

**DE ROL VAN DE TREIN IN HET INTERNATIONALE LANGE
AFSTANDVERKEER**

Kees van Goeverden
Technische Universiteit Delft
Faculteit Civiele Techniek en Geowetenschappen
Sectie Transport en Planning
c.d.vangoeverden@tudelft.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2006,
23 en 24 november 2006, Amsterdam

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	4
2. Het Dateline-project	5
3. Lange afstandverplaatsingen van Europeanen.....	6
4. Vervoerwijzekeuze en treingebruik	9
5. Ontwikkeling in vervoerwijzekeuze.....	13
6. Conclusies	16
Referenties.....	17

Samenvatting

De rol van de trein in het internationale lange afstandverkeer

Op het gebied van internationale verplaatsingen van personen is weinig bekend. Een recent onderzoek dat een belangrijk deel van de leemte in kennis opvult is het in opdracht van de EU uitgevoerde Dateline-project. In dit project is een grote verplaatsingsenquête onder inwoners van de EU gehouden waarin gevraagd is naar gegevens over lange afstandverplaatsingen (tenminste 100 km hemelsbreed) van EU-burgers. Het onderzoek geeft inzicht in onder meer verplaatsingsmotieven en gebruikte vervoerwijzen. Met vakantie gaan is het belangrijkste motief om naar het buitenland te gaan. Het aandeel zakenreizen is beperkt, dat van andere motieven is alleen groot bij betrekkelijk korte afstanden. Noordeuropeanen zijn meer geneigd naar het buitenland te reizen dan Zuideuropeanen. De meest gebruikte vervoerwijzen zijn auto en vliegtuig. De auto is dominant bij de kortere afstanden maar verliest snel marktaandeel als de afstand toeneemt. Het vliegtuig heeft een klein marktaandeel op korte afstanden, maar ziet zijn aandeel snel groeien als de afstand toeneemt. Boven de 800-900 km is het vliegtuig de meest gekozen vervoerwijze en bij zeer grote afstanden heeft het bijna de gehele markt in handen. De aandelen van bus en trein zijn gering maar laten wel een stabiel beeld zien. Tussen 200 en 900 km zijn hun aandelen constant, bij grotere afstanden gaan ze dalen. In sommige landen wordt de bus beduidend meer gebruikt dan de trein, in andere landen wordt de trein meer gebruikt. Gemiddeld is het treingebruik hoger bij binnenlandse lange afstandverplaatsingen en het busgebruik bij internationale verplaatsingen. Het marktaandeel van de trein laat grote verschillen zien voor de verschillende landen. Wel hebben de landen gemeen, dat het marktaandeel van de trein bij internationale verplaatsingen aanzienlijk lager is dan bij binnenlandse verplaatsingen. Verder is het zo, dat als inwoners van een land relatief sterk geneigd zijn voor binnenlandse reizen voor de trein te kiezen ze ook voor internationale reizen relatief vaak de trein gebruiken. Ook het treingebruik van buitenlandse bezoekers lijkt positief samen te hangen met het binnenlands treingebruik, al is dit verband wat minder duidelijk. De ontwikkelingen in vervoerwijzekeuze van de laatste tijd zijn niet gunstig voor de trein. Binnen Europa groeit het treingebruik wel iets, maar minder snel dan dat van auto en, vooral, vliegtuig. De trein verliest zo marktaandeel. Nederlanders maken voor hun buitenlandse vakanties zelfs steeds minder gebruik van de trein, ondanks het feit dat het totale aantal vakanties groeit. Het gebruik van het vliegtuig groeit explosief, en ook de auto wordt vaker gebruikt.

1. Inleiding

Over internationale verplaatsingen van personen is weinig bekend. Nagenoeg alle onderzoeken op het gebied van personenvervoer hebben betrekking op het niveau van een land of kleiner gebied. Een belangrijke reden is dat overheden, opdrachtgevers van veel onderzoek, voornamelijk geïnteresseerd zijn in kennis van verplaatsingsgedrag binnen het door hen bestuurde gebied. Daar komt bij, dat de grenzen van door vervoerbedrijven bediende gebieden vaak samenvallen met administratieve grenzen, waardoor ook zij niet erg geneigd zijn om onderzoek naar internationaal vervoer te doen.

Gelukkig zijn er ook supranationale organisaties die enigszins in de leemte voorzien. Een onderzoeksproject dat een grote bijdrage heeft geleverd aan kennis over internationaal personenvervoer is het Dateline-project. Dit betreft een grootschalig onderzoek naar lange afstandverplaatsingen van EU-burgers. Het is uitgevoerd in opdracht van de EU als onderdeel van het vijfde kaderprogramma. Dit onderzoek geeft veel tamelijk basale informatie die voorheen niet of slechts gefragmenteerd voorhanden was. Het voornaamste doel van deze paper is een aantal van de bevindingen uit het Dateline-onderzoek onder de aandacht te brengen. Daarbij wordt de trein als invalshoek genomen. Deze keuze spoort met het EU-beleid dat gericht is op versterking van de marktpositie van de trein (European Commission, 2001). Aangezien het Dateline-onderzoek slechts een momentopname geeft, wordt op basis van ander onderzoek iets gezegd over ontwikkelingen die zich hebben voorgedaan in het internationale vervoer en het gebruik van de trein.

