**Dit is ervoor nodig om ons in de trein naar Barcelona te krijgen**

Voor citytrips stappen we nu massaal in het vliegtuig. Redacteur **Dion Mebius** nam voor één keer de **trein** naar **Barcelona** en vloog weer terug. Reis mee en ontdek waarom de trein (nog?) geen alternatief is.

Lees Dions verhaal als je wil weten hoe de trein wél kan concurreren met het vliegtuig.

**SISSEN**

Hoe vaak de pneumatische deuren ook sissen, de stadstrein van Gare du Nord naar Gare de Lyon komt niet van zijn plek. Om me heen stijgt het gezucht op. In de tussencabine waar ik noodgedwongen sta is het benauwend druk – met elke beweging sta ik op tenen. De deuren blijven sissen. De mensen blijven zuchten. Onder mijn zwetende linkeroksel klinkt een sarcastisch ‘supèr’ van een vrouwelijke reiziger. Mijn hart bonst. Nog een half uur om mijn overstap naar Barcelona te halen. Het zal toch niet…   
  
Welkom op de internationale treinroute van Amsterdam naar Barcelona. Een rit van 11 uur en 17 minuten. Een rit ook, waarvoor NS in 2017 krap honderd kaartjes wist te slijten. Ter vergelijking: vorig jaar vlogen vanaf de Nederlandse luchthavens 10,5 duizend vliegtuigen naar Barcelona. Dat zijn zeker 1,5 miljoen passagiers. Nederlanders zijn dol op de stad van Gaudí en Messi. Binnen Europa is het onze topfavoriet voor een stedentripje naar de zon. Zelf vloog ik er de laatste vijf jaar twee keer naartoe.   
  
Met een budgetmaatschappij als Vueling of Transavia betaalde ik voor een retourtje maar een paar tientjes. Op zich fijn voor mijn portemonnee. Toch begint het steeds meer te knagen. Het klimaat is me ook wat waard, en vliegtuigen slingeren op onwaarschijnlijke schaal broeikasgassen de atmosfeer in. Nu al is de luchtvaartsector goed voor 2 procent van de wereldwijde CO2-uitstoot. Groeit de sector in hetzelfde tempo door, dan stoot die in 2070 meer CO2 uit dan de rest van de wereld. Elektrische vliegtuigmotoren zullen er niet snel komen. Vliegtuigbouwers Boeing en Airbus ervaren nauwelijks druk om te verduurzamen. Het klimaatverdrag van Parijs verandert daar niets aan: daarin is de luchtvaart uitgezonderd.   
  
Om mijn geweten te sussen liet ik vorig jaar voor het eerst een vliegreis compenseren door KLM een paar boompjes te laten planten. Maar of dat nu de oplossing is? In 2016 wees een Europese studie naar vijfduizend van dit soort regelingen uit dat dat in slechts 2 procent van de gevallen zonder twijfel zoveel CO2 werd gecompenseerd als was voorgespiegeld.   
  
Veel minder reizen zal ik, als verslaafde citytripper, ook niet snel doen. De afgelopen anderhalf jaar vloog ik voor mijn plezier naar Marseille, Milaan, Verona, Valencia, en, jawel, naar Barcelona. Voor wie zulke luxe gewend is, is het lastig terugschakelen. Voor de planeet zou het daarom fijn zijn als de trein een serieus alternatief zou worden voor mijn vakanties. Want een treinreis is 7 tot 11 keer minder vervuilend dan dezelfde reis met het vliegtuig.   
  
De afgelopen maanden pleitten de bazen van Schiphol, KLM en ProRail er al voor bestemmingen tot pak ’m beet 600 kilometer met de trein af te doen. Beter voor het klimaat, en belangrijker voor KLM: zo komt er ruimte op Schiphol voor de meer lucratieve vluchten naar Azië en de Amerika’s. Naar Parijs en Londen (3 en 4 uur) doet de trein, als je alle rompslomp rond het vliegen (de rit naar het vliegveld, de paspoortcontrole et cetera) meerekent, qua reistijd niet meer onder voor het vliegtuig. Maar ProRail-topman Pier Eringa toont zich ambitieuzer. ‘Op termijn moet een stad als Barcelona zeker te doen zijn. We moeten vooral niet te krap denken.’   
  
Makkelijk wordt dat niet: tussen Amsterdam en Barcelona ligt hemelsbreed 1.200 kilometer. Wat moet er gebeuren om reisfanaten als ik het vliegtuig uit te jagen en in de trein naar Catalonië te krijgen? Er is maar één manier om daarachter te komen. Barcelona, allá vamos.

