



Europa opnieuw op de rails zetten

Hoe het treinverkeer
in Europa een nieuw
elan geven

GREENPEACE

Bij de aanvang van dit [Europees Jaar van de spoorwegen](#) verloopt minder dan [7% van het personenvervoer in de Europese Unie met de trein](#). Tegenover 9,6% met het vliegtuig en 71,7% met de auto. [De meeste verplaatsingen van meer dan 1.000 km](#) gebeuren met de auto of het vliegtuig. Het treinverkeer is het voorbije decennium [slechts licht gestegen](#), en zal na de coronapandemie niet toenemen zonder doortastende politieke actie.

Erger nog, het openbaar vervoer - inclusief het treinverkeer - zou een slachtoffer kunnen worden van de pandemie. Spooroperatoren hebben in 2020 een aantal internationale treinverbindingen opgeschort, en het aantal treinen is gedaald. Niet alleen is de heropening van deze verbindingen onzeker, de concurrentie met andere vervoerswijzen zal heviger zijn dan ooit. De luchtvaartsector, die traditioneel sterk afhankelijk is van belastingvrijstellingen en directe subsidies, slaat de handen in elkaar [om meer steun te krijgen](#) en zo terug te keren naar de situatie van vóór de pandemie, wat de klimaatcrisis verder in de hand zou werken.

[Onderinvestering](#) in de bestaande Europese spoorweginfrastructuur is al een van de grootste pijnpunten voor de spoorsector. Als de herstelfinanciering in het kader van de coronacrisis een verkeerde bestemming krijgt, komen we dit probleem misschien helemaal niet te boven. Regeringen en overheidsinstanties moeten voorrang geven aan investeringen in het spoor, de internationale samenwerking aanzwengelen en ervoor zorgen dat iedereen toegang heeft tot het aanbod.

- Meer en betere treinen kunnen Europa helpen om de impact van de transportsector op de klimaatcrisis terug te dringen. Gemiddeld stoot een treinreis [viermaal minder CO₂ uit dan een verplaatsing met de auto en vijfmaal minder CO₂ dan een vlucht](#).
- Meer en betere treinen kunnen ook de aanzet geven tot economisch herstel, met nieuwe en duurzame jobs. Investerings in [openbaar vervoer en treinen](#) leiden tot meer jobs dan de aanleg van wegen.
- Meer en betere treinen kunnen bijdragen aan langdurige en duurzame verbindingen tussen Europeanen en zo ongelijkheid en mobiliteitsarmoede terugdringen. Voor de meest kwetsbare mensen is het gebruik van het openbaar vervoer geen keuzemogelijkheid, maar vaak de enige manier om naar de dokter, het werk of de school te gaan.

Het Europees jaar van de spoorwegen moet een keerpunt zijn en Europa opnieuw op het juiste spoor zetten naar een echt geconnecteerd spoornet waarbij niemand achterblijft.

Vijf prioriteiten voor Greenpeace

1. Meer investeringen om de spoorweginfrastructuur te verbeteren

Waarom? Er is al decennialang te weinig geïnvesteerd in het spoornet. De gevolgen daarvan zijn vooral voelbaar op het lokale net dat niet voor hogesnelheidstreinen wordt gebruikt (veroudering van het net, sluiting van lijnen, afgeschafte treinen, vertragingen, enz.). Wanneer de lijnen niet geschrapt worden of verkommeren, zijn het de treinen die ontbreken. In 2018 bleek [uit een onderzoek van de Europese Commissie](#) dat van de 365 grensoverschrijdende verbindingen die er ooit waren, 149 (41%) niet-operationeel zijn. Toch volstaat volgens het onderzoek financiering om de grensoverschrijdende infrastructuur te herstellen en moderniseren niet. Daarnaast is [tien miljard euro](#) nodig om sporen en treinen uit te rusten met een uniform seinsysteem zodat treinen zonder onderbreking de grens kunnen oversteken. Er gaapt een grote kloof tussen enerzijds het prijskaartje van de aangekondigde intenties van de EU om het spoorverkeer opnieuw te doen opleven en anderzijds de EU- en nationale budgetten die beschikbaar zijn voor deze doelstellingen.