In deze paper beperken we ons tot globale beschrijvende resultaten. Met de Dateline data kunnen diepgaander analyses gedaan worden. Zo kan de invloed van persoonskenmerken op het internationaal verplaatsingsgedrag onderzocht worden en geven de cijfers handvaten voor het onderzoeken in welke mate bijvoorbeeld de vervoerwijzekeuze individu gebonden is dan wel bepaald wordt door objectieve verplaatsingskenmerken.

Hoofdstuk 2 geeft een beknopte beschrijving van het Dateline-project. In hoofdstuk 3 wordt een algemeen overzicht gegeven van het lange afstandgedrag van Europeanen waarna in hoofdstuk 4 de vervoerwijzekeuze en het treingebruik er uitgelicht worden. Hoofdstuk 5

besteedt aandacht aan de ontwikkelingen in het internationale vervoer. Tenslotte worden in hoofdstuk 6 de belangrijkste bevindingen samengevat.

2. Het Dateline-project

Het Dateline-onderzoek is uitgevoerd door een consortium van Europese instellingen waarbij Socialdata als coördinator optrad. Het doel is de verplaatsingen van inwoners van de Europese Unie over afstanden van meer dan 100 km hemelsbreed in kaart te brengen. In de periode 2001-2002 zijn in alle landen van de EU alsmede Zwitserland een groot aantal enquêtes uitgezet. In 8 landen zijn hiervoor huishoudens getrokken waarvan alle personen geënquêteerd zijn, in 7 landen zijn individuele personen getrokken en in één land, België, zijn beide benaderingen toegepast, de ene voor Vlaanderen, de andere voor Wallonië. Bij de enquêtes op persoonsniveau is een minimum leeftijd voor de respondenten vastgesteld; deze is 14, 15 of 16 jaar, afhankelijk van het land. Bij de enquêtes op huishoudniveau is geen leeftijdsgrens gehanteerd.

In de enquête wordt gevraagd naar enige huishoud- en persoonskenmerken, en naar gegevens over lange afstandverplaatsingen die in de afgelopen periode gemaakt zijn. Gevraagd is naar gegevens over de laatste drie lange vakanties (meer dan drie overnachtingen) alsmede het aantal resterende lange vakanties in het afgelopen jaar, gegevens over de laatste zes zakelijke reizen alsmede het aantal resterende zakelijke reizen in de afgelopen drie maanden, en gegevens over de laatste zes reizen met ander motief (exclusief pendelen) alsmede het aantal resterende reizen met ander motief in de afgelopen drie maanden. Aan respondenten die over meer dan 100 km naar werk of onderwijsinstelling pendelen is daarnaast een aantal vragen over het pendelgedrag gesteld. De verplaatsingsgegevens dekken in principe voor de lange vakanties het jaar voorafgaand aan de enquête af en voor de andere motieven de laatste drie maanden. Opgegeven reizen die buiten deze periode vallen zijn ook in de databestanden opgenomen maar dienen bij analyses genegeerd te worden. Middels toegevoegde ophoogfactoren worden alle verplaatsingen opgehoogd tot jaartotalen.

De verplaatsingsgegevens zijn op een aantal niveaus vastgelegd. Het eerste is het niveau van de hele reis. Dit bevat gegevens als reisbestemming en aantal overnachtingen. Bij enquêtes op

huishoudniveau kan een reis door verscheidene personen uit het huishouden gemaakt zijn. Een apart databestand geeft aan welke personen aan welke reizen hebben meegedaan. Het tweede niveau is dat van verplaatsingen. Elke reis bestaat uit minimaal twee verplaatsingen. Het derde niveau is dat van eendaagse excursies, welke gemaakt zijn vanaf één van de adressen waar tijdens de reis overnacht is. Tenslotte is er een apart bestand aangelegd waarin de pendelgegevens vastgelegd zijn.

Analyse van de reisgegevens leert, dat er een verdichting optreedt van lange vakanties in het laatste kwart van het door de enquête bestreken jaar. Deze kan niet volledig verklaard worden door een lichte verhoging van de respons kort na de zomervakantieperiode. Kennelijk vergeten respondenten sommige wat langer geleden gemaakte vakanties op te geven. Wij hebben daarom correctiefactoren bepaald voor vergeten lange vakanties. Het blijkt vooral om vakanties over betrekkelijk korte afstanden te gaan (100-200 km). Verder hebben we op basis van gegevens uit de huishoudenquêtes ophoogfactoren bepaald voor reizen van kinderen jonger dan de minimum leeftijd uit de persoonsquêtes. Zo kan het volledige verplaatsingsgedrag over lange afstanden in beeld gebracht worden.

