

# Mythen en feiten over het langeafstandsvervoer

Kees van Goeverden – Technische Universiteit Delft – c.d.vangoeverden@tudelft.nl

## Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 25 en 26 november 2021, Utrecht

### Samenvatting

Over het langeafstandsvervoer van personen is maar weinig kennis verspreid. Niettemin lijkt er een behoefte te zijn om enige greep op dit grote vervoersegment te krijgen en worden er soms uitspraken over gedaan of meningen geventileerd die gebaseerd lijken op vermoedens of te beperkte kennis. Zulke uitspraken of meningen duiden we hier aan met "mythen". Vier mythen worden onder de loep genomen: 1. De markt van de trein is begrensd op 500-750 km, 2. Hogesnelheidstreinen zijn goed voor zakenreizigers, 3. Treinreizigers op de lange afstand reizen vooral tussen grote steden, en 4. Het busvervoer op de lange afstand zit in de lift. Ze worden vergeleken met feiten die ontleend zijn aan Europese onderzoeken naar langeafstandsvervoer.

De genoemde mythen blijken maar beperkt of in het geheel niet waar te zijn. Soms gelden als algemeen geformuleerde mythen niet in hun algemeenheid maar alleen voor een specifieke deelmarkt. Dit geldt in het bijzonder voor de mythen 1 en 4. Bij mythe 1 lijkt men te denken aan alleen de dagtrein; dit is ten onrechte, omdat de nachttrein een even groot marktaandeel heeft voor de door deze trein bediende langere afstanden als de dagtrein voor de kortere afstanden. Bij mythe 4 denkt men aan alleen de openbaarvervoermarkt waar het busgebruik inderdaad in de lift zit, maar vergeet de traditioneel veel grotere besloten vervoermarkt waar het busgebruik een (in Nederland dramatische) daling heeft laten zien. Soms is een mythe alleen waar onder bepaalde condities waaraan vaak niet voldaan is. Dit geldt in het bijzonder voor mythe 2. Deze mythe is waar indien het enige verschil tussen hogesnelheidstreinen en klassieke treinen de hogere snelheid is. Meestal is hier echter niet aan voldaan. Doorgaans zijn ook de tarieven (flink) hoger en geldt voor hogesnelheidstreinen een reserveringsplicht. Hogere tarieven zijn overigens relatief gunstig voor zakenreizigers omdat dezen relatief ongevoelig zijn voor reiskosten. Reserveringsplicht is echter slecht voor zakenreizigers omdat zakelijke afspraken vaak op vrij korte termijn gemaakt worden en veel treinen dan al volgeboekt zijn. Op relaties waar treinen vroeg volgeboekt zijn kan de combinatie van inzetten van hogesnelheidstreinen en invoering van reserveringsplicht leiden tot een (soms forse) daling van het aantal zakenreizigers. Tenslotte is mythe 3 gewoon niet waar. Als 'grote stad' geoperationaliseerd wordt als agglomeratie waarvan de kernstad tenminste 250.000 inwoners heeft, wordt slechts 12% van de langeafstandsreizen per trein tussen grote steden gemaakt. Voor alle modaliteiten samen is het aandeel met 7% slechts een nichemarkt.

Corona heeft de vervoermarkt voor de lange afstand doen instorten en de feiten overhoop gehaald. Is het dan nog zinvol mythen met niet meer geldende feiten te vergelijken? Algemeen wordt gedacht, dat de situatie van vóór corona zich voor een groot deel zal herstellen nadat de epidemie grotendeels bedwongen is. De oude feiten gaan dan weer min of meer spelen. Eén verandering wordt wel voorzien: een significante vermindering van zakelijke reizen over lange afstanden. Dit zal dan een klein effect hebben op het totale langeafstandsvervoer. Het aantal reizen zal een paar procent lager worden, een daling die waarschijnlijk kleiner is dan de jaarlijkse groei van het vliegvervoer vóór corona, en misschien ook ná corona.

## **1. Inleiding**

Het langeafstandsvervoer van personen is een groot vervoersegment waar maar weinig onderzoek naar gedaan is en waarover weinig kennis bestaat of breed verspreid is. In een eerder paper voor dit congres hadden we het aangeduid als "vergeten vervoersegment" (van Goeverden, 2015). Niettemin lijkt er een behoefte te zijn om enige greep op dit segment te krijgen dat een groot deel van de vervoerprestatie voor zijn rekening neemt en een grote bijdrage levert aan de CO<sub>2</sub>-uitstoot. Er worden soms uitspraken over gedaan of meningen geventileerd die gebaseerd lijken op vermoedens of te beperkte kennis. Zulke uitspraken of meningen duiden we hier aan met "mythen". Mythen is hiervoor een wat groot woord; het gaat om een soms publiek geuite of in de wandelgangen te beluisteren redelijk breed gedragen beeldvormig over bepaalde aspecten van het langeafstandsvervoer die zonder over voldoende kennis te beschikken gevormd is.

De directe bron voor publieke mythische uitspraken is het geheugen van de auteur; hij is ze soms meermalen in de media tegengekomen zonder toen de bron te noteren. Bij het opnieuw terugzoeken naar bronnen heeft hij er slechts één kunnen vinden. De bronvermelding is in de paper daarom meestal afwezig. Vermoedelijk zullen veel lezers de mythen wel herkennen en dezelfde mening toegedaan zijn. En indien niet, dan kan het onderzoeken van hypothetische mythen over een onderwerp waarover veel kennis ontbreekt verhelderend werken.