**KOSTBARE LAPPENDEKEN**

289 euro. Ook na drie keer knipperen staart dat bedrag mij aan vanaf mijn computerscherm. Bij het boeken van mijn treinticket naar Barcelona, twee weken voor mijn reis naar de Spaanse zon, hield ik heus rekening met een driecijferbedrag. Sinds de opkomst van de budgetmaatschappijen in de jaren '90 is het nu eenmaal een algemeen geaccepteerd gegeven dat de trein duurder is dan het vliegtuig, en ik ben er ook betrekkelijk laat bij.. Maar 289 euro, voor een énkeltje? Voor dat geld kan ik vijf keer naar een wedstrijd van FC Barcelona. De prijs doet nog meer pijn als ik minuten later mijn vliegticket terug voor 65 euro op de kop tik.   
  
Volgens de NS-website is een enkeltje Barcelona verkrijgbaar voor 94 euro. Maar het goedkoopste kaartje dat ik kan vinden, voor een reis op een dinsdag over drie maanden, kost 30 euro meer. Een ticket voor de Eurostar naar Londen (vanaf 59 euro) kost volgens een kleine steekproef vaak meer dan 100 euro. De trein naar Berlijn (vanaf 39 euro) is tot mijn verrassing wel goedkoper dan het vliegtuig, al scheelt het niet veel. Voor een vroege reis op een vrijdag over een maand betaal ik bij NS 70 euro, tegenover 120 euro voor een EasyJet-vlucht vanaf Schiphol.   
  
Berlijn is dus de uitzondering die de regel bevestigt. Waarom kan de trein op veel andere bestemmingen zo moeilijk concurreren met het vliegtuig? Vaak wordt gewezen naar de kunstmatig lage prijzen van vliegtickets. Luchtvaartmaatschappijen betalen over hun kerosine geen accijnzen. Evenmin dragen zij btw af over de ticketverkoop. ‘De luchtvaart is internationaal, dus kun je belastingen niet nationaal instellen’, zegt luchtvaartdeskundige Joris Melkert. ‘Als een land met de grootte van Rusland niet wil meewerken, houdt het op.’  
  
Jaarlijks scheelt dit de internationale luchtvaartsector tientallen miljarden euro’s. Alleen met zulke gigantische subsidies is het mogelijk om voor een paar tientjes de afstand naar Barcelona – of welke verre Europese stad dan ook - af te leggen.   
  
Eenmaal in de Thalys naar Parijs, waar ik moet overstappen voor de trein naar Catalonië, dringt die afstand beter tot me door. Vanachter een vliegtuigraampje zie je slechts het wolkendek en na de landing stap je uit in een andere wereld.Maar vanuit mijn coupé zie ik hoe het twee uur duurt voor de verrijpte weilanden en plantenkassen in Nederland plaatsmaken voor de doorleefde binnenstad van Brussel. Barcelona voelt dan nog heel ver. En dat ís het ook. Voor het eerst denk ik: is het eigenlijk niet meer dan normaal om voor het doorkruisen van Europa minstens 100 euro te betalen?

Voor een eerlijker speelveld zou vliegen duurder moeten worden. Maar de internationale trein kan zelf ook een stuk goedkoper. 30 procent zelfs, als je ProRail-topman Pier Eringa moet geloven. ‘De Europese spoorsector moet heel kritisch op zichzelf zijn’, zegt Eringa, als ik hem voor mijn reis naar Barcelona spreek. ‘Er is veel te weinig ambitie.’ Anders dan de luchtvaart bestaat het Europese spoornetwerk volgens hem uit nationale eilandjes. ‘Elk land heeft z’n eigen regelgeving en z’n eigen spannings- en veiligheidssystemen. Dat maakt internationaal treinverkeer heel complex en onnodig duur.’   
  
Als voorbeeld noemt hij het European Rail Traffic Management System (ERTMS). Al sinds 2002 is het de bedoeling dat alle Europese landen hun nationale spoorveiligheidssystemen hierdoor vervangen.. Dat zou enorme kostenvoordelen opleveren: het onderhouden en ontwikkelen van één systeem is immers een stuk goedkoper dan van meer dan twintig verschillende systemen. Ook kunnen treinen die die ERTMS gebruiken onderling met elkaar communiceren, waardoor ze dichter op elkaar kunnen rijden. Daardoor ontstaat er ruimte voor méér treinen, en dat drukt weer de prijs van de kaartjes.   
  
Helaas: het uitrollen van ERTMS over heel Europa duurt veel langer dan gepland. Vooralsnog schakelde alleen Luxemburg helemaal om. De meeste Europese landen houden vanwege de kosten voor het ombouwen vast aan hun eigen systeem. Zonder dwang zullen sommige landen misschien nooit overstappen. Ook op grote stukken van mijn rit naar Barcelona ontbreekt het veiligheidssysteem. Tussen Amsterdam en Brussel rijden treinen slechts een stukje op ERTMS. Tussen Brussel en Zuid-Frankrijk ligt niets.   
  