De volgende hoofdstukken tonen een aantal resultaten van analyse met de Dateline-bestanden. Deze resultaten hebben betrekking op reizen (dus niet losse verplaatsingen of dagexcursies) maar zijn wel op persoonsniveau. Dit houdt in, dat als drie personen samen dezelfde reis maken, de reis driemaal geteld wordt. Pendelverkeer blijft hierna geheel buiten beschouwing.

3. Lange afstandverplaatsingen van Europeanen

In de periode 2000-2002 zijn door inwoners van de EU en Zwitserland op jaarbasis ruim 1 miljard reizen gemaakt met een hemelsbrede afstand van minimaal 100 km. Daarvan is 36% gemaakt voor lange vakanties, 18% voor zakenreizen en 46% voor andere motieven. Deze laatste bestaan voor 13% uit korte vakanties, 42% uit bezoek van familie en vrienden, 31% uit andere vrije tijdsactiviteiten en 13% uit andersoortige motieven. Bij driekwart van de reizen blijft men in eigen land. Dit geldt vooral voor de overige motieven (bijna 90%) en zakenreizen (ruim 80%). Van de lange vakanties wordt 56% binnenslands doorgebracht. Indien verondersteld wordt dat gemiddeld 20% omgereisd wordt in vergelijking met de

hemelsbrede afstanden, werden tussen 2000 en 2002 voor de lange afstandreizen jaarlijks ca 1400 miljard kilometers afgelegd, waarvan 64% voor lange vakanties, 16% voor zakenreizen en 20% voor andere motieven. Internationale verplaatsingen zijn verantwoordelijk voor 66% van de voor lange afstandverplaatsingen afgelegde kilometers. Door combinatie van Dateline resultaten met OVG en MON kan geschat worden, dat internationale verplaatsingen een kwart van alle door Nederlanders afgelegde kilometers voor hun rekening nemen.

Tabel 1 laat zien hoe reislustig de inwoners van de verschillende landen zijn, in welke mate ze internationale reizen maken en hoe de verhouding inkomende/uitgaande reizen per land is.

Tabel 1: Lange afstandreizen van EU-burgers naar land

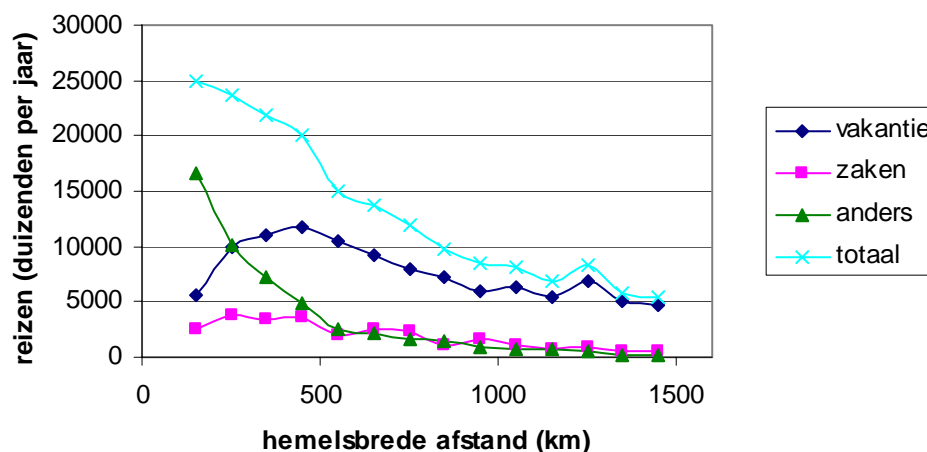
land	# reizen per persoon per jaar		# kilometers per persoon per jaar bij omwegfactor 1,2		inkomende/ uitgaande reizen
	binnenslands	internationaal	binnenslands	internationaal	
Oostenrijk	1,33	1,00	600	2200	2,0
België	0,91	1,47	300	3200	0,5
Denemarken	1,52	1,03	600	3900	0,7
Finland	3,77	0,72	2000	2300	0,4
Frankrijk	3,31	0,40	2100	1600	1,4
Duitsland	1,69	0,97	1100	3000	0,2
Griekenland	3,56	0,20	1700	800	4,3
Ierland	0,97	0,95	400	4000	1,2
Italië	1,02	0,24	700	900	1,7
Luxemburg	0*	1,54	0*	2900	2,7
Nederland	1,18	1,22	400	3500	0,5
Portugal	1,70	0,23	800	800	2,8
Spanje	2,77	0,19	1900	600	4,9
Zweden	2,98	0,99	1800	4600	0,4
Groot-Brittannië	2,29	0,84	1200	4500	0,2
Zwitserland	1,02	1,24	300	4100	0,8
EU	2,08	0,66	1200	2400	0,75