In de paper worden vier mythen onder de loep genomen; deze betreffen alle de markt van de trein of de bus, twee relatief duurzame vervoerwijzen in het langeafstandsvervoer. Deze mythen zijn: 1. De markt van de trein is begrensd op 500-750 km, 2. Hogesnelheidstreinen zijn goed voor zakenreizigers, 3. Treinreizigers op de lange afstand reizen vooral tussen grote steden, en 4. Het busvervoer op de lange afstand zit in de lift. De genoemde mythen worden getoetst aan feiten, welke bestaan uit waargenomen kenmerken van de markten. De langeafstandsmarkt wordt hierbij gedefinieerd als de markt van verplaatsingen van tenminste 100 km hemelsbreed. De feiten betreffen Europa en kunnen in andere werelddelen afwijkend zijn. Ook stammen de feiten van vóór de corona-periode, het oude normaal. Overigens is het goed denkbaar dat, als corona grotendeels bedwongen wordt, de oude feiten in het nieuwe normaal weer grotendeels gaan spelen. Aan het slot van de paper wordt kort ingegaan op een mogelijke blijvende verandering in het langeafstandsvervoer na corona. Maar eerst worden de mythen besproken.

## **2. Mythe 1: De markt van de trein is begrensd op 500-750 km**

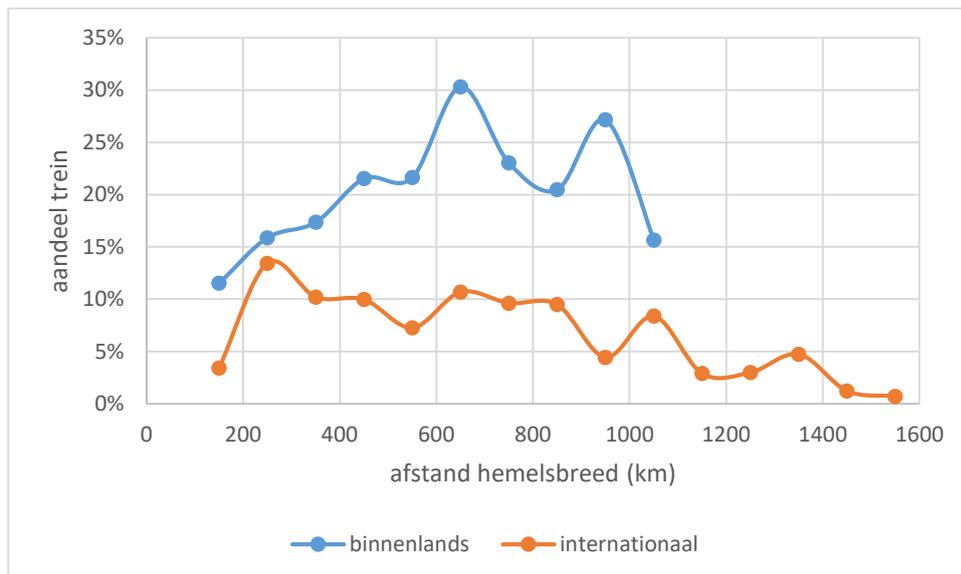
### *2.1 Inleiding*

Er verschijnen met enige regelmaat cijfers over de afstandsrange van de trein. Vroeger werd vaak een bovengrens van 500 km genoemd, meer recent genoemde waarden zijn 600, 700 of 750 km. De hogere inschatting van de afstandsrange heeft misschien te maken met het toenemend aantal hogesnelheidsverbindingen. Bij de gepubliceerde cijfers wordt doorgaans niet vermeld of de hemelsbrede afstand dan wel de feitelijk af te leggen afstand bedoeld wordt. Dit is wel belangrijk, omdat de omwegfactor gemiddeld tussen de 25 en 30% ligt. Wat dat betreft hoeft er geen verschil te zijn in de genoemde afstanden van 600 km en 750 km, namelijk als de eerste de hemelsbrede afstand betreft en de tweede de feitelijke afstand.

## 2.2 Feiten

De feiten baseren we op het waargenomen verband tussen afstand en marktaandeel van de trein voor langeafstandsverplaatsingen. De bron is het Dateline onderzoek, de enige bestaande databron die een nagenoeg volledig beeld geeft van de langeafstandsmobiliteit van Europeanen. Het Dateline onderzoek is in 2001 en 2002 uitgevoerd in het vijfde kaderprogramma van de EU. De data zijn verzameld via een enquête onder inwoners van de 15 toenmalige EU-landen en Zwitserland. De data zijn dus al redelijk oud; dat heeft nadelen maar ook onmiskenbare voordelen zoals uit het vervolg zal blijken.

Figuur 1 laat het marktaandeel van de trein bij toenemende afstand zien, zowel voor binnenlandse als internationale verplaatsingen (binnen Europa). Het onderscheid tussen binnenlands en internationaal is van belang omdat de marktaandelen bij beide verplaatsingstypen sterk verschillen en de verhouding tussen beide gecorreleerd is met de afstand. De getoonde punten betreffen de hemelsbrede afstanden van de gehele verplaatsing (deur tot deur) voor klassen die 100 km breed zijn. Verplaatsingen naar ver van de kust gelegen eilanden (zoals de Canarische eilanden) zijn niet meegenomen teneinde een zo zuiver mogelijk beeld van het afstandseffect te krijgen.