Het resultaat is een lappendeken. Internationale treinen worden noodgedwongen uitgerust met meerdere veiligheidssystemen en machinisten moeten worden opgeleid om met die systemen om te kunnen gaan. De kosten worden doorgerekend aan de passagier.

**SPOORKONINKRIJKJES**

De trage invoering van ERTMS is een symptoom van het karakter van de Europese spoorsector. Waar het luchtverkeer van nature internationaal is, geldt dat veel minder voor het personenvervoer op het spoor. Regeringen rekenen hun nationale spoorbedrijven af op de prestaties binnen de landsgrenzen.. Dat de trein tussen Amsterdam en Nijmegen op tijd rijdt, is belangrijker dan de verbinding met Barcelona. Of zoals Pier Eringa het zegt: ‘Met internationaal vervoer scoort Pier geen gebak.’   
  
Zo bestaan overal in Europa spoorkoninkrijkjes. Internationale treinverbindingen zijn welkom – zie ook de sinds kort sterk verbeterde route met Londen - maar alleen als ze het binnenlandse spoorverkeer niet in de weg zitten en niet te veel moeite kosten. Regie vanuit de EU is er nauwelijks.   
  
‘Vanuit nationaal oogpunt snap je de focus op de binnenlandse routes, maar in het belang van het internationale treinverkeer, of het klimaat, is het niet’, stelt lector duurzaam toerisme en transport Paul Peeters. Eind vorig jaar promoveerde hij aan de TU Delft op een studie naar CO2-uitstoot in de reisindustrie. Sindsdien roert hij zich nadrukkelijk in het klimaatdebat. Daarin pleit hij voor een steviger optreden van de overheid bij het duurder maken van vliegen én het gemakkelijker maken van internationaal treinvervoer. ‘De Europese Unie hoopt dat het met marktwerking vanzelf goed komt, maar we zien dat het met internationale treinverbindingen niet zo werkt. Europa zou veel meer moeten sturen.’   
  
Makkelijker gezegd dan gedaan, reageert Groenlinks-Europarlementariër Bas Eickhout vanuit Brussel. ‘Centrale sturing is misschien praktischer, maar ligt politiek heel gevoelig. Zeker in deze tijd, waarin toch al wordt gezegd dat Europa te veel zeggenschap opeist.’ Toch zou Brussel regionale spoorsamenwerkingen meer kunnen ondersteunen dan nu, vindt Eickhout. ‘Lange tijd is alle geld en aandacht naar de luchtvaart en het wegverkeer gegaan. Pas nu de klimaatdiscussie urgenter wordt, komt de discussie over het internationale spoor op gang.’

In de Thalys naar Parijs is het vorstelijk zitten. Anders dan in het vliegtuig snak ik er niet naar om op te staan uit mijn zachte en ruime stoel. Dankzij het stopcontact en de prima wifi-verbinding kan ik bovendien wat werk verzetten en netflixen. Nee, op een kwartier vertraging na verloopt deze 3,5 uur durende rit vlekkeloos. De problemen beginnen in de Franse hoofdstad zelf. Ik arriveer op Gare du Nord, terwijl mijn vervolgtrein over een uur van Gare de Lyon naar Barcelona vertrekt. Hoe ik daar kom, moet ik zelf regelen.   
  
Zo beland ik in de overvolle stadstrein die maar niet vooruit komt. Uiteindelijk komt de trein dan toch in beweging en haal ik mijn overstap (waar de NS een uur voor aanraadde) met tien minuten op de klok, maar comfortabel is anders. En dan heb ik als enig gezelschap mijn koffertje. Voor een gezin met twee kinderen en een volle hutkoffer is deze overstap geen pretje. 

**INTERNATIONALE BOEMELTREIN**

Na Parijs raast mijn TGV tussen de glooiende akkers door naar Zuid-Frankrijk. De trein is ouder en minder luxe dan de Thalys, maar verder heb ik weinig te klagen. Zonder het lawaai van straalmotoren leest mijn roman een stuk plezieriger en in de restauratiewagen sorteer ik met een bocadillo de jamon serrano voor op de Spaanse cuisine. Zonder tussenstops kom ik na iets meer dan twee uur langs Valence, dat zo’n 90 kilometer onder Lyon ligt en het bijna perfecte middelpunt op de route Parijs-Barcelona vormt. Nog eens twee uur treinen en we zijn er. Althans, dat zou je denken - als je de aankomsttijd op het ticket niet had gezien.   
  
Vanaf Valence ontpopt mijn razendsnelle TGV zich tot een internationaal boemeltreintje. Tot Barcelona stopt de trein liefst zes keer: in Nîmes, Montpellier, Narbonne, Perpignan, Figueres en Girona. Toegegeven, het uitzicht is spectaculair. Vlak voor Montpellier zijn de velden zo oranje dat ze in lichterlaaie lijken te staan en langs de Middellandse Zee lonken havenstadjes als Sète in het licht van de ondergaande zon. Met al dat stoppen wil het alleen niet opschieten. Voor ik in Barcelona ben, zijn we meer dan vier uur verder. In die twee verloren uren had ik al kunnen inchecken in het hotel en mijn eerste tapas van het weekend kunnen verorberen.