* Luxemburg is te klein voor binnenlandse reizen ≥ 100 km

De uitgaande reizen betreffen hier alle internationale reizen van inwoners van een land, de inkomende reizen alle internationale reizen gemaakt door inwoners van de andere EU-landen met het betreffende land als bestemming. Inkomende reizen van inwoners buiten de EU zijn niet meegeteld omdat het Dateline onderzoek daar geen informatie over verschaft.

De tabel laat zien dat, zoals verwacht mag worden, het aandeel internationale reizen bij inwoners van kleine landen vaak groter is dan bij inwoners van grote landen. Verder zijn Noord-Europeanen meer geneigd naar het buitenland te gaan dan Zuid-Europeanen. Dit is onder meer te zien in de verhouding tussen inkomende en uitgaande reizen. Noordepese landen zijn netto ‘donor’, Zuideuropese landen netto ontvanger van reizigers. Een kwart van de reizen gaat naar een bestemming buiten de EU. Hiervan blijft iets meer dan de helft binnen Europa (incl. Rusland en Turkije), de rest gaat naar een ander werelddeel.

Beperken we ons tot internationale reizen over afstanden tot 1500 km, dan laat figuur 1 de afstandverdeling voor de drie in Dateline onderscheiden hoofdmotieven zien, uitgaande van afstandklassen die 100 km breed zijn.



Figuur 1: Afstandverdeling van internationale lange afstandreizen van EU-burgers

Het aantal lange vakanties neemt bij korte afstanden toe tot 400-500 km en begint dan langzaam te dalen. Boven de 300 km is op vakantie gaan het grootste motief en bij grotere afstanden wordt het zeer dominant. Bij afstanden boven de 1500 km blijft dit motief

dominant. De afstandsverdeling van de zakenreizen lijkt op die van de vakanties met als voornaamste verschil dat de aantallen op een lager niveau liggen. Ook hier neemt het aantal iets toe bij korte afstanden en zet bij 400-500 km de daling in. Boven de 1500 km neemt het aandeel zakenreizen in alle reizen licht toe. De overige motieven zijn op korte afstand het grootst in omvang maar dalen bij toenemende afstand sterk. Boven de 1000 km is hun aandeel slechts marginaal.

4. Vervoerwijzekeuze en treingebruik

Tabel 2 geeft een overzicht van het vervoerwijzegebruik van EU-burgers naar motief voor zowel binnenlandse als internationale reizen.

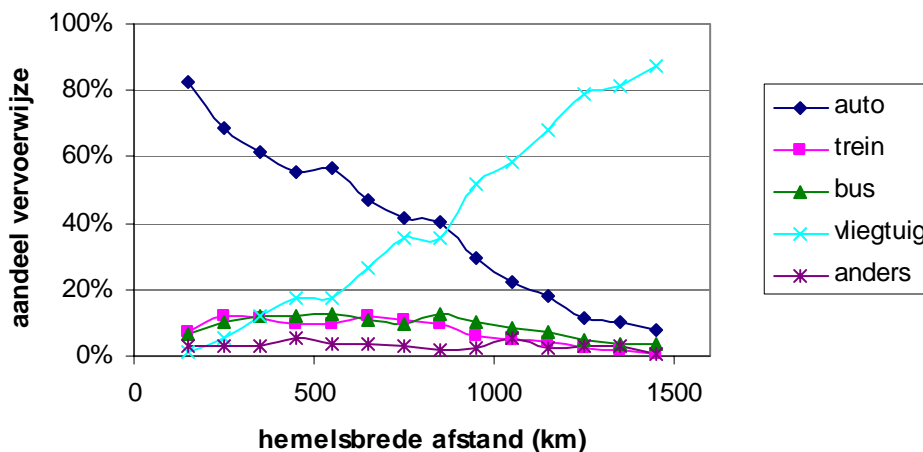
Tabel 2: Aandelen vervoerwijzen in Europese lange afstandsreizen

hoofd- vervoer- wijze	lange vakanties		zaken		overig		totaal	
	binnens- lands	interna- tionaal	binnens- lands	interna- tionaal	binnens- lands	interna- tionaal	binnens- lands	interna- tionaal
auto	75%	34%	63%	25%	79%	58%	75%	38%
bus	6%	7%	3%	3%	6%	12%	5%	7%
trein	12%	5%	21%	7%	12%	10%	14%	6%
vliegtuig	4%	52%	9%	61%	2%	16%	4%	46%
anders	3%	2%	4%	4%	1%	3%	2%	3%

