

Kansen voor duurzamer reizen liggen nu voor het oprapen



Floris de Haan en Susan Vermeulen zijn onderzoeker bij het Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics.

Staatssteun van Europese lidstaten aan hun nationale carriers begint vaste vorm te krijgen. Maar onder welke voorwaarden? Reagerend op de voorwaarden van Frankrijk aan Air France, bevestigde ceo Ben Smith dat hij binnenlandse vluchten schrapt waarvoor een treinreis tot twee en een half uur duurt.

Maar Air France heeft sinds 2013 een verlies van €717 mln gemaakt op binnenlandse routes. In 2018 was dit €189 mln, waarna werd besloten binnenlandse vluchten met 15% te verminderen. Wat staat een verdere reductie van binnenlandse vliegtuigpassagiers, ten faveure van treinreizigers, dan nog in de weg?

In de top tien vliegroutes tussen Europese steden in 2018 zien we vooral veel binnenlandse. Acht van de tien routes zijn binnen hetzelfde land. Bij zes daarvan duurt een treinreis hooguit anderhalf keer zo lang.

Tussen Madrid en Barcelona vlogen gemiddeld 6758 passagiers per dag, terwijl de treinverbinding sneller of vergelijkbaar is. Tussen Parijs en Toulouse gingen in 2018 circa 60 vliegtuigen en 23 treinen per dag.

Stel, in een trein kunnen 375 personen en in een vliegtuig 180. Dan is er capaciteit voor 19.425 personen per dag om tussen Parijs en Toulouse te reizen. Wij schatten dat, de auto buiten beschouwing gelaten, dagelijks 14.000 mensen tussen Parijs en Toulouse reizen. De bezettingsgraad in een vliegtuig is op deze route circa 80% en in de trein circa 67%. Op deze route is dus ongeveer 28% van de capaciteit onbenut.

Nog een voorbeeld. Op de route Berlijn-Frankfurt is een geschatte capaciteit van 17.475 reizigers, terwijl er naar schatting 12.000 mensen dagelijks op deze route reizen (uitgezonderd automobilisten). Hier geldt dus onderbenutting van 31%. Op dit traject is de bezettingsgraad van het vliegtuig circa 75% en die van de trein circa 55%.

Bij 'vrije marktwerking' ontstaat een evenwicht en verdwijnt de overcapaciteit, maar van marktwerking lijkt geen sprake. Laat de huidige malaise in de luchtvaart een kantelpunt zijn voor onze omgang met vliegverkeer. Laat de Europese Commissie de luchthavenslots, die nu beschermd worden, alleen teruggeven aan die vluchten waarvoor de trein geen reëel alternatief is.

Pak deze kans en geef de trein een prominentere rol in de toekomst van Europa.