

# Renaissance van de Europese nachttrein?

Alexander Gomme

Nachttreinen zijn de voorbije 25 jaar bijna volledig verdwenen door de liberalisering van het spoor. Maar ze zijn het enige alternatief voor de ecologische en sociale ramp van het goedkope luchtvervoer.



## Dankzij langeafstandsnachttreinen werd reizen in de naoorlogse jaren toegankelijk voor de werkende klasse.

Nachttreinen zijn *hot*. De voordelen liggen voor de hand: ze hebben een veel lagere CO2-uitstoot per reiziger-kilometer dan vliegtuigen of auto's, ze zijn veel comfortabeler dan reisbussen en vereisen in tegenstelling tot hogesnelheidstreinen nauwelijks nieuwe infrastructuur. Maar waarom zijn ze dan bij ons verdwenen? We hebben het in dit artikel enkel over internationale langeafstandsnachttreinen.

Nachttreinen zijn het enige vervoersmiddel dat op een goedkope, comfortabele en ecologisch verantwoorde manier grote groepen mensen kan vervoeren over grote afstanden. De laatste vijftig jaar zijn ze door de liberalisering van het spoor echter bijna volledig verdwenen. Een noemenswaardige ontwikkeling van het netwerk van nachttreinen kan dan ook niet zonder het Europese liberale kader in vraag te stellen.

## Pendelen tussen privé en overheid

Internationale langeafstandsnachttreinen zijn einde 19<sup>e</sup> eeuw ontstaan als pure luxetreinen van de *Compagnie internationale des Wagons-Lits*, zoals de Ostende-Wien-Express en de bekende Oriënt-Express. In de jaren 30 en vooral na de Tweede Wereldoorlog leverden ze door het wegvallen van luxueuze reises van de elite echter geen winst meer op. De luxetreinen kwamen in staatshanden terecht en namen vanaf dan ook tweede- en derdeklassereizigers mee. Dat leidde tot een vermenigvuldiging van het aantal reizigers, wat op zijn beurt weer leidde tot een verveelvoudiging van het aantal treinen. Dankzij deze treinen werd reizen in de naoorlogse jaren met andere woorden toegankelijk voor de werkende klasse.

De meerderheid van de Europese spoorwegen belandde na verloop van tijd in publieke handen. Gezien de noodzakelijke investeringen in infrastructuur en rollend materieel en de lange tijd waarover deze moeten worden afgeschreven, zijn de spoorwegen vanuit kapitalistisch oogpunt geen winstgevende onderneming. De overheidsmonopolies in de spoorwegen waren een antwoord op deze structurele verliezen. De stijgende loonkosten en de steeds hardere concurrentie met de andere, meer wendbare vervoermiddelen voor zowel goederen als reizigers leidden ertoe dat de meeste – toen nog private – spoorwegen virtueel failliet gingen en hulp zochten bij de overheden. Dat bracht de meeste Europese overheden ertoe de spoorwegen te nationaliseren en te monopoliseren. Door mechanisering, modernisering en rationalisering zou de efficiëntie van de spoorwegen stijgen en zou deze essentiële sector

terug kostendekkend worden. Achteraf gezien heeft overheidscontrole inderdaad geleid tot een exponentiële toename van de activiteiten van het spoor.

De concurrentie met andere vervoermiddelen bleef echter hevig en de kosten daalden niet, integendeel. In de neoliberale context van de late jaren 80 ontstond dan ook het idee om de spoorwegen open te stellen voor concurrentie en de privé-sector terug een kans te geven. Dit betekende het begin van het liberaliseringsbeleid voor de spoorwegen dat tot vandaag de Europese besluitvorming daarover stuurt.