Hoe? De komende tien jaar zouden de EU en de lidstaten in hun budgetten en herstellfondsen **meer geld moeten uittrekken voor de verbetering en modernisering van de spoorweginfrastructuur**. Zo kan de trein een aantrekkelijk en toegankelijk alternatief zijn voor het weg- en luchtverkeer in heel Europa, ook in landelijke en meer afgelegen gebieden. Er zijn extra overheidsinvesteringen nodig om ontbrekende schakels in het spoornet aan te leggen en knelpunten voor grensoverschrijdend verkeer weg te werken. Overheidsgeld (EU-cohesiefonds, Connecting Europe Facility, COVID-herstellfonds, EIB-leningen, nationale budgetten) mag **niet verspilld worden aan de financiering van luchthavens en de aanleg van extra snelwegen**.

2. Betere samenwerking voor een betere dienstverlening van het spoor

Waarom? De Europese spoornetten blijven een lappendeken van incompatibele nationale spoorwegsysteem. Dat gebrek aan Europese samenwerking vormt een grote hinderpaal voor het internationale treinverkeer. Grote spooroperatoren leggen zich vooral toe op binnenlandse diensten. In feite is het passagierstreinverkeer overwegend binnenlands verkeer, terwijl [slechts 6%](#) de grens overstak in 2016. Contracten tussen overheden en treinoperatoren in de vorm van openbardienstverplichtingen (PSO's), om diensten te waarborgen die anders commercieel niet haalbaar zijn, worden meer ingezet voor binnenlandse en regionale treindiensten dan voor langeafstandsdiensten; [slechts enkele landen](#) blijken een PSO te hebben voor internationale diensten. Zelfs bij de operationele spoorweginfrastructuur is er een gebrek aan grensoverschrijdende passagiersdiensten. Het onderzoek stelde vast dat minstens 48 grensoverschrijdende verbindingen een aanzienlijk passagierspotentieel hadden. Ook het gebrek aan rijdend materieel verhindert de ontwikkeling van nieuwe lijnen.

Hoe? Greenpeace roept lidstaten en de Europese Commissie op om actief samen te werken en **grensoverschrijdende dag- en nachttreinen te openen of heropenen**. Ondanks recente aankondigingen zijn directe verbindingen tussen Europese hoofdsteden en tussen landen (inclusief buurlanden) zeldzaam. Er zou een permanent **Europees orgaan** moeten komen dat prioritaire netwerken

bepaalt en een ideale Europese dienstregeling uitwerkt, waarbij routes worden toegewezen om minimale diensten te garanderen voor alle regio's en tegelijkertijd het gebruik van de bestaande infrastructuur geoptimaliseerd wordt. Het huidige spoorbeheersysteem is niet geschikt voor de uitbouw van een continentaal spoorwegsysteem dat aan de noden van de meeste mensen kan tegemoetkomen en een verschuiving van lucht- en wegverkeer naar het spoor kan aanmoedigen. Greenpeace roept lidstaten en de EU ook op om financiële incentives aan te bieden voor nieuwe lijnen, zoals openbaredienstverplichtingen of startfinanciering voor nieuwe dag- en nachttreinen, **evenals financiële ondersteuning voor de vernieuwing en uitbreiding van het rollend materieel. Een door de EU gefinancierde pool van rollend materieel zou het materieel toegankelijker maken, de kosten voor nachttreinoperatoren verminderen en bijdragen aan de ontwikkeling van een Europees nachttreinnetwerk.**

3. Eengemaakt ticket- en reservatiesysteem: handiger en aantrekkelijker

Waarom? Van punt A naar punt B vliegen is heel gemakkelijk, maar is erg nadelig voor het klimaat. Internationaal met de trein reizen is veel minder destructief en toch vaak erg onhandig. De internationale reisinformatie voor de trein is in het beste geval van ongelijke kwaliteit en passagiers moeten vaak bij verschillende operatoren tickets boeken bij gebrek aan directe internationale verbindingen tussen landen. In die gevallen hebben ze vaak geen recht op terugbetaling of bijstand gedurende de volledige reis (bijvoorbeeld wanneer een passagier door een vertraging zijn treinaansluiting mist).

Hoe? De Europese Commissie moet werken aan een **geïntegreerd ticket- en betalingssysteem voor de hele EU** zodat passagiers gemakkelijker een treinreis kunnen boeken waarbij verschillende operatoren betrokken zijn. **Om de rechten van de passagiers te beschermen, zou de EU spoorwegmaatschappijen moeten verplichten om rechtstreekse plaatsbewijzen te verkopen.**