De auto is de dominante vervoerwijze voor de binnenlandse reizen, terwijl de trein goede tweede is. Het vliegtuig is het meest gebruikte vervoermiddel voor de reizen naar het buitenland, direct gevolgd door de auto. Alleen voor de overige motieven is het internationale gebruik van de auto aanzienlijk hoger dan die van het vliegtuig, hetgeen verklaard kan worden uit de grote gerichtheid op betrekkelijk korte afstanden (figuur 1). Indien gecorrigeerd wordt voor de afwijkende afstandsverdeling wordt bij deze motieven voor internationale reizen juist minder van de auto gebruik gemaakt dan bij de twee andere motieven en meer van bus, trein en vliegtuig. Zakenreizigers zijn wat minder geneigd met auto en bus te reizen en wat meer met vliegtuig en trein. Interessant is dat de trein binnenslands aanzienlijk vaker gebruikt wordt dan de bus maar het op internationale reizen tegen de bus moet afleggen, behalve bij

zakenreizen. Overigens zijn er enkele landen waar de bus binnenslands een hoger aandeel heeft dan de trein: Griekenland, Ierland, Portugal en Spanje. Ook zijn er enkele landen waarvan de inwoners de trein voor internationale reizen vaker gebruiken dan de bus: België, Frankrijk, Luxemburg, Groot-Brittannië en Zwitserland.

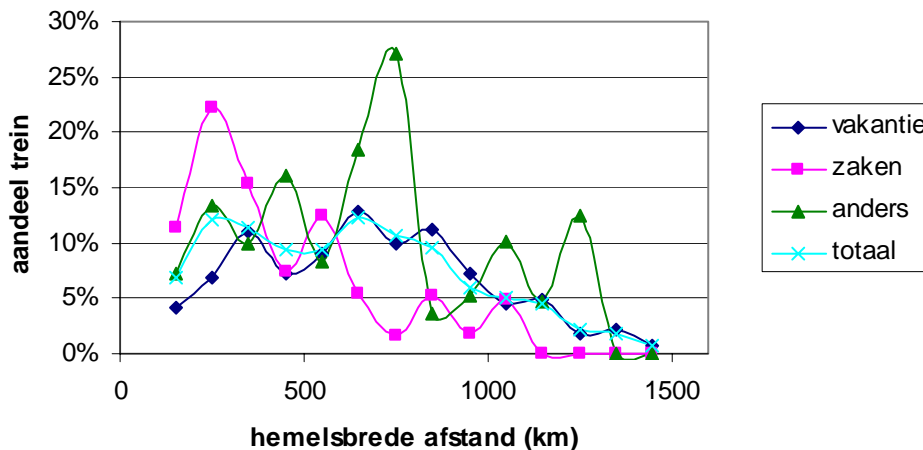
De aandelen van de verschillende vervoerwijzen zijn sterk gerelateerd aan de afstand. Dit wordt voor de internationale reizen geïllustreerd door figuur 2.



Figuur 2: Vervoerwijzeverdeling bij internationale reizen naar afstand

Auto en vliegtuig lijken een soort communicerende vaten. Het aandeel van de auto gaat bij toenemende afstand van zeer hoog naar zeer laag, dat van het vliegtuig doet het omgekeerde. Boven de 1500 km neemt de dominantie van het vliegtuig alleen maar verder toe en gaat naar bijna 100%. De aandelen van trein en bus zijn over de hele linie laag en tussen de 200 en 800-900 km in hoge mate constant. Onder de 200 km nemen ze toe met toenemende afstand, boven de 900 km nemen ze geleidelijk af. De veelgehoorde uitspraak dat de trein boven de 500 km niet meer concurrerend is wordt door de resultaten niet bevestigd. Wel is het zo dat boven deze afstand de positie van de trein snel verslechtert als alleen het vliegtuig als alternatief beschouwd wordt.

Figuur 3 laat zien dat het verloop van het treinaandeel bij toenemende afstand verschilt per motief.



Figuur 3: Aandeel van de trein bij internationale reizen naar motief en afstand

De overige motieven laten bij de langere afstanden grote fluctuaties zien als gevolg van gebrek aan voldoende waarnemingen. Als van deze fluctuaties geabstraheerd wordt kan geconcludeerd worden dat vakantie en overige motieven een redelijk vergelijkbare verdeling laten zien, waarbij het treinaandeel bij de overige motieven overal op een iets hoger niveau ligt. De zakelijke reizen laten een geheel eigen beeld zien. Op afstanden onder de 400 km is hier het treinaandeel het hoogst. Het neemt eerst sterk toe tot 200-300 km, waarna direct de daling inzet, veel eerder dan bij de andere motieven. Boven de 1100 km is het treinaandeel in het zakelijk vervoer nihil.