In de logica van het publieke monopolie werden alle treinen beschouwd als een publieke dienst. Of die treinen nu lokale stoptreinen waren of nachttreinen die tweeduizend kilometer aflegden: er werd – op een paar uitzonderingen na – geen onderscheid gemaakt tussen de verschillende reizigers-treinen. Met een ticket Brussel-Namen kon je zowel op een stoptreintje stappen dat er een uur over deed als op een express Brussel-Rome die je in vijftig minuten op je bestemming bracht. Zo'n internationale trein behoorde op Belgisch grondgebied, net zoals de stoptrein, tot de verantwoordelijkheid van de NMBS. In het Groothertogdom viel hij onder de verantwoordelijkheid van de Luxemburgse spoorwegen CFL, in de Lorraine en de Alsace onder de Franse SNCF, enzovoort. Alle Europese spoorwegbedrijven werkten samen als bureaus en waren geen concurrenten: de kosten en opbrengsten voor internationale treinen werden evenredig verdeeld per afgelegde kilometer over de verschillende landen. De uurregelingen werden tijdens een jaarlijks congres bepaald op basis van de noden van de reizigers, de reizigersaantallen en de technische mogelijkheden. Het achterliggende idee was dat de sporen er nu eenmaal lagen, en het meer geld opbracht hen 24 uur te benutten dan er enkel overdag treinen over te laten rijden. De ontwikkeling van de Europese internationale nachttreinen is in dit opzicht gedeeltelijk het resultaat van deze overheidscontrole op de spoorwegen.

De liberalisering van het spoor veranderde echter alles. Niet langer een gecentraliseerd overheidsorgaan, maar de markt zou zorgen voor efficiëntere en betere spoorwegen. Hoe kon men deze theorie in de praktijk toepassen? De infrastructuur – het geheel van sporen, stations en seinhuizen – vormde een natuurlijk monopolie (dit wil zeggen, een bedrijf dat zodanig profiteert van haar grootschaligheid dat nieuwkomers er erg moeilijk mee kunnen concurreren - nvdr.): daarover was iedereen het eens. Niemand wou in ons

Alexander Gomme



Alexander Gomme is woordvoerder van de Belgische afdeling van *Back on Track*, een Europees netwerk dat het grensoverschrijdend spoorverkeer en de nachttreinen ondersteunt en wil verbeteren.

## Plots had de NMBS het recht treinen te laten rijden in Frankrijk en de SNCF in België, en werden ze concurrenten van mekaar.

dichtbebouwde continent nieuwe, parallelle spoorlijnen laten aanleggen. Geen enkel privébedrijf zou daarvoor trouwens het kapitaal hebben. Concurrentie kon dus enkel op de bestaande sporen. De tot dan toe unitaire spoorwegen, die zowel de infrastructuur als de treinen beheerden, moesten worden opgesplitst: de infrastructuur bleef een staatsmonopolie, maar ieder bedrijf kon er treinen op laten rijden.

In ruil voor het gebruik van de infrastructuur moesten die bedrijven dan wel een vergoeding berekend per kilometer betalen aan de infrastructuurbeheerder. In België ging die vergoeding naar het bedrijf dat *Infrabel* zou gaan heten. Deze regeling werd voor het eerst vastgelegd in de richtlijn 91/440 van de EEG uit 1991. In 2007 werd in het Europees Parlement het derde spoorwegpakket gestemd dat het internationaal reizigersverkeer ten laatste tegen 2010 volledig moest liberaliseren. In het nieuwe, geliberaliseerde spoorweglandschap mocht in principe iedere operator internationale (nacht)treinen laten rijden.

## De nachttrein weggeliberaliseerd

De opdeling van de spoorwegen in een infrastructuurbeheerder en een operator (het bedrijf dat de treinen doet rijden) veranderde de werking van het spoor volledig. Plots had de NMBS het recht treinen te laten rijden in Frankrijk en de SNCF in België, en werden ze concurrenten van mekaar. Er ontstond een onderling wantrouwen tussen de operatoren dat de oude samenwerkingen beetje bij beetje deed verdwijnen. Als de NMBS de trein Brussel-Rome zelf zou uitbaten, zouden alle inkomsten van Brussel tot Rome voor de NMBS zijn. Tegelijk neemt de NMBS alle kosten voor zijn rekening. Om in dit nieuwe kader zoveel mogelijk geld te verdienen gingen heel wat landen, waaronder België en Frankrijk, via hun infrastructuurbeheerder zeer hoge rijpadvergoedingen vragen aan de operatoren. Dat is de vergoeding die een operator moet betalen aan de infrastructuurbeheerder om over diens sporen te rijden – sporen die, zoals reeds gezegd, een natuurlijk monopolie zijn. Dit was een volledig nieuwe kost en verhoogde de kostprijs per trein gemiddeld met de helft ten opzichte van het oude systeem van unitaire spoorwegen. Voor de nationale treinen die zijn vastgelegd in het beheerscontract tussen de overheid en de NMBS maakt deze ingreep geen financieel verschil: de subsidies voor deze treinen komen via de rijpadvergoedingen en *Infrabel* terug bij de overheid terecht – een vestzak-broekzakoperatie. Voor