Figuur 1: Marktaandeel van de trein bij toenemende afstand in 2002 binnen Europa

De figuur laat zien dat het marktaandeel van de trein in het binnenlands vervoer geleidelijk oploopt tot 600-700 km en daarna fluctuerend gaat dalen. In het internationaal vervoer is er een sterke stijging naar 200-300 km, dan zakt het aandeel iets terug, heeft een dip bij 500-600 km en gaat langzaam en fluctuerend dalen na 800-900 km. De fluctuaties kunnen te maken hebben met de concentratie van relaties met een hoog vervoervolume en een hoog treinaandeel in bepaalde afstandsklassen. In het geval van de top bij 200-300 km in het internationaal vervoer speelt de relatie Brussel-Parijs een belangrijke rol. Als verplaatsingen tussen de agglomeraties van deze twee steden weggelaten worden zakt het treinaandeel tot iets onder het niveau van de aandelen tussen 300-500 km. Het aandeel is dan in de hele range van 200-900 km ongeveer constant behalve de dip tussen 500 en 600 km. Het lage aandeel in het internationale vervoer voor de klasse 100-200 km is vermoedelijk het gevolg van de lage dichtheid van het internationale treinennetwerk.

Afgaande op de marktaandelen van de trein zijn de genoemde afstandsgrenzen veel te laag. De enige waarneming die in overeenstemming is met de genoemde grenzen is de daling van het treinaandeel in het internationale vervoer boven de 500 km. Maar deze daling klapt boven de 600 km weer om en het aandeel komt terug op het niveau van 300-500 km.

### *2.3 Discussie*

Bij de discrepantie tussen mythe en feiten speelt een rol dat het langeafstandstreinaanbod door twee treintypen verzorgd wordt met heel verschillende kwaliteiten en afstandranges: de dagtrein en de nachttrein. De dip van 500-600 km in het internationaal vervoer markeert mogelijk de grens tussen de markten van beide treintypen. Die van de dagtrein zou na 500 km kunnen gaan dalen, terwijl die van de nachttrein dan stijgende is en bij 700 km op niveau is. De afwezigheid van een dip in het binnenlands vervoer zou verklaard kunnen worden door een hogere bovengrens van de markt van de dagtrein aangezien op binnenlandse verbindingen vaak hogere snelheden gehaald worden dan op internationale verbindingen, onder meer omdat hogesnelheidslijnen overwegend op binnenlandse relaties aangelegd zijn.

Bij het noemen van grenzen tussen de 500 en 750 km heeft men vermoedelijk alleen de dagtrein voor ogen. De nachttrein wordt kennelijk over het hoofd gezien. Ten onrechte: hij behaalt eenzelfde aandeel in de modal split als de dagtrein. Althans, dat was zo in 2002. In de jaren daarna zijn vrijwel alle nachttreinverbindingen opgeheven waardoor de trein op afstanden boven de 600 km fors vervoer verloren zal hebben en de uitspraken over afstandsgrenzen kunstmatig een hoger waarheidsgehalte hebben gekregen. De cijfers uit 2002 laten echter zien dat er op deze afstanden een grote potentiële markt is die met de huidige initiatieven voor herstel van een aantal nachttreinverbindingen opnieuw aangeboord gaat worden.

De vraag waar dan wel de bovengrens van de markt voor de trein gelegd moet worden is vanwege de geleidelijke en soms fluctuerende daling bij grote afstanden moeilijk te beantwoorden. Hij ligt zeker op of boven de 900 km en, gezien de top bij 1000-1100 km, vermoedelijk tenminste op 1100 km. De grens zou nog een stuk opgerekt kunnen worden door hogesnelheidsnachttreinen in te zetten.

Men kan zich er over verwonderen dat het marktaandeel van de trein tot 900 km op niveau blijft ondanks toenemende concurrentie van het vliegtuig. Het marktaandeel van het vliegtuig neemt inderdaad stevig toe bij toenemende afstand; dit wordt echter gecompenseerd door een even stevige afname van het aandeel van de auto. Trein (en bus) lijken er niet door beïnvloed te worden. Vermoedelijk verliest de trein wel degelijk reizigers aan het vliegtuig bij toenemende afstand, maar versterkt hij tegelijk zijn concurrentiepositie t.o.v. de auto. Bovendien geeft de nachttrein de modaliteit een extra impuls bij afstanden boven de 600 km.

### **3. Mythe 2: Hogesnelheidstreinen zijn goed voor zakenreizigers**

#### *3.1 Inleiding*

Algemeen wordt gedacht dat zakelijke reizigers meer waarde hechten aan hoge snelheden dan andere reizigers en dan mag verwacht worden dat het aandeel zakelijke reizigers in hogesnelheidstreinen relatief hoog is.

#### *3.2 Feiten*

We ontlenen de feiten aan twee projecten waarin een klassieke langeafstandstreindienst vervangen is door een hogesnelheidsverbinding en die geëvalueerd zijn met voor- en nastudies. De ene betreft de introductie van de Thalys tussen Nederland en Parijs, de tweede die van de TGV-Atlantique in Frankrijk.