Met een paar aanpassingen kan de reis naar Barcelona stukken sneller, zegt ProRail-topman Eringa. ‘8 à 9 uur is goed mogelijk. In Japan en China overbruggen ze in vier uur 1.200 kilometer. Ja, het is makkelijker als je niet met andere landen hoeft te overleggen. Maar als het daar zo snel kan, hoeven wij er niet meer dan twee keer zo lang over te doen.’ Lector Paul Peeters denkt dat het nog sneller kan. ‘Als we maar overal snel spoor leggen en niet op elk station stoppen.’   
  
Een van de voorwaarden voor razendsnel internationaal vervoer is de aanwezigheid van een hogesnelheidslijn (hsl). Treinen kunnen daarop snelheden van 200 tot 300 kilometer per uur halen. Dat is een stuk harder dan bijvoorbeeld de Nederlandse intercity, die niet sneller rijdt dan 140 km/u. In tegenstelling tot veel andere trajecten in Europa bestaat de route naar Barcelona al grotendeels uit hsl. Alleen tussen Antwerpen en Brussel in België en Nîmes en Perpignan in Frankrijk ontbreken nog stukken. Het uitbouwen van de hsl naar Barcelona zou de reistijd zeker verkorten. In Frankrijk zijn daar concrete plannen voor, in België nog niet. Die 40 kilometer tussen Antwerpen en Brussel is het geld niet waard, redeneren de Belgen.   
  
Goedkoper maar politiek ingewikkelder, is het maken van zo min mogelijk tussenstops. Een trein die op veel verschillende stations halt moet houden, verliest niet alleen tijd vanwege het in- en uitstappen van reizigers, maar ook doordat het na vertrek even duurt voor de trein zijn topsnelheid hervindt.   
  
Maar landen houden nu eenmaal graag vast aan hun stops. Dat vormt bijvoorbeeld ook een probleem bij het versnellen van de 6,5 uur durende reis naar Berlijn. Daarbij stopt de trein in steden als Hilversum, Almelo (in Nederland) en Rheine en Bünde (in Duitsland). NS voert gesprekken met Deutsche Bahn om sommige tussenstations over te slaan, maar iets concreets heeft dat nog niet opgeleverd. Zelfs bevriende buurlanden komen er dus niet uit.   
  
Pier Eringa droomt zelfs al van een non-stop trein tussen Amsterdam en Barcelona. ‘Kijk eens naar al die vliegtuigen die vanuit Nederland naar Barcelona vertrekken. Dan kunnen we toch ook wel een trein vol krijgen?’ Toch is er weinig kans dat België en Frankrijk toestemming geven voor een trein die wel door hun land rijdt, maar er niet stopt. Hun eigen inwoners die een trein moeten laten passeren voor buitenlanders: dat gaat te ver. Zonder een Europees masterplan heeft een land weinig reden om iets te beslissen dat niet direct in het nationale belang is.

Na twee dagen rondslenteren in de Barcalonese winterzon is het alweer tijd om mijn hotelsleutel in te leveren. De terugreis naar Nederland doe ik met het vliegtuig. Op weg naar luchthaven El Prat vraag ik me af of mensen ooit de trein zullen verkiezen, zelfs als het internationale spoor sneller, goedkoper en makkelijker wordt dan nu. Zelf blijf ik vliegen bijzonder vinden, ook al doe ik het minstens vijf keer per jaar. Die eerste minuten in de lucht, als het vliegtuig nog klimt: is dat geen magie die de trein ontstijgt?   
  
Drie uur later, in een krap stoeltje van budgetmaatschappij Vueling en met de knie van mijn achterbuurvrouw pijnlijk in mijn rug, denk ik weemoedig terug aan mijn zachte zetel in de Thalys. Een paar rijen achter me zitten dronken corpsballen luidkeels te lallen. Vluchten naar de restauratiewagen, zoals in de trein wel kon, is niet mogelijk. Mijn laptop moet ik op mijn bovenbenen houden, want het uitklaptafeltje is te klein. En als ik de oplader van mijn telefoon uit mijn tas pak - uit een soort automatisme, want stopcontacten zijn er niet – laat ik 'm tussen de benen van de passagiers naast me vallen. Minutenlang tast ik de vloer af, maar het enige wat ik voel, zijn schoenen.   
  
Laat die non-stoptrein naar Barcelona maar komen, denk ik als ik 's avonds de vliegtuigslurf op Schiphol uitstap. Het klimaat kan er niet veel langer op wachten – en ik nog minder.