

NOTITIE 23

Internationaal
reizen met de
trein moet snel
beter, en dat kan
ook!

16 DECEMBER 2025

Auteurs: Coenraad Sassen, Jasper de Bruin, Hans Jeekel

Contact en website

info@labverantwoordemobiliteit.nl

www.labverantwoordemobiliteit.nl



Introductie

Wie ooit weleens een internationale treinreis heeft geprobeerd te boeken, kent het gevoel: de overtuiging dat een treinreis op lange afstand een duurzame en misschien zelfs avontuurlijke keuze is, slaat al snel om in frustratie. De prijzen zijn hoog, de verbindingen gebrekkig en de routes die wél bestaan zijn vaak nodeloos ingewikkeld. Waar een vliegticket naar Barcelona of Praag met één klik en voor een fractie van de prijs geregeld kan worden, vraagt de trein doorgaans aanzienlijk meer tijd, moeite en geld, waar je meerdere keren moet overstappen in treinen die niet altijd punctueel, en vaak niet eens in één keer te boeken zijn. Het grote verschil tussen vliegen en treinen is anno 2025 eigenlijk niet uit te leggen, maar het is het gevolg van beleidskeuzes over de manier waarop het treinnetwerk in Europa is ingericht. Die keuzes maken het voor mensen die verantwoord willen reizen onnodig moeilijk hun duurzame wensen om te zetten in een keuze voor de trein.

Met deze notitie willen wij laten zien dat een andere weg mogelijk is. We doen dat vanuit het uitgangspunt dat potentiële reizigers, bovenal jongeren, in de huidige situatie belemmerd worden om hun voorkeurskeuzes te maken. Veel jongeren tonen bereidheid om voor de trein te kiezen, maar worden geconfronteerd met een systeem dat niet-duurzame manieren van reizen bevordert en makkelijk maakt, en het reizen met de trein tegelijkertijd bemoeilijkt. Dat kan anders; zelfs de reisbranche ANVR heeft [een positief position paper](#) over de trein. In wat volgt schetsen wij hoe het spoor in Europa een significante impuls kan krijgen, zonder te hoeven wachten op grootschalige nieuwe infrastructuurprojecten en fundamentele ombuigingen.

Recent is het demissionaire kabinet met een [pakket aan informatie](#) gekomen over de toekomst van het internationale spoorvervoer, en ook de Europese Commissie heeft [een nieuw document](#) over een hogesnelheidstreinnetwerk geproduceerd. We vinden hierbij vooral de studie van Haskoning over de nachttreinen een stevig en duidelijk rapport. Wat wij in deze notitie willen toevoegen is het perspectief van jongeren, plus een aantal voorstellen die op korte termijn verbetering kunnen opleveren.

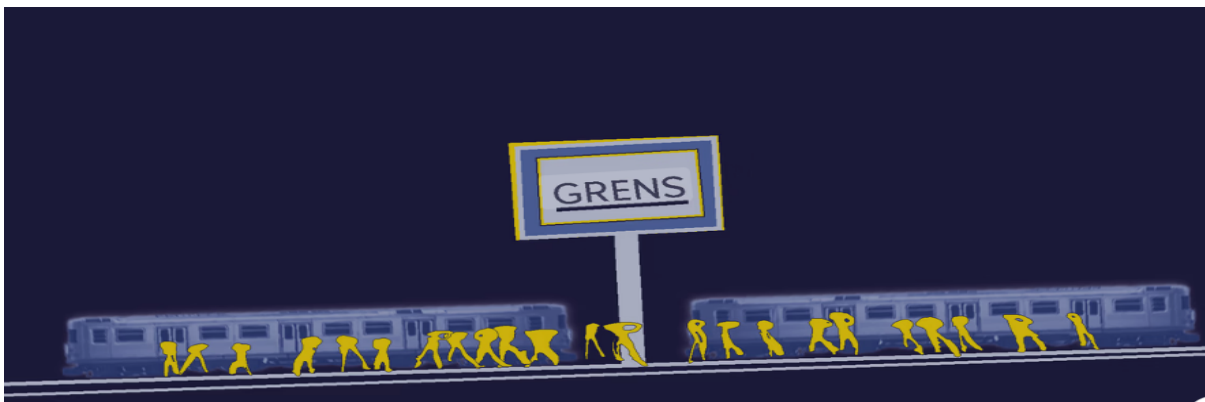
Inhoudsopgave

Hoe aantrekkelijk is de trein nou echt?.....	4
Treinreizen en jongeren	4
Maatregelen die Europees spoorvervoer bevorderen	6
De Europese wens voor concurrentie lijkt niet altijd praktisch	10
Bijlage	11
De barrières in beeld	11
Voor de langere termijn	13
Bronnen.....	13

Hoe aantrekkelijk is de trein nou echt?

