

'Geen nachttrein zou nu overleven zonder subsidie', maar Brussel-Zuid moet dé centrale hub worden in Europa



Redacteur Bijgewerkt op: 17:42 Dinsdagmorgen is de nieuwe Nightjet-nachttrein van Berlijn met een uurtje vertraging in Brussel aangekomen.

Het is een initiatief van de NMBS en buitenlandse spoorwegmaatschappijen. De Nightjet is al de tweede nachttrein van Brussel naar Berlijn. Is het principe terug van weggeweest? Wouter Dewulf, transporteconoom van de UA, plaatst er vraagtekens bij.

De Nightjet-alliantie tussen de NMBS (Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen), SNCF (Société nationale des chemins de fer français), DB (Deutsche Bahn) en OBB (Österreichische Bundesbahnen) wil ervoor ijveren het nachttreinnetwerk opnieuw uit te bouwen.

De reistijd van de nieuwe lijn tussen Berlijn en Brussel neemt, zonder vertragingen, 13 uur en 38 minuten in beslag. De trein stopt in Frankfurt, Bonn, Keulen en Luik. De nachttrein zal vanaf 12 december driemaal per week rijden, al zijn er plannen om tegen oktober 2024 op een dagelijkse regeling over te schakelen. Er spoort ook een nachttrein tussen Parijs en Berlijn, die onderweg gekoppeld wordt aan de nachttrein uit Brussel.

België als centrale hub

De nachttrein Parijs-Brussel-Berlijn is niet de enige nachttrein in België. Eerder werd ook al de lijn Brussel-Wenen geopend en sinds mei rijdt tussen België en Berlijn ook een nachttrein van de private Nederlands-Belgische spoorwegmaatschappij European Sleeper.

De nachttrein lijkt dus terug van weggeweest. De NMBS verklaarde dinsdag bij de aankomst van de nachttrein in Brussel dat het de bedoeling is van Brussel-Zuid de centrale hub te maken voor het Europese nachttreinnetwerk.

“Het klinkt logisch dat België met zijn centrale ligging in Europa kan uitgroeien tot een essentieel knooppunt voor nachttreinverkeer”, vindt de transporteconoom Wouter Dewulf van de Universiteit Antwerpen. “Alleen hoeven we ons geen illusies te maken. Nachttreinen zijn een niche, nu en in de toekomst. Ik moedig die initiatieven aan, voor alle duidelijkheid, maar nachttreinen zullen op grote schaal nooit het luchtverkeer en andere mobiliteitsvormen vervangen.”

Waar komt die hernieuwde interesse van de NMBS vandaan? In 2003 heeft de spoorwegmaatschappij nog een project rond nachttreinen geschrappt, naar eigen zeggen vanwege de toenemende concurrentie van de luchtvaart en de hogesnelheidstreinen (HST's).

WOUTER DEWULF. “Dat heeft vooral te maken met het groeiende bewustzijn rond duurzaam reizen. Vliegen is niet duurzaam, ook al kan de schade beperkt worden met SAF (een duurzamere brandstof, nvdr). In de toekomst krijgen we ook elektrisch vliegen en vliegen op waterstof.

“Ten tweede speelt ook de beleving mee, en de nostalgiefactor. Het is wel een beleving om in zo'n treinkabine te overnachten, en het is ook best comfortabel gemaakt. Je zou ook kunnen argumenteren dat dankzij de nachttrein een hotelovernachting kan worden uitgespaard, dus er valt wel altijd een case te maken voor een kleine doelgroep.”

Bekijk de aankomst van de Nightjet in Brussel-Zuid:

De initiatiefnemers van de nieuwe nachttrein tussen Berlijn en Brussel maken zich nochtans sterk dat de ticketprijzen nu nog niet concurrentieel zijn met die van de luchtvaart, maar dat dat in de toekomst zal veranderen. Zeker wanneer een hoger volume wordt bereikt.

DEWULF. “Het klopt inderdaad dat de prijzen meer concurrentieel zullen worden. Luchtvaartmaatschappijen moeten vanaf 2024 meer betalen voor de uitstoot van broeikasgassen op hun vluchten binnen Europa. Het ticket voor een korte vlucht kan daarmee makkelijk 20 euro duurder worden, want die kosten zullen ongetwijfeld doorgerekend worden aan de passagier. Een langere vlucht binnen Europa kan vanaf 2027 tot 50 euro duurder worden.

“Ik ben het alleen niet eens met de analyse dat daardoor de nachttrein plots aan populariteit zal winnen. Het is appels met citroenen vergelijken. Een vlucht in Europa is een kwestie van maximum een paar uur en geen hele nacht. Ik zie eerder in de HST's een concurrent op korte afstanden tussen steden.

“Onderzoek wijst uit dat de HST nu al voor heel wat passagiers – zeker voor zakenreizen – de voorkeur krijgt, zodra de treinverbinding minder dan drie uur in beslag neemt. Geen mens die eraan denkt een vlucht van Brussel naar Amsterdam, Londen of Parijs te nemen. In Japan, China en Zuid-Korea zijn HST's al de ideale vervanger voor vluchten, omdat ze de juiste populaire bestemmingen met elkaar verbinden en omdat die verbindingen ook nog eens de juiste reisduur en frequentie hebben.”

De start-up European Sleeper wil met de nachttrein naar Barcelona. Kunt u in perspectief plaatsen hoe zo'n verbinding zich kan verhouden ten opzichte van een luchtvaartverbinding naar dezelfde bestemming

DEWULF. “Een maatschappij, bijvoorbeeld de lagekostenspeler Ryanair, vliegt vier keer per dag van België naar Barcelona. Het aantal passagiers van een nachttrein naar diezelfde bestemming komt ongeveer overeen met twee vliegtuigen. Dan hebben we het alleen maar over Ryanair, want Iberia, Brussels Airlines en Vueling vliegen eveneens dagelijks naar Barcelona. Ook in de toekomst zal de nachttrein nooit hoge volumes halen. Voor een HST ligt dat anders, want die biedt een hogere snelheid en dus meer frequentie aan.

Een bed in de Nightjet. © BELGA PHOTO LAURIE DIEFFEMBACQ

“Daarbovenop vraagt het ook samenwerking tussen Europese spoorwegmaatschappijen, die kosten en opbrengsten moeten delen. Dat is verre van vanzelfsprekend.”

Leg dat eens uit. Als we minister van Mobiliteit Georges Gilkinet (Ecolo) mogen geloven, wordt tijdens het Belgisch EU-voorzitterschap werk gemaakt van een heruitbouw van het nachttreinnetwerk in Europa.

DEWULF. “Er is inderdaad nog veel werk aan dat netwerk. De meeste nachttreinen sporen nu oostwaarts vanuit ons land, omdat er nog geen samenwerking rond nachttreinen op poten staat met de Franse spoorwegmaatschappij SNCF. Traditioneel is dat door zijn werking ook geen vanzelfsprekende partner. De Franse infrastructuurprovider rekent hoge gebruikskosten aan.

“We weten ook dat de SNCF graag voor eigen rekening werken, en nachttreinen zouden in zekere mate kunnen concurreren met hun TGV's, de Franse HST's. Dat verhaal van HST's als de Thalys of Eurostar is er trouwens ook één van hoge prijzen. Dat komt deels omdat de infrastructuurkosten voor treinverbindingen hoger liggen dan voor vliegverkeer, maar het is ook een verhaal van monopolies.”

'Nachttreinen blijven, met alle respect, een kwestie van nostalgische spelerei. Er is geen nachttrein die voor het ogenblik overleeft zonder de subsidies'

Wouter Dewulf, transporteconoom UA

Sluit u dan uit dat de minister iets zal kunnen verbeteren aan dat Europese nachttreinnetwerk?

DEWULF. “Het is goed dat Gilkinet het initiatief neemt en het past natuurlijk bij een groene minister. Ik sluit ook niet uit dat hij de interconnectiviteit zal kunnen verbeteren, maar we moeten een kat een kat durven noemen. Nachttreinen blijven, met alle respect, een kwestie van nostalgische spelerei. Er is geen nachttrein die voor het ogenblik overleeft zonder de subsidies.”

De federale regering maakte vorig jaar 2 miljoen euro vrij om treinaanbieders te subsidiëren. Ook de start-up European Sleeper kon al op die subsidies rekenen. Maar niet elk project is een succes. Zweden nam bijvoorbeeld al het initiatief om een nachttreinverbinding op te starten tussen Malmö en Brussel, maar daar kwam niet één aanbieder op af.

DEWULF. “Het is en blijft niche. Zelfs een hogesnelheidsverbinding tussen Stockholm en Brussel zou niet goed werken. Er vliegen misschien twee vluchten per dag naar de Zweedse hoofdstad. Op zo'n trein zouden misschien 50 mensen zitten. Dat is gewoon niet rendabel.”

Lees ook:

De nachttrein is terug: geen kwestie van heimwee naar het verleden

Technologie van Gentse start-up OTIV helpt spoorvoertuigen: 'Voor innovatieve oplossingen kijkt Amerika naar Europa'

Partner Content

[Redacteur Redacteur, Sebastien Marien](#)