##### *Thalys*

In 1996 werden de klassieke dagtreinen tussen Amsterdam en Parijs vervangen door een hogesnelheidstrein, genaamd Thalys. De effecten van deze vervanging zijn geëvalueerd door HCG (1997). De klassieke nachttrein tussen beide steden bleef wel in bedrijf. Vóór de Thalys-introductie was het aandeel zakelijke reizigers 27%. Dit aandeel betrof alle treinreizigers, zowel die per dagtrein als die per nachttrein. Specifieke cijfers voor de dagtrein worden niet gegeven. Ná de Thalys-introductie was het aandeel zakelijke reizigers dat per Thalys van Nederland naar Frankrijk reisde 24%. In de nachttrein die operationeel bleef was het aandeel 30%. Als ook in de voormeting relatief veel zakelijke reizigers de nachttrein namen was toen het aandeel zakelijke reizigers bij de dagtreinen iets lager dan de 27%, maar hoogstwaarschijnlijk wel hoger dan de 24% bij de Thalys. De komst van de Thalys zou dan een negatieve invloed hebben op het aandeel zakelijke reizigers wat in strijd is met de mythe. Een ondersteuning van de negatieve invloed is het feit, dat het aantal zakelijke luchtreizigers tussen Schiphol en Parijs tussen de voor- en nameting met maar liefst 13% gestegen is, waar de groei bij de andere motieven stagneerde.

De evaluatie geeft ook cijfers voor reizen tussen Nederland en België. Hier blijkt het aandeel zakelijke reizigers per klassieke trein gedaald te zijn van 45% naar 42%, terwijl het aandeel bij de Thalys met 52% fors hoger is dan dat per klassieke trein.

De resultaten zijn dubbelzinnig: die voor de markt Nederland-Frankrijk –de primaire markt voor de Thalys en de enige markt waar gedeeltelijk met hoge snelheid gereden werd– ondersteunen de mythe niet, die voor de markt Nederland-België doen dit duidelijk wel.

##### *TGV-Atlantique*

De TGV-Atlantique betreft de hogesnelheidstreinen van Parijs naar Zuidwest Frankrijk v.v. die in 1989-1990 de bestaande treinen gingen vervangen. De effecten hiervan zijn geëvalueerd door Klein et al (1997). Ze zijn apart in kaart gebracht voor het weekend en de werkdagen. Aangezien zakelijk verkeer met name op werkdagen plaatsvindt beperken wij ons hier tot de evaluatie voor de werkdagen. Deze is gebaseerd op een grote enquête onder trein-, lucht- en autoreizigers op één dinsdag in de voorperiode en één vergelijkbare dinsdag in de naperiode.

Het schatten van de impact op de zakelijke reizigers tussen de voor- en de nameting gaf problemen omdat er in de voorperiode relatief veel evenementen waren die zakelijke

reizigers aantrekken, zoals beurzen. Mede daardoor daalde het aantal zakelijke reizigers (alle modaliteiten) op werkdagen met 11%. De auteurs pogen hiervoor te corrigeren en komen op een autonome daling van 5,5% uit. De geschatte autonome daling voor de trein is 4,5% hetgeen betekent dat de trein zijn positie in de zakelijke markt versterkt heeft. Dit ondersteunt de mythe, temeer daar het aandeel van de trein voor alle motieven samen licht gedaald is.

Het beeld wordt echter minder duidelijk indien gekeken wordt naar afstandsklassen. In het rapport worden drie majeure afstandsklassen onderscheiden: "kort" (<250 km), middellang (250-450 km) en lang (>450 km). De versterking van de positie van de trein in het zakelijk vervoer vond geheel plaats op de middellange afstanden, de enige afstandsklasse waar het zakelijk verkeer überhaupt groeide. Op de lange afstanden daalde het aantal zakelijke treinreizigers iets harder dan gemiddeld (32% versus 27%; dit zijn vermoedelijk ongecorrigeerde cijfers). En op de korte afstanden bleek de TGV zeer onaantrekkelijk te zijn voor zakelijke reizigers. Het aantal zakelijke treinreizigers daalde met maar liefst 40% waar het zakelijk gebruik van de auto, op deze afstanden de enige serieuze concurrent, op peil bleef.

Ook deze resultaten zijn dubbelzinnig. De mythe gaat op voor de middellange afstanden maar helemaal niet voor de korte afstanden.

### 3.3 *Discussie*

De resultaten zijn in twee opzichten dubbelzinnig. Ten eerste toont elke studie een markt waar de mythe opgaat en één waar de mythe juist niet opgaat. Ten tweede zijn de resultaten van beide studies in zoverre tegenstrijdig, dat de markten waar de mythe opgaat verschillen. In de Thalys-studie betreft het de korte afstandsmarkt, in de andere studie betreft het juist de markt van de wat langere afstanden.