4. Prioriteit geven aan de trein, boven het vliegtuig

Waarom? Hoewel vliegen de meest [ongelijke](#) en vervuilende vervoerswijze is, wordt de luchtvaart op verschillende manieren gesubsidieerd. Denken we maar aan de vrijstelling van kerosinebelasting, kosteloze rechten in het Europees systeem voor emissiehandel, een btw-tarief van 0 % op internationale tickets, en directe subsidies. De luchtvaart is ook een van de weinige grote bronnen van CO₂ die nog steeds [groeit](#) in de EU. Onrechtstreeks betaalt de belastingbetaler dus de belastingvrijstellingen, bovenop de milieukosten van de luchtvaart. Dat is oneerlijke concurrentie voor het spoor, en mensen kiezen daarom zelfs voor korte afstanden vaak voor het vliegtuig. De [drukste luchtvaartroutes](#) in Europa kunnen allemaal in minder dan zes uur worden afgelegd met de trein, met uitzondering van eilandverbindingen. Volgens een [enquête uit 2020](#) is 65% van de Europeanen voorstander van een verbod op kortereafstandsvluchten als er een alternatief is dat minder dan 12 uur in beslag neemt. Terwijl er geen emissiekosten zijn opgenomen in vliegtarieven en het wegverkeer amper betaalt voor het gebruik van de wegeninfrastructuur, zijn spoorwegmaatschappijen energie- en spoorbelastingen verschuldigd. Volgens het EU-recht zijn regeringen bevoegd om de spoorkosten te verlagen tot uitsluitend de directe kosten, maar sommige laten na om dat te doen. Vooral de hogere infrastructuurkosten wegen op het aantal nachttreinen.

Hoe? Greenpeace roept lidstaten en de EU op om in een uitdoofscenario voor kortereafstandsvluchten te voorzien, te beginnen met een verbod op vluchten

waarvoor een alternatief van minder dan 6-8 uur bestaat (trein- of busreis en/of een nachttrein of ferry), en ervoor te zorgen dat deze 'slots' niet toegewezen worden aan nieuwe vluchten. De Europese Commissie en de lidstaten moeten ook een **eind maken aan de vrijstelling van de kerosinebelasting** en aan staatssteun voor luchthavens die niet in afgelegen gebieden gelegen zijn, en er ook voor zorgen dat luchthavenmaatschappijen en luchthavens hun milieukosten betalen. **Sociale dumping in de sector tegengaan en zorgen voor geschikte omscholingprogramma's voor personeel** zal ook essentieel zijn met het oog op een rechtvaardige en vlotte transitie. Daarnaast pleiten wij voor de **verlaging van infrastructuurheffingen voor spooroperatoren**, vooral op trajecten waar deze kosten maatschappijen ervan weerhouden dag- en nachttreinen te laten rijden. Als gevolg daarvan zal het aantal treinen toenemen, vooral nachttreinen aangezien ze over langere afstanden rijden. Regeringen moeten overheidsmiddelen uittrekken om de kosten van infrastructuuronderhoud te dekken.

5. De trein betaalbaar en toegankelijk maken voor iedereen

Waarom? Niet iedereen is gelijk wanneer het erop aankomt de trein te nemen. Treintickets kunnen te duur zijn voor veel mensen, maar bovendien zijn niet alle treinstations toegankelijk voor passagiers met beperkte mobiliteit. Rolstoelgebruikers zien zich verplicht ruim op voorhand hulp te vragen om in en uit de trein te geraken. Een aantal Europese landen past nog btw toe op internationale treintickets, terwijl het btw-tarief op vliegtickets 0 % bedraagt.

Hoe? De Europese Commissie en de lidstaten moeten het gemakkelijker maken voor **mensen met beperkte mobiliteit** om de trein te nemen, zodat ze van dezelfde dienstverlening genieten als iedereen. Ze zouden **een btw-tarief van 0% moeten aanrekenen op internationale treintickets en verlaagde btw-tarieven op binnenlandse tickets**, en ervoor moeten zorgen dat met de trein reizen **goedkoper is voor passagiers met een laag inkomen**, door bijvoorbeeld sociale tarieven te hanteren.

Contactpersonen

Campagneverantwoordelijke transport bij Greenpeace EU, Lorelei Limousin:
+32 (0)477 79 04 15, lorelei.limousin@greenpeace.org

Woordvoerder en campagneverantwoordelijke transport bij Greenpeace Belgium:
+32 (0)496 26 31 92, joeri.thijs@greenpeace.org

www.greenpeace.eu

www.twitter.com/GreenpeaceEU

Greenpeace is een onafhankelijke, wereldwijd actieve organisatie die campagne voert en zich inzet om de mentaliteit en het gedrag te veranderen, het milieu te beschermen en in stand te houden, en vrede te promoten. Greenpeace aanvaardt geen giften van overheden, de EU, bedrijven of politieke partijen.

GREENPEACE