Tabel 3 laat de aandelen van de trein per land zien. Hij toont de aandelen in het binnenlands lange afstandsverkeer, in internationale reizen van inwoners van een land (aangeduid als “uitgaand”) en in reizen van in andere EU-landen woonachtige bezoekers van een land (aangeduid als “inkomend”). Aangezien de verschillende cijfers niet goed vergelijkbaar zijn omdat het ene meer reizen over afstanden met een relatief hoog treingebruik bevat dan het andere, zijn ook de aandelen vermeld voor reizen over afstanden van 200-800 km, binnen welke range het treinaandeel tamelijk constant is. Cijfers die gebaseerd zijn op minder dan 100 waargenomen reizen (alle vervoerwijzen) zijn tussen haakjes geplaatst. Hierbij is elke reis eenmaal geteld, ook al wordt hij door verscheidene personen gemaakt.

Tabel 3: Treinaandelen per land

land	treinaandeel in alle reizen ≥ 100 km			treinaandeel in reizen 200-800 km		
	binnenslands	uitgaand	inkomend	binnenslands	uitgaand	inkomend
Oostenrijk	15%	8%	7%	21%	10%	9%
België	21%	12%	18%	(9%)	17%	28%
Denemarken	20%	7%	4%	25%	12%	2%
Finland	12%	4%	6%	15%	10%	(4%)
Frankrijk	19%	10%	15%	26%	21%	16%
Duitsland	15%	5%	9%	18%	8%	10%
Griekenland	4%	0%	0%	5%	(0%)	(0%)
Ierland	3%	2%	7%	(5%)	(0%)	7%
Italië	15%	5%	8%	17%	8%	9%
Luxemburg	-	5%	12%	-	8%	(10%)
Nederland	13%	5%	3%	(4%)	7%	3%
Portugal	4%	1%	1%	5%	1%	2%
Spanje	7%	3%	1%	10%	5%	6%
Zweden	13%	4%	5%	14%	5%	5%
Groot-Brittannië	13%	7%	9%	15%	14%	12%
Zwitserland	32%	14%	11%	(72%)	21%	14%
EU	14%	6%	8%	17%	11%	11%

De tabel laat zien dat de treinaandelen per land sterk verschillen. Toch kunnen uit de tabel enkele wetmatigheden afgeleid worden. Ten eerste blijkt dat als inwoners van een land relatief sterk geneigd zijn voor binnenlandse reizen voor de trein te kiezen ze ook voor internationale reizen relatief vaak de trein gebruiken. Ten tweede zijn de treinaandelen bij internationale reizen beduidend lager dan bij binnenlandse reizen. De verschillen worden kleiner als een beperking gemaakt wordt tot de reizen van 200-800 km, maar ze blijven substantieel. De treinkeuze van bezoekers van een land lijkt ook positief samen te hangen met de mate waarin de inwoners zelf de trein gebruiken, maar dit verband is wat minder duidelijk. Tenslotte laat de tabel zien dat de treinaandelen groter worden door de afstanden van 200-800

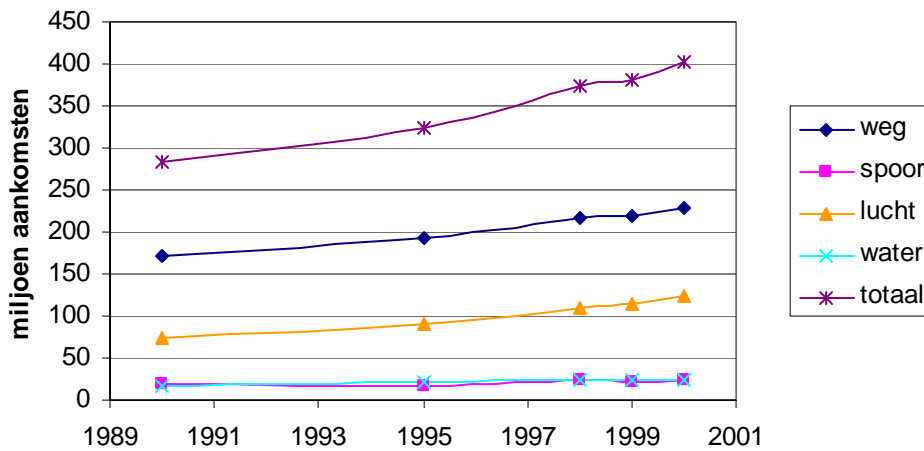
km af te bakenen. Dit mocht gegeven figuur 2 ook verwacht worden: onder de 200 km en boven de 800 km liggen de aandelen lager.