De verklaring van de dubbelzinnigheden ligt vermoedelijk in het feit dat bij de introductie van hogesnelheidstreinen vaak meer dingen veranderen dan alleen de snelheid. Deze veranderingen zouden onder bepaalde condities slecht kunnen zijn voor zakelijke reizigers. Veranderingen die vaak samengaan met de introductie van hogesnelheidstreinen en ook hebben plaatsgevonden bij de twee hiervoor beschreven projecten zijn een (soms forse) verhoging van de tarieven en de invoering van een reserveringsplicht. Nu blijkt uit diverse onderzoeken dat zakelijke reizigers relatief ongevoelig zijn voor reiskosten zodat de hogere tarieven juist in het voordeel werken van zakelijke reizigers. Dan blijft over de reserveringsplicht. Het is goed hier nader naar te kijken.

Waarom voeren treinmaatschappijen reserveringsplicht in? Een voor de hand liggende reden is dat ze tijdig willen weten hoeveel mensen ongeveer met een specifieke trein willen reizen om voldoende capaciteit te kunnen bieden. In dat geval zou een paar dagen van tevoren boeken op tijd zijn want dan heeft de treinmaatschappij genoeg tijd om, indien nodig, voor extra rytuigen of treinstellen te zorgen. In de praktijk blijkt echter een paar dagen van tevoren boeken vaak te laat te zijn. Het is de ervaring van de auteur dat treinen al weken of zelfs maanden van tevoren volgeboekt kunnen zijn, en dat niet alleen in exceptioneel drukke periodes zoals tijdens de vakantie-uittocht.

Een andere mogelijke reden is het efficiënt kunnen inzetten van het dure materieel. Een voor openbaarvervoerbedrijven lastig aspect van de markt is de soms flink fluctuerende vervoervraag naar tijd en plaats. Een reserveringsplicht ontslaat de vervoerder van de plicht voldoende capaciteit te bieden in piekperiodes. Hij hoeft daarvoor niet het aantal

treinen aan te schaffen dat nodig is voor het herbergen van de piekvraag en waarvan dan een deel in de minder drukke periodes werkeloos aan de kant staat of met lage bezetting rijdt, maar kan volstaan met minder treinen die bij brede inzet een hoge bezettingsgraad hebben. Een bijkomend voordeel is, dat door het aanbieden van onvoldoende capaciteit in tenminste sommige periodes een schaarste gecreëerd wordt waardoor de prijzen verhoogd kunnen worden.

Voor de reiziger heeft de reserveringsplicht twee nadelen. Ten eerste kost het de reiziger extra moeite en tijd. Klein et al (1997) stellen dat dit met name nadelig is voor de kortere afstanden waar het tijdsbeslag van de reserveringshandeling relatief groot is. Het tweede nadeel is, dat de reiziger geen toegang krijgt tot de gewenste trein omdat die al volgeboekt is. Indien een reiziger besluit niet met de trein te reizen vanwege de rompslomp van het reserveren noemen we dit een actieve keuze als gevolg van de reserveringsplicht. Indien een reiziger wel besluit met de trein te reizen maar vervolgens geen toegang krijgt omdat de treinen volgeboekt zijn noemen we dit een passieve keuze. Ons is geen onderzoek bekend naar beide keuzen, maar wij vermoeden dat de actieve keuze relatief onbelangrijk is en de passieve keuze met afstand de belangrijkste reden is waarom mensen die in beginsel de trein willen nemen toch een alternatief kiezen. En juist bij zakelijke reizigers zal de passieve keuze een relatief grote rol spelen. Reserveringsplicht gecombineerd met een capaciteitstekort betekent dat op een gegeven moment een trein volgeboekt wordt en potentiële reizigers die zich daarna aandienen niet meer toegelaten worden. Een reiziger kan alleen mee als hij/zij "op tijd" boekt waarbij het van de andere boekingen afhangt wanneer "op tijd" is. Nu worden zakelijke afspraken vaak relatief kort van tevoren gemaakt en zullen zakelijke reizigers daarom relatief vaak te laat zijn en niet met de trein meekunnen. Reserveringsplicht is daarom slecht voor vooral zakelijke reizigers en de vermoedelijke verklaring waarom bij de introductie van hogesnelheidstreinen het aandeel zakelijke reizigers soms daalt. De impact van de reserveringsplicht op de passieve keuze om niet met de trein te gaan hangt af van hoe knellend de ingezette capaciteit is (hoe knellender, hoe eerder een trein is volgeboekt) en hoe vroeg een reiziger kan boeken. We vermoeden dat de bevindingen in de Thalys-studie dat de HST niet aantrekkelijk lijkt voor zakelijke reizigers tussen Nederland en Frankrijk terwijl hij dat wel is voor hen die tussen Nederland en België reizen verklaard kunnen worden uit het feit dat de capaciteit van de Thalys tussen Brussel en Parijs knellender was dan tussen Amsterdam en Brussel. Een mogelijke verklaring voor het feit dat de TGV-Atlantique op relatief korte afstanden onaantrekkelijk was voor zakenreizigers is dat zakelijke afspraken die een korte reis vereisen wellicht vaak later gemaakt worden dan afspraken naar verder weg gelegen bestemmingen. Zakelijke reizigers voor korte afstanden zijn dan vaker te laat met boeken. Een alternatieve mogelijke verklaring is dat de spoorwegmaatschappij misschien 'seat inventory control' toepaste; dit houdt in dat nog niet gereserveerde plaatsen voor sommige reistypen niet meer boekbaar zijn. Bij de TGV-Atlantique zouden dan vanaf een bepaalde treinbezetting de nog resterende vrije plaatsen niet meer geboekt kunnen worden voor korteafstandsreizen omdat de spoorwegmaatschappij verwacht dat deze plaatsen toch verkocht zullen worden, en wel aan de reizigers voor langere afstanden die meer geld in het laatje brengen.

