

Op lange afstand verliest de trein



De Tijd - 07 Mar. 2019
Pagina 7

Groen wil iedereen op de trein voor verplaatsingen onder 1.000 kilometer. Voor passagiers is dat een tijdrovende zaak. 'We kunnen vliegtuigen beter properder maken', vindt econoom Eddy Van de Voorde.

In een online petitie, die gisteravond door meer dan 42.000 mensen was ondertekend, pleit de partij Groen ervoor om van de trein de goedkoopste optie te maken voor reizen tot 1.000 kilometer. 'Voor 30 euro vlieg je heen en terug naar Berlijn terwijl een weekendje naar Amsterdam met de trein al bijna 100 euro kost. Dat is de wereld op zijn kop', klinkt het. Groen vraagt om de 'subsidies en belastingvoordelen' voor de luchtvaartsector terug te draaien en meer te investeren in vlotte treinverbindingen.

Groen speelt in op het 'vliegen is het nieuwe roken'-gevoel dat almaar sterker leeft. De partij wijst erop dat treinreizen tot vijf keer minder CO2 uitstoten dan vliegreizen - die cijfers verdienen nuance, maar daarover later meer. Vliegtuigreizen staan voor 3 procent van de CO2-uitstoot in de Europese Unie, maar de sector groeit jaarlijks 5 procent, wat sommigen doet vrezen dat het aandeel van vliegen in de uitstoot snel zal stijgen.

Voor een citytrip naar Amsterdam, Parijs of Londen nemen de meeste mensen de auto of de trein. Een prijsvergelijking toont dan ook aan dat de trein sneller en veel goedkoper is dan het vliegtuig voor die afstand. Voor iets langere verplaatsingen geven de meeste mensen dan weer de voorkeur aan het vliegtuig. Niet verwonderlijk, want voor verplaatsingen van meer dan 500 kilometer (zie grafiek) komt het vliegtuig bijna altijd als goedkoopste uit de vergelijking.

Geen markt

'Voor zulke lange treinreizen is er nauwelijks een markt', zegt transporteconoom Eddy Van de Voorde van de Universiteit Antwerpen. 'Mensen kijken hoe ze het efficiëntst van punt A naar punt B raken. Als ik vanuit Brussel naar het centrum van Londen wil, ben ik het best af met de trein. Wil ik in Hamburg geraken, kan ik beter vliegen want dat is veel sneller.'

Een vergelijking leert dat vliegen vanaf 500 kilometer altijd sneller is. Hoe verder de verplaatsing, hoe meer tijdswinst vliegen oplevert. Uit een simulatie blijkt dat vliegen naar Lyon en de verplaatsing maken naar het stadscentrum een kwartiertje sneller is dan een verplaatsing met de hogesnelheidstrein tgv. Wie naar Berlijn vliegt, wint al gauw drie uur. Voor reizen naar Kopenhagen of Barcelona is de tijdswinst nog veel groter.

Die vaststelling strookt grotendeels met de voorkeuren van de consument. Niemand haalt het in zijn hoofd om voor een bezoek aan Amsterdam of Parijs het vliegtuig te nemen. Dat er toch naar die bestemmingen kan worden gevlogen, heeft met langeafstandsverkeer te maken. Wie met KLM naar Amsterdam vliegt, doet dat bijna altijd om over te stappen naar een andere bestemming. Hetzelfde voor wie met British Airways naar Londen vliegt of met Lufthansa naar Frankfurt.

In Nederland gaan stemmen op om de vliegverbinding tussen Brussel en Schiphol te staken en nog meer in te zetten op de Thalys, die dezelfde route 14 keer per dag doet en waarvoor KLM nu al combitickets aanbiedt. Wie vanuit Brussel met Air France naar Zuid-Amerika wil vliegen, moet nu al de tgv naar Parijs nemen.