een NMBS-trein op een buitenlands net geldt die redenering niet: eventuele subsidies voor die trein zouden door de rijpadvergoedingen aan een vreemde infrastructuurbeheerder bij een buitenlandse overheid terecht komen. Als de verbinding Brussel-Rome bijvoorbeeld gesubsidieerd zou zijn, zou de Belgische overheid ook de puur Franse reizigers tussen pakweg Thionville en Strasbourg subsidiëren. Daar had geen enkele overheid zin in, dus werden internationale treinen verwaarloosd. Voor de operatoren werden ze bovendien plots een grote kost, waardoor ze in het vizier kwamen van de managers.

Oud-spoorbaas Karel Vinck schafte in 2003 de Belgische nachttreinen af. In zijn boek *Dwarsligger* beschrijft die andere ex-spoorbaas en Vincks compagnon de route, Marc Descheemaeker (N-VA), hoe Vinck nog één grote slag wou slaan vóór zijn gedwongen vroegtijdig vertrek bij de NMBS: de nachttreinen. België was daarmee samen met Nederland het eerste land dat zich van zijn eigen internationale treinen onttreed. Enkel een Pools-Russische trein naar Moskou en een Duitse trein Parijs-Brussel-Hamburg/Berlijn hielden nog enkele jaren stand, maar in december 2009 was het voorlopig gedaan met nachttreinen in België.

Zo goed als alle andere Europese landen volgden in de volgende vijftien jaar het voorbeeld van België. Internationale treinen werden door de meeste overheden niet beschouwd als een publieke dienst en dus niet gesubsidieerd, en werden zo haast allemaal het slachtoffer van het nieuwe economisch kader. Ook al waren ze goed gevuld met honderden reizigers, toch maakten ze door de verhoogde kosten verlies. Managers konden niet verantwoorden ze te behouden. De nationale treinen maakten ook verlies, maar de overheden pasten het verschil bij: de rijpadvergoedingen kwamen immers terug bij die overheid terecht. Zo werd de verbinding Brussel-Rome ingekort tot een gewone Brussel-Aarlen, het deel van het traject waarvoor de Belgische overheid het verlies wél wil bijpassen. De slaapwagens waren voor dat kort traject niet meer nodig en werden vervangen door gewone zitwagens. Op een gelijkaardige manier verdwenen de internationale treinen eerst in West-Europa, nadien in Centraal-Europa en tenslotte ook in Oost-Europa.

## Het recht van de vuilste

De oneerlijke concurrentie met zowel de luchtvaart als de reïsbussen werkte de ondergang van de nachttrein mee in de hand. De luchtvaart betaalt bijvoorbeeld geen accijnzen op kerosine, een regeling die internationaal bepaald werd in het Verdrag van Chicago uit 1944 om de burgerluchtvaart een duwtje in de rug te geven. Vliegmaatschappijen moeten geen btw aanrekenen op hun tickets. De spoorwegen daarentegen moeten wel taksen betalen op hun brandstof – zowel op elektriciteit als diesel – én moeten

btw aanrekenen op hun tickets. Lagekosten-vliegtuigmaatschappijen zoals Ryanair slagen er bovendien in om verdoken subsidies binnen te rijden. Ze overtuigen regionale overheden ervan dat ze door hun zieltogend regionaal luchthaventje aan te vliegen toeristen zullen aanvoeren.