Resumerend is de mythe waar voor wat het snelheidsaspect van hogesnelheidstreinen betreft, en ook voor wat de prijs betreft indien een hogere prijs gevraagd wordt, maar niet voor wat betreft de reserveringsplicht indien deze van toepassing is.

## **4. Mythe 3: Treinreizigers op de lange afstand reizen vooral tussen grote steden**

### *4.1 Inleiding*

Deze mythe leidt de auteur af van gesprekken met vakgenoten die stellen dat je niet mag verwachten dat de trein goede verbindingen heeft met kleine plaatsen of steden van regionaal belang, maar dat het alleen belangrijk is dat grote steden goed moet elkaar verbonden zijn. Vragend naar wat grote steden zijn wordt vaak Eindhoven genoemd als kleinste Nederlandse stad die als grote stad beschouwd wordt. Dit betekent dat de ondergrens voor het inwonertal van een grote stad op ongeveer 250.000 gesteld kan worden.

### *4.2 Feiten*

De feiten ontlenen we weer aan Dateline data, maar ditmaal een update voor 2017. Deze update is gemaakt op basis van trends in reisgedrag van toeristen, vakantiereizen en het gebruik van specifieke modaliteiten; in het bijzonder over vliegtuiggebruik zijn er veel gegevens. Deze data laten zien dat 7,0% van de langeafstandsreizen (alle modaliteiten) plaatsvindt tussen agglomeraties waarvan de kernstad tenminste 250.000 inwoners heeft; daarbij is om praktische redenen uitgegaan van de inwonertallen uit omstreeks 2002. Dit is dus slechts een nichemarkt in het langeafstandsvervoer. Als alleen naar reizen per trein gekeken wordt is het aandeel iets hoger: 12,1%, nog altijd een fractie van het totale vervoer. Het is dus bepaald niet zo dat treinreizigers vooral tussen grote steden reizen. Men kan alleen stellen dat treinreizigers gemiddeld vaker tussen grote steden reizen dan andere reizigers.

Natuurlijk hangen de percentages af van de definitie van grote stad. Wordt de grens bij 100.000 inwoners gelegd, dan nemen de percentages toe tot 20% (alle reizen) en 37% (trein); deze zijn veel hoger maar nog altijd een minderheid. Wordt de grens bij 500.000 gelegd, dan dalen de percentages tot 2.8% en 5.0%.

### *4.3 Discussie*

De mythe is duidelijk niet waar. Nu hebben we hem afgeleid uit de meningen dat alleen grote steden goed per trein verbonden moeten zijn. Misschien beseffen degenen die zo'n mening aanhangen toch wel dat de trein dan slechts een nichemarkt goed bedient en hebben ze andere redenen voor hun mening. Maar in het kader van pogingen het vervoer duurzamer te maken met onder meer "shift to rail" is een concurrerend aanbod op een grotere markt wenselijk. Bij het ontwerp van het treinsysteem volgens de regels van de systeemopbouw zal hieraan voldaan worden.

## **5. Mythe 4: Het busvervoer op de lange afstand zit in de lift**

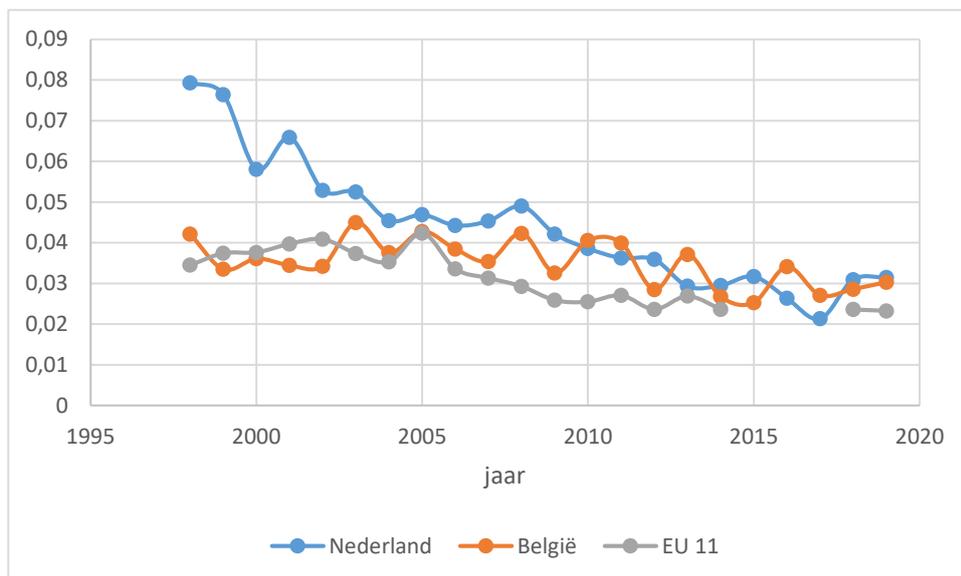
### *5.1 Inleiding*

Dit is de enige mythe waarvan we een bron hebben kunnen terugvinden, namelijk "Hoe populair is het internationaal busvervoer?", gepubliceerd in OVPro op 22-8-2019 en refererend aan de KIM studie naar de markt van het internationaal busvervoer (Savelberg en Kansen, 2019). In deze studie wordt gesteld dat dankzij de liberalisering van de busmarkt op de lange afstand in een aantal Europese landen het internationale

busvervoer is gaan groeien. Bij de internationale langeafstandsreizigers naar/van Nederland zou het busgebruik in 2018 ongeveer half zou groot zijn geworden als het treingebruik.