Al sinds de negentiende eeuw verbinden spoorlijnen steden en landen met elkaar, waardoor internationaal reizen per trein voor velen de normaalste zaak van de wereld werd. De trein combineert snelheid, comfort en bereikbaarheid, en is daarmee, ook in een tijd waarin andere vervoermiddelen opkwamen, altijd aantrekkelijk gebleven.

Toch is internationaal treinreizen in de afgelopen decennia steeds ingewikkelder geworden. Waar spoorwegmaatschappijen prioriteit gaven aan binnenlandse diensten, en landsregeringen sterk investeerden in hun eigen infrastructuur, bleef de grensoverschrijdende afstemming achter. Tegelijkertijd werd vliegen steeds goedkoper en eenvoudiger door technologische innovatie, belastingvoordelen en de opkomst van prijsvechters. Het resultaat is dat de trein nu vaak tijdrovender, duurder en omslachtiger is dan het vliegtuig.



Dit betekent echter niet dat treinreizen een verloren zaak is. Sinds de coronapandemie is de belangstelling voor grensoverschrijdend spoorvervoer juist sterk toegenomen, met programma's als *DiscoverEU* en het klassieke Interrail die [record](#) na [record](#) vestigen in populariteit. Ook NS International ziet de vraag naar grensoverschrijdende reizen snel groeien: in 2024 [steeg](#) de verkoop van internationale tickets met 10% ten opzichte van 2023, na een [groei](#) van 15% het jaar daarvoor. Marktonderzoek en ondervragingen tonen eveneens aan dat er groot enthousiasme is onder de (Europese) bevolking voor internationaal treinreizen, zoals [bij het KiM](#) en [bij de CER](#) (de Brusselse belangenorganisatie voor Europese spoorvervoerders).

Treinreizen en jongeren

Hoewel er geen exacte passagiersgegevens beschikbaar zijn, verklaart NS International de grote stijging vanuit Nederland door twee factoren: het aandeel vrijetijdsreizen is internationaal groter, waarmee er dus meer mensen met dat doel per trein reizen, en een groeiende groep milieubewuste mensen verkiest de trein boven het vliegtuig. Deze twee verklaringen sluiten naadloos aan bij ons idee dat jongeren graag gebruik willen maken van grensoverschrijdend spoorvervoer, gezien hun wensen bij deze manier van reizen aansluiten. Uit het rapport [Study on Generation Z Travellers](#) van de European Travel Commission (2020) blijkt dat jongeren in Europa hoog inzetten op waarden als duurzaamheid en ecologisch bewust gedrag, en dat klimaatverandering een belangrijk thema is voor deze groep. Een belangrijk ander aspect is echter ook dat zij veel waarde hechten aan authenticiteit, belevenissen en het ontdekken van bestemmingen op eigen tempo. Een [internationale studie van McKinsey](#) naar reisbehoeftes onder generaties (2024) bevestigt soortgelijke conclusies. Jongeren reizen vaker dan

oudere generaties en besteden een groter deel van hun inkomen aan reizen. Ook blijkt dat de beleving meer centraal staat: ze zoeken ervaringen buiten de gebaande paden, en zijn bereid meer te betalen voor reizen die aansluiten bij hun waarden en levensstijl.

Al deze aspecten maken dat een treinreis juist kan excelleren ten opzichte van andere vervoersmethoden. Jongeren reizen niet meer louter om van A naar B te komen maar zoeken ervaringen, en dat maakt de trein aantrekkelijk: onderweg heb je uitzicht, je ontmoet mensen, je reist op een bewuste manier, en bovendien kun je op plekken komen die je anders niet met het vliegtuig zou kunnen bereiken.

Dit is echter het punt waarop het spanningsveld ontstaat. Hoewel er dus animo lijkt om per spoor te reizen, ervaren jongeren vaak belemmeringen die het kiezen van de trein verre van bevorderen. Wanneer we in Nederlandse context kijken, zien we in het Ipsos-rapport [Duurzaam denken, duurzaam doen](#) (2025) in lijn met eerder genoemd onderzoek, dat jongeren het steeds vaker belangrijk vinden dat hun gedrag impact heeft op klimaatverandering, en dat ze wel weten welke keuzes duurzamer zijn. Toch spreken zij van 'klimaatverlamming': de overtuiging dat individuele duurzame keuzes weinig zin hebben zolang vervoersvoorzieningen duur, traag of simpelweg onpraktisch zijn.

