen.

4. De in lid 1 genoemde samenwerkende partijen dragen er voor zorg, dat het lidmaatschap, de werkwijzen en alle gehanteerde criteria voor de beoordeling en de toewijzing van infrastructuurcapaciteit openbaar worden gemaakt.

5. De infrastructuurbeheerders kunnen in het kader van de samenwerking als bedoeld in lid 1, de behoeften aan internationale treinpaden beoordelen en, indien nodig, de totstandbrenging van die trajecten voorstellen en organiseren ter vergemakkelijking van de exploitatie van goederentreinen waarvoor een ad hoc-aanvraag als bedoeld in artikel 48 is ingediend.

Bron: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32012L0034&from=FR> , geconsulteerd op 6 maart 2020