## 5.2 Feiten

Er is mogelijk maar één publiek beschikbare bron met cijfers over de feitelijke ontwikkeling van het busvervoer op de lange afstand over een langere periode: de in Eurostat gepubliceerde statistieken over vervoerwijzegebruik voor buitenlandse vakanties (tour\_dem\_tttr). Vakanties, gedefinieerd als recreatieve reizen waar men minimaal vier nachten van huis is, beslaan 60-65% van het internationale langeafstandsverkeer terwijl omgekeerd men voor buitenlandse vakanties doorgaans een lange afstand aflegt. Figuur 2 laat de ontwikkeling van het busvervoer tussen 1998 en 2019 zien voor Nederlanders, Belgen en Europeanen. De Europese cijfers betreffen 11 landen<sup>1</sup> waarvan de statistieken over bijna de hele periode bekend zijn (alleen van 2015-2017 zijn niet voor al deze landen cijfers beschikbaar).

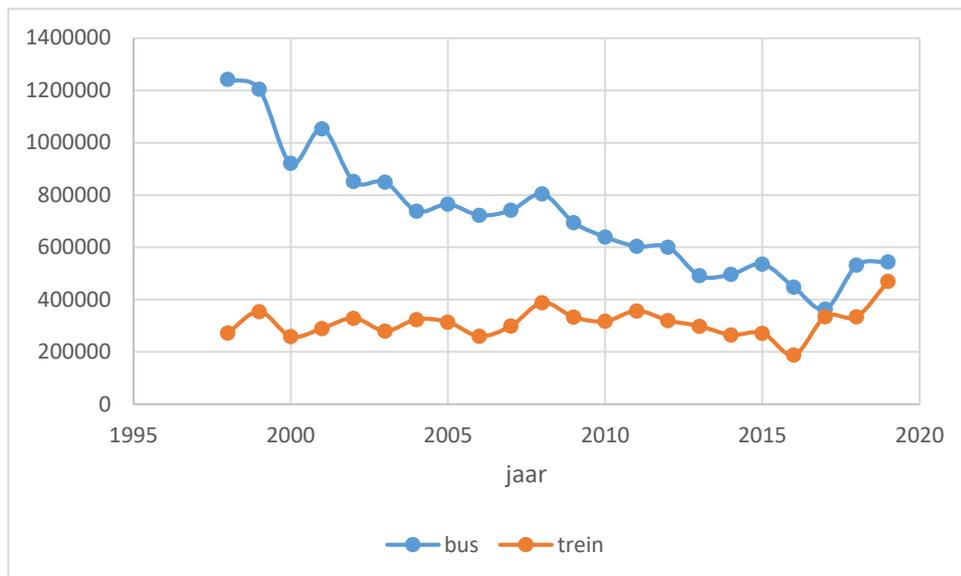


Figuur 2: Aantal busreizigers voor buitenlandse vakanties per persoon per jaar

Deze figuur laat een beeld zien dat in strijd is met de mythe. Het internationale busvervoer op Europees niveau stijgt iets tot 2002 en laat dan een daling zien van zo'n 40% tot 2012 waarna het constant blijft. Het busgebruik van de Nederlanders daalt over bijna de hele periode (tot 2017) dramatisch, tot ongeveer een kwart. Na 2017 gaat het opeens iets omhoog. Door de daling komt het aanvankelijk hoge busgebruik van de Nederlanders op het niveau van dat van de gemiddelde Europeaan. Bij de Belgen is het gebruik het meest stabiel; het laat een licht dalende trend zien van zo'n 10% over de hele periode. Men bedenke hierbij wel; dat de dalende trends zich voordoen in een groeimarkt. De (goedkope) bus is vermoedelijk het grootste slachtoffer van de opkomst van de low cost carriers.

Figuur 3 toont de ontwikkelingen van bus- en treingebruik voor buitenlandse vakanties van Nederlanders.

<sup>1</sup> Oostenrijk, België, Duitsland, Denemarken, Griekenland, Spanje, Frankrijk, Italië, Luxemburg, Nederland, Portugal.



Figuur 3: Aantal Nederlandse bus- en treinreizigers voor buitenlandse vakanties

Het treingebruik is over de hele periode opvallend constant; alleen na 2016 lijkt het iets te groeien. Het busgebruik is aanvankelijk veel groter dan het treingebruik (ca een factor 4) en daalt tot het niveau van de trein. Het is dus bij de buitenlandse vakanties niet zo dat het busaandeel is *toegenomen* tot het *halve* treinaandeel, maar dat het is *gedaald* tot het *hele* treinaandeel. De groei in het busgebruik die zich na 2017 lijkt te voltrekken kan overigens een indicatie zijn voor een ommekeer; het busvervoer zou dan een korte tijd voor corona weer wat opgekrabbeld zijn, wellicht vanwege de liberalisering van de busmarkt.