Deze gedachtegang duidt er dus op dat de jongeren eerder realistisch dan ideologisch naar hun manier van reizen kijken. In het onderzoek wordt gesteld dat de prijs van producten erg belangrijk is voor jongeren. Ze zijn wel bereid wat meer te betalen voor een duurzamer product, maar als dit behoorlijk veel duurder is (zeg meer dan 15%) ten opzichte van niet-duurzame opties, nemen kosten toch al snel de overhand (gezien hun geringere koopkracht). Volgens geïnterviewde jongeren kan de overheid helpen door ervoor te zorgen dat duurzame keuzes goedkoper worden gemaakt. Dit werd voor treinvervoer veelvuldig aangehaald. Het werd namelijk als scheef ervaren dat de overheid geacht wordt effectief klimaatbeleid te moeten uitvoeren, maar dat vliegen consistent zoveel goedkoper is dan de trein. Deze perceptie wordt bevestigd door [analyses](#) waaruit blijkt dat vliegen binnen Europa soms tot tientallen keren goedkoper is dan de trein, vooral als gevolg van politieke keuzes in belastingen en heffingen.

Een ander onderzoek over internationaal reizen in Nederland is uitgevoerd door [3Vraagt](#) (2024). Deze zag dat bijna 80% van de ondervraagde Nederlandse jongeren naar een andere optie voor het vliegtuig keek bij het boeken van een reis binnen Europa. Goed nieuws zou je zeggen. Echter geeft slechts 47% aan de trein te overwegen voor een Europese reis. Ook hier komt de eerder genoemde kostendrempel terug, evenals het gebrek aan goede verbindingen.

Deze onderzoeken maken duidelijk dat de trein, in de huidige staat, voor veel jongeren geen reëel alternatief is ondanks hun voorkeur of morele overtuiging. Zo ontstaat de tegenstrijdigheid tussen wat zij **willen** doen en wat ze daadwerkelijk **kunnen** doen. Jongeren laten zien dat er wel degelijk een grote belangstelling bestaat voor grensoverschrijdend spoorvervoer, mits het toegankelijk en betaalbaar wordt aangeboden. Echter, het systeem dat de afgelopen decennia is gegroeid rond internationaal spoorverkeer zorgt er zeker niet voor dat internationale treinreizen als volledig alternatief kunnen worden gezien. En dat is ernstig. We hebben een overzicht gevonden van prijzen. Het is ons echter wel opgevallen dat goede en duidelijke overzichten moeilijk vindbaar zijn, dus we presenteren dit overzicht wel met enige aarzeling, en dringen aan op betere prijsvergelijkingen.

Wat is goedkoper en sneller: reizen per vliegtuig of met de trein?

Heenreis op 19 september 2025, terugreis op 26 september 2025, peildatum ticketkosten: 25 augustus 2025

Bestemming	Reistijd trein (enkele reis)	Kosten trein (retour)	Reistijd vliegtuig (enkele reis)*	Kosten vliegtuig (retour)	Vershil reistijd (enkele reis)	Vershil kosten (retour)
Barcelona	12:26	€ 706	4:23	€ 135	8:03	€ 571
Berlijn	5:54	€ 180	3:20	€ 367	2:34	-€ 187
Edinburgh	9:31	€ 979	3:30	€ 160	6:01	€ 819
Kopenhagen	10:32	€ 200	3:25	€ 190	7:07	€ 10
Lissabon	3 dagen	€ 902	5:05	€ 280	2 dagen	€ 622
Londen	5:09	€ 340	3:10	€ 99	1:59	€ 241
Madrid	2 dagen	€ 556	4:40	€ 244	1 dag	€ 312
Milaan	10:53	€ 168	3:50	€ 142	7:03	€ 26
Praag	11:22	€ 268	3:30	€ 171	7:52	€ 97
Wenen	11:47	€ 268	3:50	€ 233	7:57	€ 35

*Incl. 2 uur voor vertrek aanwezig

Bron: Evisumservice.nl • Gecreëerd met Datawrapper

<https://www.telegraaf.nl/lifestyle/vrije-tijd/onderzoek-studenttrip-per-trein-geen-alternatief-voor-vliegtuig/92322247.html>

Het verschil tussen reistijd en prijzen van het vliegtuig en de trein vanuit Nederland naar Europese bestemmingen.

Maatregelen die Europees spoorvervoer bevorderen

Deze notitie richt zich niet op de obstakels die de treinsector al decennialang parten spelen, zoals de verschillende beveiligingssystemen of het trage tempo van nieuwe spoorwegaanleg. Die schetsen we overigens wel kort in een *bijlage*. In plaats daarvan presenteren wij een aantal concrete aanbevelingen die de Europese Commissie en de regeringen van de lidstaten op korte termijn kunnen invoeren om internationaal treinreizen toegankelijker, betaalbaarder en aantrekkelijker te maken voor een nieuwe generatie reizigers.

- 1. Leg in de contracten tussen nationale overheden en spoorwegmaatschappijen *key performance indicators* (KPI's) vast over internationaal treinverkeer, en koppel daar bindende sancties aan**

De grootste belanghebbenden in de spoorsector hebben overwegend een nationale oriëntatie, waardoor de belangen van internationale reizigers onvoldoende meetellen in de gemaakte afwegingen. De spoorwegmaatschappijen richten zich natuurlijk primair op de resultaten die door de nationale overheid worden verlangd. Gaan die over punctualiteit voor de binnenlandse reiziger, dan ligt daar het accent.

Het is slim als meerdere nationale overheden in eenzelfde regio (in het bijzonder in West- en Zuid-Europa) samen afspreken om een bundel internationale spoorafspraken op te nemen in de contracten

met hun eigen spoorwegmaatschappij. Dat lijkt ons handiger dan zoiets op EU-niveau met 27 landen moeten proberen te regelen. Dat laatste kost jaren, dat eerste kan veel sneller. Wat voor afspraken dit kunnen zijn, schetsen we hieronder kort en werken we daarna verder uit. Wij praten hier vanuit de Nederlandse context, maar dit gaat dus evengoed over de landen om ons heen.

Van belang is het maken van aanvullende afspraken tussen het Rijk en de NS over:

- Het voorrang verlenen aan internationale treinen;
- Kaartjes ruim van tevoren (minimaal 9 maanden) kunnen boeken;
- Reizigersrechten uniform respecteren;
- Kaartjes kunnen kopen van niet-NS aanbieders;
- Capaciteitsruimte realiseren voor andere aanbieders (van reisproducten die de NS zelf niet wil aanbieden);
- Deze aanbieders langjarig zekerheid garanderen, zodat men durft te gaan investeren.

Hetzelfde soort zaken moet dus ook in andere landen gerealiseerd worden in het overleg tussen de overheid en spoormaatschappij. Ter illustratie: momenteel is het aandeel afspraken over internationaal spoorvervoer slechts marginaal in de [spoorwegconcessie van de NS](#).

2. Benut de capaciteit op het spoor voor internationale treinen

In de ogen van ProRail is er in Nederland voldoende capaciteit voor internationale treinen. Het voorstel is om deze treinen een hogere prioriteit te geven in de dienstregeling. De Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur (RLI) geeft in hun rapport [Verzet de Wissel](#) aan dat de Nederlandse dienstregeling gebaseerd is op een herhaling per 60 minuten, het zogenaamde *basisuur*. Op veel corridors geldt echter al een basishalfuur of zelfs een basiskwartier. Internationale treinen rijden daar meestal slechts één keer per uur in een vast toegewezen pad. Dat betekent dat er binnen elk uur vaak nog een extra half uur, en soms zelfs drie kwartier blokken, beschikbaar zijn. Dat zal ongetwijfeld wel voor een deel worden gebruikt voor goederenvervoer, maar het lijkt dat zonder aanpassing van de infrastructuur de ruimte ook kan worden aangewend om meer internationale treinen op het spoor te krijgen.

3. De beschikbaarheid van tickets moet ruimer opgezet worden

Op dit moment kunnen internationale treintickets vaak maar in een beperkt tijdslot gekocht worden, niet eerder dan drie maanden van tevoren en vaak zijn ze ook ruim voor vertrek al uitverkocht. Aan beide kanten zal dit opgerekt moeten worden om beter in te spelen op zowel reizen die ruim van tevoren gepland worden, zoals zomervakanties, als last-minute reizen voor werk of bijvoorbeeld een weekendje weg. Hierdoor kan er beter geconcentreerd worden met de luchtvaartsector.

Drie maanden van tevoren is veel te kort. De Europese Commissie werkt aan een nieuwe verordening waarin het beschikbaar stellen van reis- en reizigersinformatie een verplichting wordt voor vervoerders om toegang te krijgen tot de spoorinfrastructuur. Daarin zou ook moeten worden vastgelegd dat internationale tickets minimaal negen maanden vooraf beschikbaar moeten zijn.

Het argument van spoorvervoerders dat er te veel onzekerheden zijn door mogelijke werkzaamheden overtuigt niet. Treinvrije periodes moeten namelijk al twee jaar van tevoren worden aangevraagd, en

aanvragen voor capaciteitsverdeling liggen uiterlijk in april voorafgaand aan het dienstregelingsjaar vast. Daarmee is met voldoende zekerheid al bekend welke routes beschikbaar zijn. De huidige beperking tot drie maanden komt dus eerder voort uit starheid van de spoorwegmaatschappijen en moet worden doorbroken, desnoods al voordat de nieuwe Europese regulering van kracht is.

Voor last-minute tickets zal dit lastiger zijn in de beginfase, met te weinig capaciteit op het spoor zijn tickets nou eenmaal sneller uitverkocht. Op korte termijn zou dit aangepakt kunnen worden door of een deel van de tickets achter de hand te houden en pas later aan te bieden, of het laatste deel van de tickets aanzienlijk duurder te maken, waardoor deze minder snel gekocht zullen worden. Beide opties hebben aanzienlijke nadelen. Op langere termijn zal er voor gezorgd moeten worden dat er voldoende passagierscapaciteit beschikbaar is, waardoor er vanzelf treinen minder snel uitverkocht zullen zijn en er op deze manier een meer volwassen systeem ontstaat dat kan concurreren met de luchtvaart op het gebied van ticketverkoop.

4. Maak een nationaal contactpunt voor spoordata

Lidstaten moeten een nationaal contactpunt aanwijzen voor spoordata, zoals dat ook bij wegen en voertuigen het geval is. Die contactpunten worden verantwoordelijk voor het verzamelen en ontsluiten van de data voor de sites en de apps. Een centrale app die de verschillende boekingen beheert, de dienstregelingen zichtbaar maakt en de prijzen in verschillende munteenheden inzichtelijk maakt is snel nodig.

5. Maak veel meer werk van reizigersrechten

Ook van belang is dat treinreizigers straks een kaartje kunnen kopen waarbij hun reizigersrechten voor de hele reis gelden. Nu is dat vaak niet het geval, en zeker bij een overstap geldt dat soms maar voor een deel van de reis. Wij vragen de Europese Commissie om hier vaart mee te maken en regelgeving te ontwikkelen. Hetzelfde geldt voor voorgestelde wetgeving op het gebied van Multimodale Digitale Mobiliteitsdiensten (MDMS, denk aan de ticketwebsites, routeplanners, betalingsmogelijkheden), want de huidige gefragmenteerde praktijk moet snel veranderen.

6. Biedt garanties voor nieuwe aanbieders van internationale spoordiensten

Vaak ontbreken langetermijngaranties voor nieuwe aanbieders van internationale spoordiensten om hun treinen te kunnen laten rijden. De dominante nationale spoorwegmaatschappij is huiverig om zulke garanties te geven, uit angst voor risico's en mogelijke schadeclaims. Zonder langjarige zekerheid haken grote financiers logischerwijs af. Dit vraagt om overleg waarbij de nationale overheid een duidelijke positie inneemt, die niet automatisch de belangen van de nationale spoorwegmaatschappij vooropstelt.

7. Zorg voor minder of geen btw op internationale treintickets, en verminder de kosten van spoorgebruik

We hebben eerder beschreven hoe belangrijk de prijs van een ticket is bij het bepalen van iemands reismethode, zeker onder jongeren. Op dit moment wordt er btw geheven op treintickets. Wij vinden een level playing field voor lucht- en spoorvervoer hier essentieel. Dus of allebei géén btw, of allebei wél btw.

Een ander, vaak minder besproken onderdeel van de ticketprijs is de vergoeding die infrabeheerders vragen aan spoorwegmaatschappijen om gebruik te maken van hun infrastructuur. De aanbieders verwerken die vergoeding vervolgens in de ticketprijzen. Het aandeel van de heffing in de prijs kan behoorlijk oplopen als de afgelegde afstand hoger wordt, getuige deze figuur.

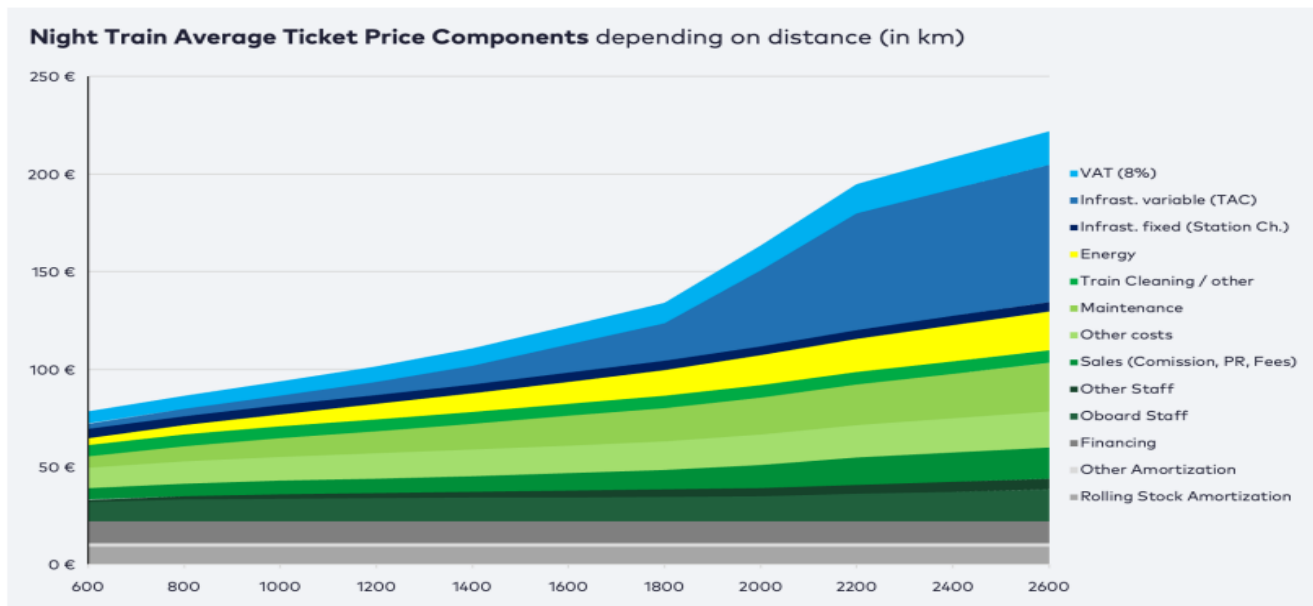


Figure 1. Night trains average ticket price components depending on the distance travelled (in km)

De kostenopbouw van een ticket van een nachttrein (bron: Back on Track, Transport and Environment)

De knik zit bij 1800 kilometer. Vanaf dat moment beslaat de infraheffing meer dan 15% van de prijs. Op dat punt is de reistijd namelijk dusdanig lang dat nachttreinen gebruik moeten maken van duurdere tijdsloten, zoals die in de spits. Maar ook bij afstanden tot 1000 kilometer is 8-10% van de prijs afkomstig uit deze vergoeding. Het fluctueert ook per traject: bij reizen door de Kanaaltunnel beslaat de heffing zo'n 20% bijvoorbeeld. [Transport and Environment](#) komt met het voorstel om nachttreinen te ontfemen van deze heffingen, wat in België al gebeurt. Wij achten dit een nuttig en praktisch voorstel om nachttreinen een volwaardig alternatief te maken voor het vliegen. Hiermee wordt een nachttrein richting Engeland, maar vooral ook naar Zuid-Europa een stuk aantrekkelijker.

De Europese wens voor concurrentie lijkt niet altijd praktisch

De EU zet graag in alle spoordossiers in op concurrentie op het spoor. Dat zou goed zijn, ook voor de klimaatopgave. Ons lijkt het, kijkend naar bijvoorbeeld de Britse situatie, voor binnenlands vervoer een onterechte claim. Een nieuwe positiebepaling van nationale spoorwegmaatschappijen, die hard nodig is om internationaal spoor te emanciperen tot een vanzelfsprekende en stevige modaliteit, is niet gebaat bij extra onzekerheid.

De keuze van reizigers op lange internationale verbindingen wordt door andere factoren bepaald dan die van forenzen op binnenlandse trajecten. Voor het internationale spoor zou de introductie van concurrentie alleen overwogen moeten worden als nieuwe aanbieders daadwerkelijk een aanvullend aanbod bieden op dat van de nationale spoorwegmaatschappij. Wanneer die nationale maatschappij bereid is te investeren in hoogwaardige, nieuwe internationale verbindingen, ligt samenwerking voor de hand. In dat geval is het wenselijk dat toetreders zich richten op productsegmenten die de nationale vervoerder niet of onvoldoende bedient. Concurrentie zou dan niet om marktaandeel gaan, maar om het vergroten van het totale aanbod.

Een overzicht van de structurele barrières

Zoals aangegeven: we willen ons in deze korte notitie richten op maatregelen die binnen drie jaar genomen kunnen worden. Het internationale spoordossier is zwaar omdat de meeste faciliteiten al decennialang op een bepaalde manier ingericht zijn. Voor de geïnteresseerde lezers bieden we hierbij in de vorm van een bijlage een overzicht.

De barrières in beeld

Het oneerlijke prijsverschil tussen vlieg- en treinreizen

Vliegen heeft nog steeds belastingvoordelen die de trein niet heeft. Vliegen over kortere afstanden is gelet op klimaatimpact nog steeds veel te goedkoop, maar er lijkt politiek geen bereidheid om de prijs van vliegreizen over kortere afstanden substantieel duurder te maken. Je krijgt dan boze kiezers, een woedende KLM, en indirect problemen met de huidige *business case* van Schiphol. Er moeten veel reizigers opgehaald en weer teruggebracht worden om een vliegtuig dat over grotere afstanden gaat vliegen vol te krijgen. Anders valt, zeker voor de KLM, een deel van hun verdienmodel weg.

Een hele serie actuele en onmogelijke arrangementen rond het spoor

Wanneer we kijken naar internationaal spoorvervoer komt steeds hetzelfde beeld terug: iedereen zegt dat het belangrijk is, maar het systeem is zó georganiseerd dat echte vooruitgang nauwelijks mogelijk is. De barrières liggen op drie niveaus: beleid, financiering & infrastructuur, en organisatie door spoorwegmaatschappijen.

Beleid

Laten we eerst eens op EU-niveau kijken. Zoals al aangegeven jaagt de EU de nationale spoormaatschappijen wel in de gordijnen. Voor het realiseren van goed internationaal spoorvervoer zou in beginsel samenwerking tussen de grote nationale spoormaatschappijen al veel kunnen bieden. De EU maakt het nodeloos moeilijk door de eigen liberaliseringsagenda als noodzakelijk voor te stellen voor goed internationaal spoorvervoer. Nationale maatschappijen ervaren dat als remmend, terwijl veel winst te behalen is als zij juist samen internationale verbindingen zouden opzetten. Waarom zouden de nationale maatschappijen met elkaar niet een handige dochter oprichten?

Verder zou het praktisch zijn als de EU in regio's zou durven denken. We zijn al erg geholpen als er in West-Europa een goede samenwerking zou zijn, wat gedrag van nationale overheden en vooral van spoorwegmaatschappijen kan afdwingen. Je praat dan over 7-8 landen.

Financiering & infrastructuur

Iedereen realiseert zich dat het miljarden zal kosten om internationaal spoorvervoer tot een echt stevig alternatief te maken voor het vliegen over kortere afstanden. We zien nog niet dat die miljarden ook echt vrijgemaakt zullen worden. Slimmere planning kan wat lucht geven, zoals ProRail ook aangeeft, maar de echte verandering van vluchten naar treinreizen vraagt simpelweg om veel meer

infrastructuur. Daarbovenop sluiten de technische systemen per land nu slecht op elkaar aan, waardoor nodeloos veel vertragingen optreden. Ook dat zal investeringen vereisen.

En hier wringt het. Spoorinfrastructuur en treinen staan niet op de standaard lijstjes van banken en geldschietters, waardoor het lastig is om financiële steun te krijgen. Dit blijkt ook uit de ervaringen van European Sleeper, die ondanks het benaderen van meer dan tachtig geldschietters en grootbanken, moest terugvallen op crowdfunding om te kunnen opereren.

Organisatie door spoorwegmaatschappijen

Nationale overheden sturen spoorbedrijven op nationale doelstellingen: punctualiteit, zitplaats, comfort, en een dienstregeling die binnen het land optimaal functioneert. Het is daarom niet gek dat die maatschappijen hun bedrijfsvoering primair naar die kwaliteitseisen inrichten. Het internationaal spoorverkeer is nu nog vaak een '*stagnant backwater*', in de periferie van de aandacht van de nationale spoorwegmaatschappijen die worden beoordeeld op geheel andere zaken.

De spoorwegmaatschappijen zelf tonen weinig bereidheid hun data en hun dienstregelingen te openen, hun winkels open te stellen voor tickets die niet hun eigen tickets zijn, en reserveringen langer dan drie maanden vooruit mogelijk te maken. Wat hier nu achter zit is wat onduidelijker. Waarom zijn de boekingsystemen niet open en transparant? Hier tonen de nationale spoorwegmaatschappijen zich van hun zwakste kant. De weerstand tot verandering komt waarschijnlijk voort uit de angst het directe klantcontact te verliezen, maar dat kan juist intensiveren als ze meer diensten aanbieden.

Het gedrag van de reiziger

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid [heeft eens berekend](#) dat de substitutie-vliegen- treinreizen relatief beperkt mogelijk zou zijn. Heel veel bestemmingen vielen buiten een substitutiemogelijkheid. Neem Stockholm of Edinburgh, de reistijd is met de trein al snel tweemaal zo lang of meer. Reizigers zijn voor comfort heus wel bereid tot een iets langere reistijd, maar het idee van snel ergens willen zijn, lijkt diep in de psyche van mensen gesloten.

Bij korte afstandsvluchten tot 750 kilometer (vooral bij vluchten, waarna er geen overstap volgt) is het aandeel zakenreizigers groter dan gemiddeld. Toch komt het aandeel niet ver boven de 30% uit. De prijs voor de verplaatsing van de zakenreizigers wordt betaald door werkgevers. Wanneer zien zij in combinatie met de reiziger zelf de substitutie van vliegtuig naar trein als reëel? En wanneer geldt dat voor toeristen, of voor familiebezoek? En hoe willen de partijen de besluitvorming daarover gaan beïnvloeden?

Om vliegen op termijn deels te kunnen vervangen of ondersteunen, moet ook de manier waarop we internationale reizen organiseren veranderen. Zo kan het voeren van grote intercontinentale vluchten natuurlijk ook via een treinverbinding, maar dan moet er een goed functionerend samenwerkingsverband tussen treinen en luchthavens ontstaan, en dat is er niet zomaar. Ook zullen stations dan anders ingericht moeten worden. Maak die beter geschikt voor de lange internationale treinen, en zorg voor goede lounges.

Voor de langere termijn

Naar ons idee bestaat er wel een weg uit dit dossier, maar eenvoudig is dat niet. De EU zou niet als reflex onmiddellijk de concurrentiekaart moeten spelen, maar moet zien dat dit vraagstuk een regionale aanpak nodig heeft, een aanpak met een aantal landen samen. Op dat regionale niveau moet een kader gemaakt worden waarbinnen nationale spoormaatschappijen kunnen samenwerken. Die samenwerking mag best worden afgedwongen door de betrokken nationale overheden een aantal eisen te laten formuleren voor internationaal spoorvervoer, samen met de Europese Commissie. Cruciaal daarbij is dat er daadwerkelijk wordt geïnvesteerd in samenwerking en infrastructuur. Tegelijk moeten nationale spoorwegmaatschappijen voldoende zekerheid krijgen. Zonder dat comfort bestaat het risico dat zij innovators eerder blokkeren dan dat zij ze omarmen.

De betrokken landen moeten substantieel meer geld voor het spoor beschikbaar maken. Daarnaast is het nodig echt alle belastingvoordelen voor het vliegen af te schaffen en het vliegen een prijs te geven gebaseerd op de echte kosten, dus inclusief milieu, geluid en ruimtegebruik. Zo wordt het treinticket goedkoper en het vliegticket duurder, zeker op kortere afstanden. We zijn ons ervan bewust dat dit alles flink wat tijd zal kosten en ingaat tegen een aantal gevestigde belangen. Daarom concentreren wij ons in deze notitie op acties voor de kortere termijn.

Bronnen

ANVR. (2024). *Duurzame vakanties: De rol van de trein*. Position paper.

BNNVARA. (2023). *Vliegen is binnen Europa tot 30 keer goedkoper en dat komt door de politiek*.

3Vraagt. (2024). *De meeste jongeren vinden vliegen nog steeds niks om je voor te schamen*.

European Network on Rail (ENR). (2025). *Rail travel gaining steam as DiscoverEU encourages young Europeans to take the train.*

European Travel Commission (ETC). (2020). *Study on Generation Z travellers.*

European Commission (EUCOM). (2025). *Connecting Europe through high-speed rail* (COM(2025) 903 final).

Ipsos. (2025). *Klimaatverlamming: De barrières tussen denken en doen.*

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2023). *Substitutiemogelijkheden van lucht naar spoor in 2030 en 2040.*

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. (2025). *Mogelijkheden voor vergroening van recreatief reisgedrag.*

McKinsey & Company. (2024). *The way we travel now.*

Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap. (2025). *Concessie voor het hoofdrailnet 2025–2033.*

Polling Europe. (2025). *Perception of high-speed rail in Europe: Survey report.*

Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur. (2020). *Verzet de wissel: Naar een beter reizigersvervoer per trein.*

Rijksoverheid. (2025). *Kamerbrief over ontwikkelingen internationaal personenvervoer per spoor* (november 2025, met bijlagen).

Transport & Environment. (2023). *All aboard: Travelling Europe by night.*

Treinreiziger. (2025). *Stevige groei internationaal treinverkeer.*