Daarvoor moet die overheid wel eerst in de geldbeugel tasten. Zo worden de prijzen van de tickets nog verlaagd met belastinggeld. Busbedrijven maken dan weer zo goed als gratis gebruik van de openbare wegen, in tegenstelling tot de treinen die dure rijpadvergoedingen moeten betalen aan de overheidsbedrijven als *Infrabel*. Bovendien komen zowel lagekosten-vliegtuigmaatschappijen als busbedrijven regelmatig in het nieuws door hun sociale dumping. Bekend zijn Ryanairs arbeidscontracten van Iers recht waarbij het personeel slechts zijn dienst aanvangt als het vliegtuig opstijgt of de Oost-Europese chauffeurs van autocars die voor een appel en een ei en op duizend kilometer van huis moeten werken. Tenslotte speelde in 2002 ook de hogesnelheidstrein (HST) een rol: de Belgische overheid moest toen massaal investeren in nieuwe, perperdure hogesnelheidslijnen tussen de Franse, Nederlandse en Duitse grens, inclusief de Antwerpse noord-zuidverbinding.

Dat kwam net op het moment dat het rollend materieel van de nachttreinen vernieuwd of minstens opgefrist moest worden. Toenmalig transportminister Isabelle Durant (Ecolo) noch haar opvolger Laurette Onckelinckx (PS) maakten bezwaar toen Vinck de Belgische nachttreinen schraptte, want het kwam de staatskas ten goede. Nochtans bedienen nachttreinen en HST deels een ander doelpubliek, en kunnen ze zonder problemen naast elkaar bestaan. Spoorwegbedrijven gaan ervan uit dat reizigers liefst minder dan drie uur, hooguit vijf uur in een HST willen zitten. Als een HST van begin tot einde een hogesnelheidslijn heeft, wat zelden het geval is, kan die in vijf uur maximaal 1000 kilometer overbruggen. Nachttreinen kunnen, puur op oude 'klassieke' lijnen, gemakkelijk 1500 kilometer afleggen in één nacht. Vanuit Brussel richting Italië, Scandinavië of Berlijn bestaat er nog altijd geen hogesnelheidslijn. Na het afschaffen van de nachttreinen bleef er bijgevolg slechts één aantrekkelijk vervoermiddel over om daar te geraken: het vliegtuig.

## Het spoor bijster

De sector voor internationale treinen is nu vijftien jaar een min of meer vrije markt. Het resultaat kan men gerust dramatisch noemen. Op wat dure HST na heeft België nauwelijks internationale treinen. Voor de doorsnee reiziger die meer dan een paar honderd kilometer moet afleggen is de trein geen optie meer. De belofte van de Europese Unie dat marktwerking tot meer en betere treinen zou leiden is dus niet uitgekomen. De vrije markt heeft

integendeel geleid tot een hoop kafkaeske toestanden voor zowel de reizigers als het personeel en heeft de bureaucratie nog vergroot.

In een vrije markt mag iedere operator zelf zijn tariefsysteem bepalen zonder dat hij daarvoor aan iemand verantwoording moet afleggen. Het staat hem ook vrij om tickets van andere maatschappijen te verkopen, maar daar is hij niet toe verplicht. Als een reiziger een lange reis wil ondernemen en dus meerdere operatoren moet gebruiken, levert dat zeer vervelende toestanden op. Als voorbeeld nemen we een reis Hasselt-Lissabon. Vroeger werkten de spoorwegmaatschappijen samen, ook voor de tickets. Voor de reiziger was het simpel: hij kocht aan het loket een ticket Hasselt-Lissabon en kon vertrekken. Miste hij ergens een aansluiting dan kon hij gewoon de volgende trein nemen. In het nieuwe, geliberaliseerde spoorweglandschap moet men vier afzonderlijke tickets kopen bij vier verschillende operatoren: een ticket Hasselt-Brussel bij de NMBS, een *Thalys*-ticket Brussel-Parijs, een TGV-ticket Parijs-Hendaye bij de SNCF en een Spaans-Portugees nachttreinticket Hendaye-Lissabon bij de RENFE. Onze reiziger moet dus al aardig zijn weg kennen, niet alleen in de reiswegen maar ook in de verschillende websites van de verschillende spoorwegmaatschappijen.