De vakanties dekken niet het hele internationale langeafstandsvervoer. Het beeld voor het totaal kan afwijken van de gepresenteerde plaatjes. De cijfers van Dateline laten zien, dat in 2002 voor de vakanties het busgebruik relatief hoog was in vergelijking met het treingebruik. Voor met name werkgerelateerde verplaatsingen (zakelijk en pendel) werd relatief veel vaker de trein gebruikt. Volgens Dateline reisden in 2002 voor vakanties 2,2 maal zoveel Nederlanders per bus naar het buitenland als per trein terwijl dit voor alle motieven samen 1,7 maal zoveel was. Bij het totale vervoer (reizen van Nederlanders naar het buitenland en buitenlanders naar Nederland) was de verhouding bus/trein 1,8. Als, net als in 2002, in 2019 de bus-treinverhouding voor alle motieven wat lager ligt dan voor alleen vakanties zal het busgebruik gedaald zijn naar een niveau dat iets lager is dan het treingebruik, gegeven het feit dat het gebruik van beide modaliteiten voor vakanties dan op hetzelfde niveau ligt. Maar vermoedelijk was het busgebruik wel een stuk hoger dan de helft van het treingebruik.

### 5.3 Discussie

Opnieuw speelt het bestaan van twee verschillende markten een rol bij de discrepantie tussen mythe en feiten. De busmarkt in het langeafstandsvervoer bestaat uit twee deelmarkten, de bus als openbare vervoermiddel en de bus als besloten vervoermiddel (touringcar). Bij de vermeende groeicijfers van de laatste jaren denkt men aan ondernemingen als Flixbus die inderdaad imponerende groeicijfers laat zien. Deze opereren op de openbaarvervoermarkt. Van oudsher is echter de besloten vervoermarkt de grootste markt in het langeafstandsbusvervoer en deze lijkt drastisch ingekrompen te

zijn. Het is niet zomaar dat de OAD, misschien de grootste Nederlandse speler in deze markt, indertijd failliet is gegaan. Uit het KIM-rapport blijkt overigens duidelijk dat men de OV-markt op het oog heeft (en daarvoor geldt de mythe), maar de lezer blijft onkundig van het feit dat het rapport maar een beperkt deel van de internationale busmarkt behandelt en dat in het andere deel van de markt een heel andere ontwikkeling plaatsvindt of althans tot voor kort plaatsgevonden heeft.

## **6. Conclusie en vooruitblik**

De mythen zijn vaak tot op zekere hoogte waar maar moeten genuanceerd worden. Soms gelden ze niet in hun algemeenheid maar alleen voor een specifieke deelmarkt (mythen 1 en 4), soms hebben ze een algemene geldigheid onder bepaalde condities (mythe 2; de conditie is hier dat er geen reserveringsplicht is), en een enkele mythe is gewoon niet waar (mythe 3).

De toetsing van de mythen betreft de periode vóór corona. Als gevolg van corona is de langeafstandsverplaatsingsmarkt ingestort en gelden heel andere feiten dan normaal zodat toetsing van 'normale' mythen niet zinvol is. De verwachting is echter, dat, als corona grotendeels bedwongen is, de oude markt zich grotendeels zal herstellen. Voor één deel van de markt wordt voorzien dat het niet volledig terug zal komen, namelijk het zakelijke vervoer. Corona heeft duidelijk gemaakt dat besprekingen goed per video gedaan kunnen worden waardoor de soms lange verplaatsingen die nodig zijn voor face-to-face contacten achterwege kunnen blijven. De afname van zakelijke langeafstandsverplaatsingen zou tussen de 20 en 40% kunnen liggen (NRC Handelsblad, 2021). Stel, dat dit het enige corona-gerelateerde effect is op langeafstandsreizen, welke impact heeft dat dan voor de gehele markt? Het aandeel zakelijke reizigers op de grotere afstanden (> 500 km) ligt tussen de 10 en 15%. Een vermindering met 20-40% leidt tot een totale daling van 2-6%. Deze is lager dan de gemiddelde jaarlijkse groei van het vliegtuiggebruik van 7-8% vóór corona. Als de voorziene daling van zakenreizigers zich zal voordoen zal het effect dus op althans het vliegtuiggebruik beperkt zijn.

## **Referenties**

- Kees van Goeverden (2015) Omvang en milieu-impact van een vaak vergeten vervoersegment, langeafstandsvervoer van personen, paper voor het CVS 2015
- HCG (1997) Tweede meting HSL-Zuid, rapport 7026, Hague Consulting Group
- Olivier Klein, Gérard Claisse, Pascal Pochet (1997) Le TGV-Atlantique: entre récession et concurrence; Evolution de la mobilité et mise en service du TGV-Atlantique: analyse des enquêtes réalisées en septembre 1989 et septembre 1993. Laboratoire d'économie des transports, Coll. Etudes et Recherches, n° 7. halshs-00139468
- NRC Handelsblad (2021) Blijven we minder vliegen voor werk? 2 september 2021
- Fons Savelberg en Maarten Kansen (2019) De bus over de grens, Grensoverschrijdende busverbindingen in Nederland, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat