

REDACTIONEEL

De trein: een revival

De zomer loopt ten einde en dat betekent toch voor velen van ons dat ze op vakantie zijn geweest. Weg uit de dagelijkse sleur van de overvolle trein in de spits naar het werk. Of toch niet? Steeds meer wordt de trein ook een vervoermiddel voor een Europese vakantie en laten mensen toch wat vaker het vliegtuig links liggen. Een positieve ontwikkeling! Soms wordt er gedaan of dit iets heel nieuws en unieks is, en vergeet men dat de trein juist een belangrijke rol heeft gespeeld bij de ontwikkeling van het toerisme. Je zou zelfs kunnen stellen dat het massatoerisme ooit is begonnen met het charteren van een trein door Thomas Cook. Ook aan de Vlaamse kust ging de ontwikkeling van het massatoerisme hand in hand met het aanbieden van nieuwe, relatief goedkopere, treinkaartjes. Vanaf de jaren 60 nam het vliegtuig echter de rol van de trein geleidelijk over en werd het leidend voor de ontwikkeling van het massatoerisme in het Middellands Zeegebied. De trein werd voornamelijk een vervoersmiddel voor binnenlandse forenzen, of als vervoermiddel ter plaatse op de vakantiebestemming. Een vliegreis naar de Costa Blanca om een daguitstap te maken naar Barcelona bijvoorbeeld. Velen van u zullen de afgelopen 10 jaar niet gedacht hebben om met de trein naar Barcelona te gaan, het vliegtuig was de standaardoptie. Nu is het echter mogelijk om in iets meer dan 9 uur van Brussel naar Barcelona te sporen. Maar daar moet je wel iets voor over hebben, een ticket voor augustus kost toch al minstens 250 euro voor een enkele reis... Meer investeringen in het spoor zijn cruciaal om mensen over te halen minder te vliegen. Maar misschien nog wel belangrijker is het stroomlijnen van internationale verbindingen en boekingen. Het is niet alleen goedkoper, maar het is ook veel makkelijker en sneller om een vliegticket te boeken. Goede voorbeelden waar de trein een perfect alternatief bleek te zijn voor de trein zijn er genoeg. Madrid-Barcelona was ooit één van de meest drukke vliegroutes in Europa, maar tegenwoordig gaan de meeste verplaatsingen op die route met de trein; 15 jaar na de opening van deze lijn heeft de trein een marktaandeel van 75%. Ook bijvoorbeeld in Italië zijn de langeafstandslijnen goed geregeld en rijdt zelfs onze afgedankte Fyra weer als een zonnetje. Tussen Milaan en Rome is het aantal passagiers sinds 2008 verviervoudigd, de vluchten zijn sterk in aantal afgenomen.

Zelf ben ik dit voorjaar naar Hong Kong moeten vliegen, waarbij ik voor de snelste optie koos vanuit Brussel via Amsterdam. Uiteraard koos ik daarbij voor een gecombineerd ticket met de Thalys vanuit Brussel. Uiteindelijk heb ik toch tegen mijn wil twee keer in het vliegtuig gezeten, mede door een zeer gebrekkige samenwerking en informatie-uitwisseling tussen KLM en Thalys. Zo zou de Thalys door geplande werkzaamheden langer onderweg zijn, waardoor ik mijn overstap niet meer zou kunnen halen. Echter, KLM weigerde mij op een trein eerder te zetten want volgens hun systeem ging de trein gewoon op tijd. Uiteindelijk kwam KLM er een paar uur van tevoren ook achter dat het niet meer zou lukken en was er geen andere optie dan het vliegtuig in te stappen. Bij terugkomst miste ik door een langere vliegtijd de trein en was de enige optie om de volgende dag te vliegen. De normale trein of bus was geen optie, dan zou ik mijn bagage voorlopig niet te zien krijgen. Dit zou anno 2023 toch echt beter moeten. Toegegeven, de vlucht tussen Brussel en Amsterdam gaf een fantastisch uitzicht over Mechelen, Antwerpen, de Deltawerken, de Scheveningse Pier, Den Haag en de kleurrijke tulpenvelden. Ik zou het bijna iedereen

willen aanraden... Maar natuurlijk zouden die korte vluchten gewoon verboden moeten worden!

En terwijl ik momenteel onderweg ben met de IC Brussel, heb ik een uur vertraging om af te dwalen naar mooie momenten in de trein, de mooie landschappen die ik ooit gepasseerd ben en de leuke gesprekken die soms spontaan ontstaan. Eén van de mooiere treinreizen was toch wel in Myanmar, van Hsipaw naar Mandalay over één van de hoogste spoorbruggen ter wereld. Ongeveer 280 kilometer in 15 uur, dan valt dat uurtje vertraging nu wel mee. De tickets waren handgeschreven en de verkoop opende pas een paar minuten voor vertrek, zonder extra toeslagen. En dáár kan de NS met de IC Brussel nog wel iets van leren, want door de drukte in de spits en de zomer is er maar voor gekozen om veel van de treinen duurder te maken en deels met treinbinding te werken. Dat is (op zichzelf staand) toch wel een simplistische en geen toekomstbestendige oplossing. Hopelijk geeft dit themanummer wat interessante inzichten en oplossingen om het spoor en het gebruik van de trein wél toekomstbestendig te maken. We wensen jullie dan ook veel leesplezier!

Wesley Gruijthuijsen

COVERFOTO

Boris Stromar (Unsplash)

ACHTERGROND

Jorik Kleen (Unsplash)