

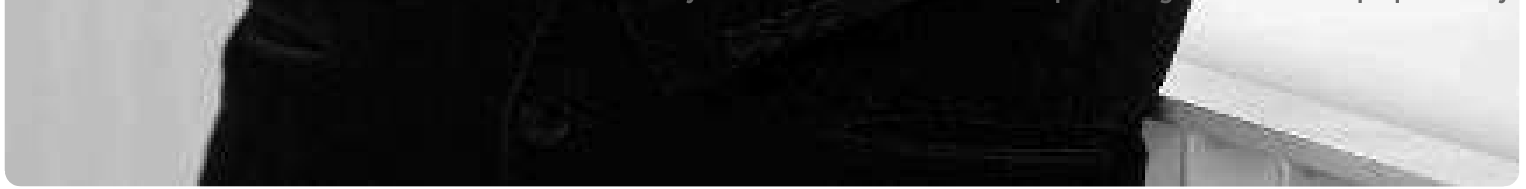
DM. De Morgen

De Morgen NEWSPAPER 07/11/2025

Het kortste interview. Thierry Vanelslander - 'Het spoor is lange tijd geen politieke prioriteit geweest'







Treinen goedkoper en sneller maken? Europa trekt 500 miljard euro uit om de trein aantrekkelijker te maken tegenover het vliegtuig. Maar hoe haalbaar is dat plan? 'Het totaalpakketje moet kloppen, en dat gaat verder dan alleen de reistijd en prijs', zegt transporteconoom Thierry Vanelslander (UAntwerpen).

De Europese Commissie heeft een nieuw actieplan afgeklopt om het treinnetwerk te moderniseren. Wat staat daar precies in?

"Het is een ambitieus plan. Ze wil tegen 2040 alle hoofdsteden van de Europese Unie verbinden met elkaar via een modern netwerk van hogesnelheidstreinen. Daarvoor worden er een aantal missing links in het huidige netwerk weggewerkt, onder meer in Zuid-Europa en Oost-Europa. Zo moet je overal in Europa veel sneller geraken dan vandaag het geval is. Het traject van Berlijn naar Kopenhagen zou bijvoorbeeld slechts vier uur mogen duren. Vandaag is dat zeven uur."

Het is een ambitieus plan, maar is het ook haalbaar?

"De Commissie rekent daarvoor op een budget van 500 miljard euro. Dat is natuurlijk bijzonder veel geld. Uiteindelijk komt die kost grotendeels bij de belastingbetaler terecht. Ze wil ook wel wat middelen halen bij de Europese investeringsbank en via private financiering, maar dat moet nog allemaal uitgewerkt worden.

"Ze rekent wel op een economische return van 750 miljard euro in de economie. Zulke terugverdieneffecten kun je krijgen doordat zo'n project natuurlijk werkgelegenheid creëert of bijvoorbeeld toerisme aanzwengelt. 750 miljard euro is veel geld, maar helemaal uitgesloten is het niet. Het is me niet duidelijk hoe ze aan dat cijfer komen, maar eigen onderzoek over goederenvervoer toont wel dat je in de spoorwegen normaal meer dan één euro return kan krijgen op elke euro die je investeert."

Liep Europa achter met investeringen in het spoor?

"Absoluut. Het is de hoogste tijd voor investeringen in de spoorwegen. Het spoor is lange tijd geen politieke prioriteit geweest. Investeringen bleven daardoor uit, waardoor het netwerk hopeloos verouderd is. Bovendien zijn onze spoorwegen vandaag ook niet op elkaar afgestemd. De verschillende Europese landen zien het spoor vooral als een nationale bevoegdheid, waardoor er weinig onderlinge coördinatie is.

"Dat zie je bijvoorbeeld terug in verschillende voltages op het spoornetwerk van verschillende landen. Een treinlocomotief moet al die voltages aankunnen, wat erg kostelijk is en grensoverschrijdende treinritten bemoeilijkt. Ook internationale tickets zijn vaak nog heel wat gedoe wanneer je traject de grens oversteekt. De treinbegeleiders moeten bovendien altijd de taal kunnen spreken van het land waar ze doorreizen, een bijkomend praktisch obstakel. In het vliegverkeer gaat alles er vandaag veel internationaler en efficiënter aan toe."

Europa wil de trein met dit plan aantrekkelijker maken ten opzichte van het vliegtuig. Volstaan investeringen in infrastructuur dan of is er meer nodig?

"Het is zeker noodzakelijk, maar zal niet volstaan. Om de trein echt aantrekkelijker te maken moet het totaalpakket kloppen. Dat gaat dan niet alleen over de reistijd, maar ook over het comfort, betrouwbaarheid en de ticketprijzen. De trein heeft vandaag echt nog een betrouwbaarheidsprobleem. In theorie kun je vandaag wel op acht uur van Brussel naar Berlijn, maar in de praktijk wens ik je veel geluk. Als je een aansluiting mist, ben je gezien.

"Aan de prijs wil de Europese Commissie wel werken met dit plan. Zo wil ze de belasting op vliegtuigen en treinen gelijktrekken. Op dit moment is vliegen veel te goedkoop omdat de brandstof niet belast wordt. Dat is economisch niet logisch, omdat je zo de vervuiling van een vliegtrit niet in de prijs meerekent. Maar de vliegtuiglobby heeft dat erg lang tegengehouden. Door daar eindelijk aan te werken kun je de trein al heel wat concurrentiëler maken." (st)