België en Nederland laten een wat afwijkend beeld zien voor de binnenlandse reizen. Het treinaandeel neemt sterk af als reizen korter dan 200 km niet meegenomen worden. Weliswaar blijven er dan minder dan 100 waarnemingen over, maar de aantallen waarnemingen zijn toch nog wel zo groot (respectievelijk 32 en 91) dat de cijfers als ruwe indicatie voor het treinaandeel gebruikt kunnen worden. Het lage treinaandeel is te wijten aan het feit dat na eliminatie van de reizen < 200 km vooral lange vakanties overblijven. Voor deze vakanties ligt het treinaandeel lager dan gemiddeld. Met name Nederlanders maken binnenslands weinig van de trein gebruik voor hun vakanties (3% van alle vakantie-reizen \geq 100 km, tegen 12% voor de EU). Controle van de cijfers met behulp van het OVG is niet eenvoudig, omdat de Dateline-cijfers op hemelsbrede afstanden gebaseerd zijn en de OVG-cijfers op door de respondenten geschatte werkelijke afstanden. Het OVG geeft beduidend hogere treinaandelen voor binnenlandse verplaatsingen over grote afstand (ca 20%). Het is echter gezien het geringe aantal toegangspunten en de grove structuur van het intercitynet goed denkbaar dat treinreizigers bij lange afstandverplaatsingen relatief grote omwegen moeten maken waardoor een treinverplaatsing eerder als lange afstandverplaatsing gekwalificeerd wordt dan een autoverplaatsing. Dat zou leiden tot verhoging van het treinaandeel bij verplaatsen over lange afstand. Het CVO (Continu Vakantieonderzoek) geeft wel een met Dateline vergelijkbaar treinaandeel voor binnenlandse lange vakanties (ruim 4%), maar dit betreft alle afstanden (zie de Statline-databank van het CBS).

5. Ontwikkeling in vervoerwijzekeuze

Over de ontwikkeling van het international lange afstandvervoer en de rol van de trein daarbij is niet veel bekend. Wel houdt de WTO (World Tourism Organization) cijfers bij over aankomsten van toeristen in Europese landen, inclusief toeristen uit andere werelddelen en exclusief toeristen die binnenslands blijven. Ze maken daarbij onderscheid naar vier wijzen van aankomen: over de weg (zonder onderscheid naar type wegvoertuig), over het spoor, door de lucht en over water. Figuur 4 laat voor deze soorten van aankomst de ontwikkeling zien

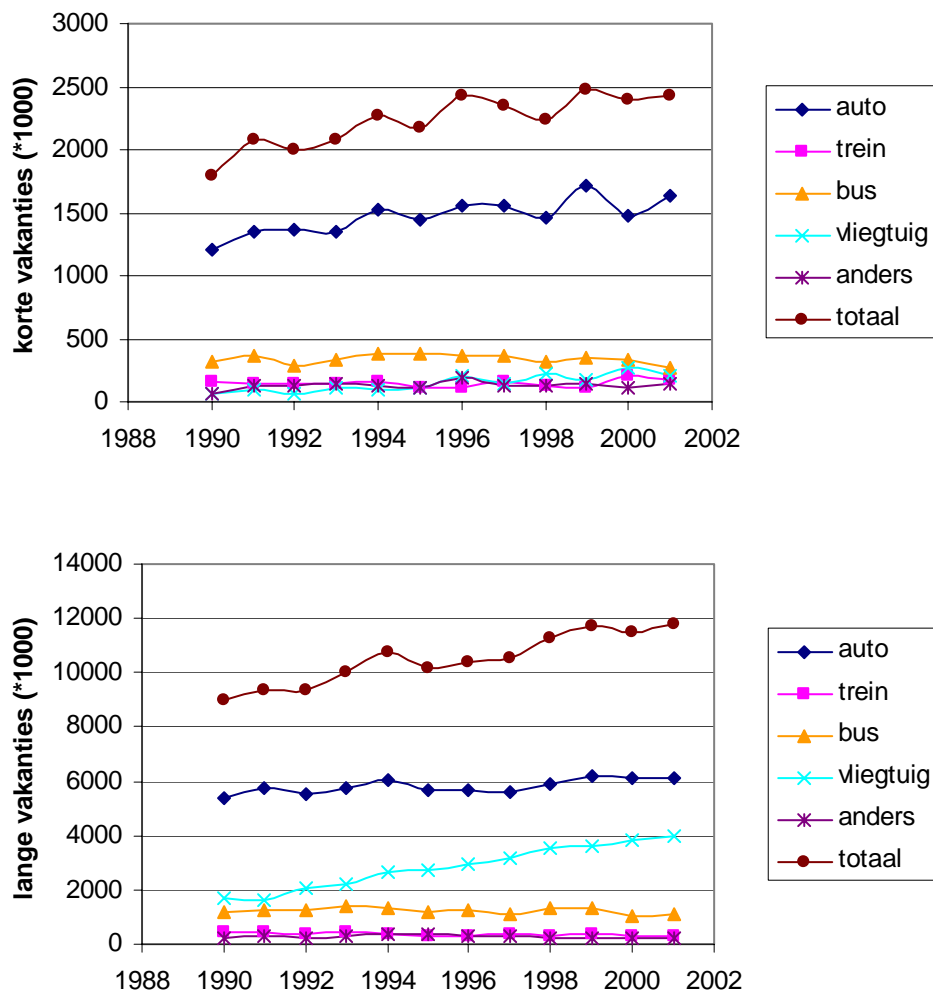
tussen 1990 en 2000 (bron: Cabrini, 2002). Deze figuur betreft geheel Europa en niet alleen de EU.