Bovendien, en dat is misschien nog het vervelendste, valt het risico voor de aansluitingen volledig bij de reiziger. Deze bedrijven hebben immers niets meer met elkaar te maken. Als de TGV tussen Parijs en Hendaye niet rijdt, krijgt de reiziger enkel dat ticket terugbetaald. De andere tickets en de verstoorde reis zijn voor eigen rekening. De Europese Unie weigert dit probleem aan te pakken: een mogelijke aanzet tot oplossing hiervoor werd recent nog uit het nieuwe voorstel tot reizigersrechtenrichtlijn gehaald. In een wereld van private ondernemingen *bestaat* er ook geen elegante manier om dit op te lossen. Als men een privaat bedrijf van overheidswege verplicht om gestrande reizigers mee te nemen, moet dat bedrijf die kosten kunnen verhalen op de operator die het probleem veroorzaakt heeft. Die verplichting gaat niet enkel in tegen de geest van de vrije markt, een compensatiemechanisme leidt bovendien tot een bureaucratische rompslomp en een garantie op onderlinge conflicten tussen maatschappijen.

In Engeland, waar een speciale geschillencommissie moet beslissen over welk bedrijf verantwoordelijk is voor welke vertraging, leidt dat tot bizarre conflicten en meer bureaucratie. Een bekend voorbeeld dat de pers

**Busbedrijven gebruiken de openbare wegen zo goed als gratis, in tegenstelling tot de treinen die dure rijpadvergoedingen moeten betalen.**

## Vliegmaatschappijen moeten geen btw aanrekenen op hun tickets, spoorwegen daarentegen wel.

haalde is *peacockgate*, waarbij een ongeluk met een pauw vertragingen veroorzaakte. De Britse wet bepaalt dat bij spoorlopende fauna de infrastructuurbeheerder verantwoordelijk is, behalve bij vogels: daarbij hangt het af van de grootte van het dier. Na maanden getouwtrek tussen bedrijfsadvocaten besliste de geschillencommissie dat de pauw in kwestie groot genoeg was: de

infrastructuurbeheerder moest dus voor de kosten opdraaien. Van dit soort geschillen stonden er in 2013 meer dan 10.000 op de agenda. In tegenstelling tot in een eengemaakt bedrijf zijn in een geliberaliseerd spoorweglandschap de verantwoordelijkheden altijd gefragmenteerd.

Marktwerking zou ook voor vernieuwing en innovatie zorgen, klinkt het bij de voorstanders van de liberalisering. In de praktijk is daar weinig van te merken: de handvol private nachttreinoperatoren in Europa rijden op één na allemaal met oude tweedehandsrijtuigen die meestal meer dan 40 jaar oud zijn. De weinige nieuwe lig- en slaaprijtuigen zijn haast allemaal in handen van de staatsoperatoren en doen meestal dienst op binnenlandse nachttreinen die door de overheden wel gesubsidieerd worden. Zo hebben de nationale operatoren van Rusland, Tsjechië, Polen en Bulgarije slaaprijtuigen van na 2000 in dienst. De enige uitzondering vormt de Roemeense operator *Astra Trans Carpatic* die met zelfgebouwde slaaprijtuigen rechtstreeks de concurrentie aangaat met de Roemeense staatsoperator *CFR* op de lijn Arad-Boekarest. Het is evenwel bij deze ene trein gebleven; voor de rest baat deze privé operator vooral lokale treintjes uit, mét subsidies van de overheid.

## De Nightjet na ?

Het enige bedrijf dat altijd is blijven geloven in de nachttrein is de Oostenrijkse staatsoperator ÖBB. Het voortbestaan ervan heeft nochtans aan een zijden draadje gehangen. In 2008, toen de Europese nachttreinen vielen bij bosjes, liet het bedrijf een doorlichting uitvoeren door het consultancybureau McKinsey (zie over McKinsey het online-artikel “Iedere politicus met ‘McKinsey’ op zijn cv is ongeschikt voor een openbaar ambt”, *Lava, n.v.d.r.*). McKinsey beval de ÖBB aan hun nachttreinen af te schaffen. De directie twijfelde maar hield de boot af. Door het reliëf is het onmogelijk om hogesnelheidslijnen aan te leggen in Oostenrijk. Nachttreinen zijn daarom sowieso de enige mogelijkheid om lange afstanden per spoor af te leggen. Een jaar later kwamen door interne verschuivingen twee extra slaaprijtuigen ter

beschikking die ingezet werden op de lijn Wenen-Venetië. Toen bleek dat dit extra rijtuig bijna alle dagen volzet was, kwam men tot het inzicht dat er voor de nachttrein toch een toekomst weggelegd was.

Dit leidde in december 2016 tot de lancering van de *Nightjet*. Het idee steunde op verschillende pijlers: enerzijds krijgt de ÖBB voor het traject binnen Oostenrijk subsidies van de Oostenrijkse overheid (in het buitenland moeten ze kostendekkend zijn), anderzijds biedt de Nightjet een goede dienstverlening, heeft het een herkenbare merknaam en een eenvoudige website. ÖBB gaat er ook prat op samen te werken met de andere historische operatoren zoals de NMBS en met de historische Compagnie internationale des Wagons-lits dat omgedoopt tot Newrest, nog altijd de maaltijden en het beddengoed verzorgt. ÖBB maakt verder hard dat het personeelsverloop bij Newrest veel lager is dan bij andere gelijkaardige bedrijven. Momenteel zijn de rondrijdende Nightjets nog samengesteld uit oude rijtuigen, maar verleden jaar werden twee bestellingen geplaatst voor in totaal drieëndertig nieuwe zevenwagengstellen. Hun comfort werd vernieuwd naar individuele capsule-bedden, maximaal vier personen in een compartiment daar waar men nu nog, als men de goedkoopste ligplaatsen kiest, met zes kan liggen, betere isolatie en inductieve GSM-laders voor ieder bed. De innovatie gaat dus ook in een geliberaliseerd nachttreinlandschap uit van een staatsoperator.

De laatste twee jaar groeide het besef dat het niet normaal is dat een vliegticket naar de andere kant van Europa evenveel kost als een dagschotel in een brasserie terwijl het quasi onmogelijk geworden is om nog een trein te nemen naar Italië. De spoorwegen liggen er 's nachts nochtans verlaten bij. België kreeg in januari 2020 voor het eerst in meer dan tien jaar terug een reguliere nachttrein, al was het maar twee keer per week; een cadeautje van de ÖBB en vooral bedoeld als uitstalraam naar de europolitics toe, want winst verwachtten ze niet. De nachttrein had twee lijnen: Brussel-Wenen en München-Innsbruck. Dit laatste stuk is ondertussen al weer afgeschaft. Toch was het enthousiasme bij de Belgische bevolking enorm: nog voor de eerste nachttrein vertrok was meer dan de helft van de tickets tot juni 2020 uitverkocht, een succes dat zelfs de ÖBB niet verwacht had. Ook uit een andere hoek van Europa kwam goed nieuws: Zweden wilde opnieuw internationale nachttreinen, waarvan een naar Brussel. Ondanks de slechte economische context wil de Zweedse overheid de trein erkennen als publieke dienst en hem subsidiëren; een cadeautje voor Zwedens buurlanden dus. Zwitserland besliste ook om internationale treinen opnieuw als publieke dienst te erkennen – de enige manier om ze daadwerkelijk te garanderen – en legde daarvoor geld op tafel. België en Frankrijk verlaagden gevoelig de rijpadvergoedingen, wat eveneens een aanzet is tot een beter kader. Gezien de kleine

oppervlakte van ons landje kan dit echter niet dé oplossing zijn voor het probleem van de verdwijnende nachttreinen.

Er is veel hoerageroep voor de nachttrein in de media en bij politici, maar in de cijfers valt de nachttreinrenaissance tegen. Het aantal nachttreinen in Europa daalt jaarlijks, ook in 2020 (wat deels aan Covid-19 te wijten was). Duitsland en Spanje verhoogden hun rijpadvergoedingen voor reizigerstreinen, en Spanje stopte al zijn nachttreinen, inclusief de enige praktische internationale verbindingen van en naar Portugal. Ook een zeldzame private operator sneuvelde: Thello, een bedrijf dat aanvankelijk een samenwerking was tussen het private Transdev en de Italiaanse staatsoperator FS. Zo verdween de laatste nachttrein tussen Frankrijk en Italië, hoewel die nooit met minder dan tien goed gevulde rijtuigen reed. Ter vergelijking: in 2000 reden nog negen dagelijkse nachttreinen tussen deze twee landen. De enige operator die werkelijk een net uitbouwt en volledig nieuw materieel besteld heeft in deze geliberaliseerde sector is de Oostenrijkse staatsoperator ÖBB en ook zij doen dit met, zij het bescheiden, subsidies.

## Geen nachttreinen zonder overheid

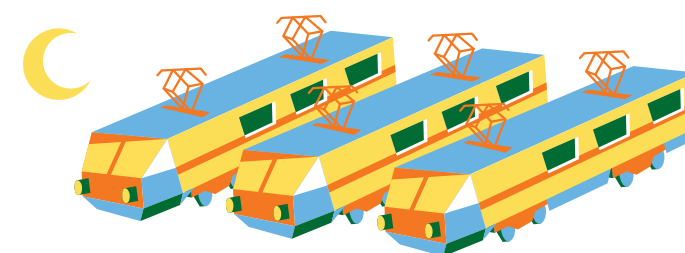
Het is duidelijk dat de verdwijnende internationale treinen op EU-niveau aangepakt moeten worden. Globaal gezien staat bij alle goed werkende spoorwegen een sterke overheid aan de organisatie ervan; denk maar aan Rusland en China. Overal waar men de spoorwegen aan de markt overliet zijn ze in duigen gevallen: Zuid-Amerika, Mexico, de VS,... Op vlak van infrastructuur en technologie zijn de Europese spoorwegen nog altijd van topkwaliteit, maar wat ontbreekt is een overkoepelende organisatie, overzicht en vooral visie die breekt met het dogma van de onverstoorde vrije markt. Na 30 jaar spoorwegneoliberalisme is het niet moeilijk de ermee gepaard gaande drama's vast te stellen.

Het Europa van de spoorwegen heeft bestaan; het was zelfs een van de eerste sectoren waar de Europese eenmaking na de Tweede Wereldoorlog zich concretiseerde. Maar het is ook een van de eerste sectoren waar de Europese Unie die eenmaking ontbond door alles over te leveren aan de vrije markt. Het fenomenale succes van met name de Chinese spoorwegen kan als leidraad dienen voor Europa: de spoorwegen weer verenigen, met een Europees niveau dat de langeafstandstreinen regelt, de nationale overheden die de verantwoordelijkheid voor de middellangeafstandstreinen zoals de IC's op zich nemen en eventueel een derde niveau voor specifieke lokale netten (zoals smalspoorlijnen in sommige gebieden of regionale expressnetwerken zoals de Franse RER rond grote metropolen), en dit alles met een overzichtelijke, eengemaakte tariefstructuur waar grenzen van geen tel meer zijn. In een publieke,

eengemaakte spoorweg is dat het eenvoudigst wegens minder directeurs, minder bureaucratie, een meer eenvoudige communicatie op het terrein. Alle energie gaat naar de kernactiviteit: comfortabele, snelle, frequente en betaalbare treinen doen rijden.

Een openbaar netwerk van nachttreinen is het enige betaalbare en aantrekkelijke alternatief voor de ecologische en sociale ramp van het goedkope luchtvervoer. Bovendien houdt overheidscontrole ook de werkgelegenheid in stand. Spoorwegarbeiders behouden een goede job, en zij die nu in de luchtvaart werkzaam zijn (stewards, piloten, bagagebehandelaars, check-in personeel) en wier toekomst volgens de kapitalistische logica onzeker is, zullen nodig zijn om een ambitieuze Europese spoorwegdienst te bemannen.

Spoorwegvakbonden, verenigingen van spoorweggebruikers en milieugo's hebben dit begrepen en dringen aan op het herstel en de ontwikkeling van nachttreinen in Europa als de ruggengraat van groene langeafstandsmobiliteit. De sporen liggen er, technisch zijn alle obstakels weggewerkt, de treinen kunnen direct gebouwd worden. Enkel de politieke wil ontbreekt... Hoog tijd dus dat de langeafstandstrein opnieuw zijn spreekwoordelijke sporen kan verdienen!



**De belofte van de Europese Unie dat marktwerking tot meer en betere treinen zou leiden is dus niet uitgekomen.**