Dat model elders kopiëren is niet evident. Met de Eurostar raak je bijvoorbeeld snel in Londen-centrum, maar niet op de luchthaven van Heathrow. 'De Nederlandse plannen komen er ook vooral omdat Schiphol aan het plafond van zijn aantal vluchten zit. Vanuit economisch standpunt is het dan logisch om naar alternatieven te zoeken voor de korteafstandsvluchten om plaats te maken voor meer verre vluchten', zegt Van de Voorde.

Het gedrag van consumenten kun je aanpassen, bijvoorbeeld door vluchten tot 1.000 kilometer fors duurder te maken zodat de trein interessanter wordt, zoals Groen bepleit. Van de Voorde noemt dat een 'verkiezingsstunt'. 'De staat zal even bepalen hoe de mensen zich moeten verplaatsen? Wel, ik laat dat soort beslissingen liever over aan de markt. En de praktijk leert dat het vliegtuig het veelal zal halen van de trein.'

Dat reizen met het vliegtuig zo goedkoop is, heeft een duidelijke reden. Luchtvaartmaatschappijen betalen geen belasting op kerosine en de tickets zijn vrijgesteld van btw. Het is niet eenvoudig om dat aan te passen, want die vrijstellingen zijn vastgelegd in internationale verdragen. Maar zelfs met zowel een belasting op kerosine die in de lijn ligt van de taksen op benzine en diesel als met btw zou een vliegtuig in de meeste gevallen goedkoper zijn dan de trein. Een snelle rekenoefening leert dat de prijs voor een vlucht van minder dan 1.000 kilometer maximaal met een kwart zou stijgen.

Niet zo groen

Hogesnelheidstreinen worden vaak voorgesteld als dé oplossing, maar ze zijn een bijzonder dure vorm van transport. Hogesnelheidslijnen aanleggen kost veel geld en er rijden maar een beperkt aantal treinen per dag over. Critici die erop wijzen dat de prijs van vliegen artificieel laag wordt gehouden, vergeten vaak dat het spoor in de meeste landen nog veel zwaarder wordt gesubsidieerd.

Daarenboven zijn de hogesnelheidstreinen niet zo groen als sommigen denken. Ze stoten weliswaar minder CO2 uit, zeker een tgv die op elektriciteit op kernenergie rijdt, maar als we naar de volledige levenscyclus kijken is het verhaal genuanceerder. Bij zulke analyses, zoals Mikhail Chester en Arpad Horvath van de universiteit van Berkeley er een voor een specifieke situatie in Californië maakten, wordt ook de aanleg van de sporen of de landingsbaan en het openhouden van de stations en luchthavens vergeleken. Als we daar

rekening mee houden, wordt de kloof tussen het vliegtuig en de trein stukken kleiner. Hoeveel kleiner is niet duidelijk omdat Europese studies ontbreken.

Hoe maken we ons transport dan groener? Een eerste optie is volgens Van de Voorde om voor alle transportvormen, van de auto over de trein tot het vliegtuig, de werkelijke kostprijs - vervuiling inclusief - aan te rekenen. 'De prijs van transport ligt eigenlijk veel te laag', zegt hij. 'Maar als de politiek de echte prijs wil doorrekenen, staat ze voor een moeilijke beslissing. Want de meeste transportvormen zullen dan twee tot vier keer duurder worden. Mensen zullen zich misschien minder verplaatsen, maar ik vermoed dat er dan plots opnieuw heel wat gele hesjes op straat zullen komen.'

Wat vliegen betreft kan de politiek volgens Van de Voorde beter inzetten op stimuli voor luchtvaartmaatschappijen die met propere toestellen vliegen. 'Pas de landingsrechten bijvoorbeeld aan naargelang het over propere of vuile toestellen gaat. Zo maak je tickets van vluchten met propere vliegtuigen goedkoper en worden luchtvaartmaatschappijen gedwongen om vaart te zetten achter de vergroening van hun vliegtuigen. Op de langere termijn is dat de beste aanpak om de CO2-uitstoot van de luchtvaartsector te beperken.'

Eddy Van de Voorde

Copyright © 2019 Mediafin. Alle rechten voorbehouden