Figuur 4: Internationale reizen van toeristen naar en binnen Europa

Het aantal aankomende toeristen groeide in de beschouwde periode hard, totaal met meer dan 40%. De grootse groei vond plaats bij vervoer door de lucht (bijna 70% groei). Weg en spoor groeiden respectievelijk met 33% en 21%. Hoewel het treingebruik toegenomen is, bleef de groei achter bij die van de andere vervoerwijzen. Het marktaandeel van de trein is gedaald van 7,0% naar 6,0%.

Een tweede bron is het Nederlandse Continu Vakantieonderzoek. Dit geeft cijfers over de ontwikkeling van vakanties van Nederlanders. De cijfers zijn toegankelijk via de databank Statline van het CBS (www.CBS.nl). Figuur 5 toont de ontwikkelingen tussen 1990 en 2001 van de door Nederlanders in het buitenland doorgebrachte korte en lange vakanties en de daarvoor gebruikte vervoerwijzen. Meer recente cijfers zijn niet goed vergelijkbaar vanwege een andere opzet van het CVO en daarom niet meegenomen.



Figuur 5: Ontwikkeling van korte en lange vakanties van Nederlanders in het buitenland

Beide grafieken laten een groei zien van het aantal vakanties (35% en 30%) en een sterke groei van het gebruik van het vliegtuig (235% en 130%). Ook het autogebruik is gegroeid. Bij de korte vakanties was de groei gelijk aan die van het aantal vakanties, bij de lange vakanties was hij beduidend lager (14%). Het gebruik van de bus was voor beide typen vakanties stabiel, het gebruik van de trein was dit ook voor de korte vakanties. Het daalde echter significant bij de lange vakanties (ruim 30% afname). In marktaandelen bleven bus en trein achter bij auto en vooral vliegtuig. Het marktaandeel van de trein in de lange buitenlandse vakanties is bijna gehalveerd van 5,2% naar 2,7%.

Als de Nederlandse cijfers vergeleken worden met de Europese cijfers van het WTO, blijkt Nederland een eigen beeld te laten zien. Het gebruik van de auto is minder gegroeid dan in Europa als geheel, terwijl het vliegtuiggebruik aanzienlijk harder groeide. Verder is het treingebruik door Nederlanders flink gedaald terwijl dat in Europa als geheel gestegen is.

6. Conclusies

Het Dateline-project vult een belangrijk deel van de leemte in kennis over internationale verplaatsingen op. Met vakantie gaan is het belangrijkste motief om naar het buitenland te gaan. Het aandeel zakenreizen is beperkt, dat van andere motieven is alleen groot bij betrekkelijk korte afstanden. Noordeuropeanen zijn meer geneigd naar het buitenland te reizen dan ZuidEuropeanen. De meest gebruikte vervoerwijzen zijn auto en vliegtuig. De auto heeft het hoogste marktaandeel tot 800-900 km, daarboven wordt het vliegtuig het meest gebruikt. De aandelen van bus en trein zijn gering maar laten wel een stabiel beeld zien. Tussen 200 en 900 km zijn hun aandelen constant, bij grotere afstanden gaan ze dalen. In sommige landen wordt de bus beduidend meer gebruikt dan de trein, in andere landen wordt de trein meer gebruikt. Gemiddeld is het treingebruik hoger bij binnenlandse lange afstandverplaatsingen en het busgebruik bij internationale verplaatsingen. Het marktaandeel van de trein is voor internationale verplaatsingen aanzienlijk lager dan voor binnenlandse lange afstandsverplaatsingen. De trein heeft recent marktaandeel verloren ten gunste van vooral het vliegtuig en in mindere mate de auto.

Referenties

Cabrini, L. (2002), Trends and Challenges for the Tourism Industry in Europe, toespraak op de CERTS Annual Conference on Hospitality and Tourism Industry in Europe, Dublin, 27 november 2002

Dateline-project, databases beschikbaar op URL <http://dateline-project.org>.

European Commission (2001), White paper, European transport policy for 2010: time to decide, Office for official publications of the European Communities, Luxemburg