

Vraag naar internationale zakelijke treinreizen groeit sneller dan het aanbod

Dagelijks vertrekken er tussen de 40 en 50 vluchten van Amsterdam naar Londen, terwijl er slechts vier rechtstreekse treinen op hetzelfde traject rijden. Een confronterende werkelijkheid voor werkgevers die de stap naar duurzaam internationaal reizen met hun medewerkers nu willen maken.

Via het Anders Vliegen statement hebben 32 grote werkgevers zich uitgesproken om reizen tot 700 kilometer met de trein te maken. Op bestemmingen als Frankfurt en Parijs is de trein nu al het populairst. Maar op de verbinding Amsterdam – Londen overtreft het gebruik van het vliegtuig het gebruik van de trein nog ruimschoots, blijkt uit ons onderzoek. Het beperkt aantal beschikbare stoelen en de lage frequentie worden als de belangrijkste beperkende factoren gezien om het aantal zakelijke treinreizen naar Londen te laten groeien.

Deelnemende bedrijven aan Coalitie Anders Reizen roepen de (Europese) politiek, spoorbeheerders en -vervoerders daarom op om alles op alles te zetten om het internationale treinaanbod te vergroten. De focus zou hier in eerste instantie moeten liggen op reizen van- en naar Londen.

Werkgroep Internationale Trein

Coalitie Anders Reizen bestaat uit 70 grote werkgevers met de ambitie om hun CO₂-uitstoot van zakelijk reizen te halveren in 2030 (t.o.v. 2016). Uit onderzoek van CE Delft blijkt dat het gebruik van de trein voor afstanden tot 700 kilometer voor 8% reductie van de totale CO₂-uitstoot als gevolg van zakelijke vliegvluchten van Nederlandse werkgevers kan zorgen¹. Om deze potentie verder te onderzoeken en acties te formuleren is de werkgroep Internationale Trein in het leven geroepen. De werkgroep streeft naar het gebruik van de trein voor internationale reizen op afstanden tot 700 kilometer. Om dit doel te realiseren richten we ons op bedrijven, zakelijke reizigers, reisagenten, spoorvervoerders, spoorbeheerders en de (Europese) politiek. Al deze partijen spelen een belangrijke rol in het realiseren van duurzaam treinpotentieel.

De zakelijke treinpotentieel in beeld

Vanuit de Anders Reizen werkgroep Internationale Trein is het internationale treinpotentieel van 17 grote bedrijven² in kaart gebracht door hun reisdata te analyseren. Op basis van deze analyse blijkt dat de bedrijven in 2019 (het laatste jaar waarin zonder beperkingen gereisd kon worden)³ gezamenlijk een reisbehoefte hadden van 46.167 zakelijke vliegvluchten op bestemmingen tot 700 kilometer. Hiervan waren er 26.836 (58%) naar bestemmingen tot 400 kilometer. Het betreft bestemmingsluchthavens: vluchten waarbij op deze luchthavens een overstap wordt gemaakt zijn niet meegenomen.

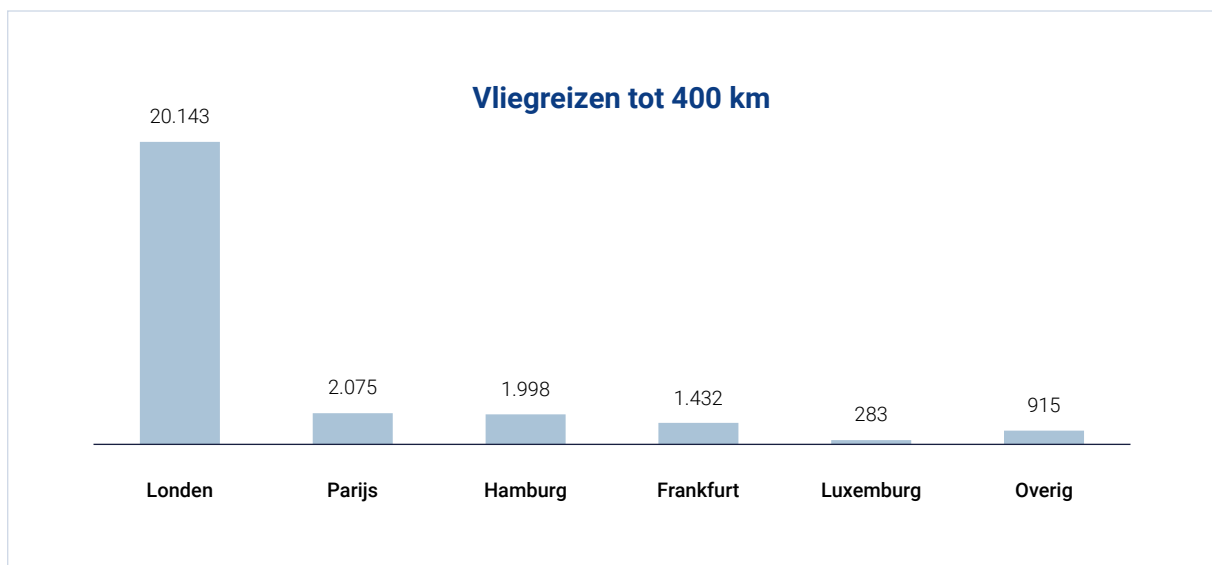
¹ CE Delft | Het CO₂ effect van Anders Reizen | 2018

² Deelnemende bedrijven aan het onderzoek zijn Accenture, Achmea, Arcadis, Capgemini, Deloitte, Eneco, Enxiss, NS, Prorail, Provincie Noord-Brabant, PwC, Randstad, RHDHV, Shell, Strukton, Thales en Triodos

³ Er is gekozen om, net als vorig jaar, reisdata van het jaar 2019 te analyseren. Dit omdat 2019 het laatste jaar was waarin zonder beperkingen gereisd kon worden. Waar de analyse in 2021 gebaseerd was op data van 8 bedrijven en 5.600 vluchten onder de 700 kilometer, is de analyse van dit jaar gebaseerd op data van 17 bedrijven en ruim 46.000 vluchten tot 700 kilometer. Daarmee zijn de uitkomsten van dit jaar robuuster en vormen ze een beter referentiepunt om de komende jaren trends tegen af te zetten.

Reizen tot 400 km: Meer aanbod aan de randen van de dag maakt de trein aantrekkelijker

Ondanks het gemak van de trein op deze bestemmingen, zijn Londen en Parijs samen verantwoordelijk voor ongeveer 80% van de zakelijke vluchten tot 400 kilometer (figuur 1).



Figuur 1: Data 2019 vliegreizen tot 400 km van 17 AR bedrijven

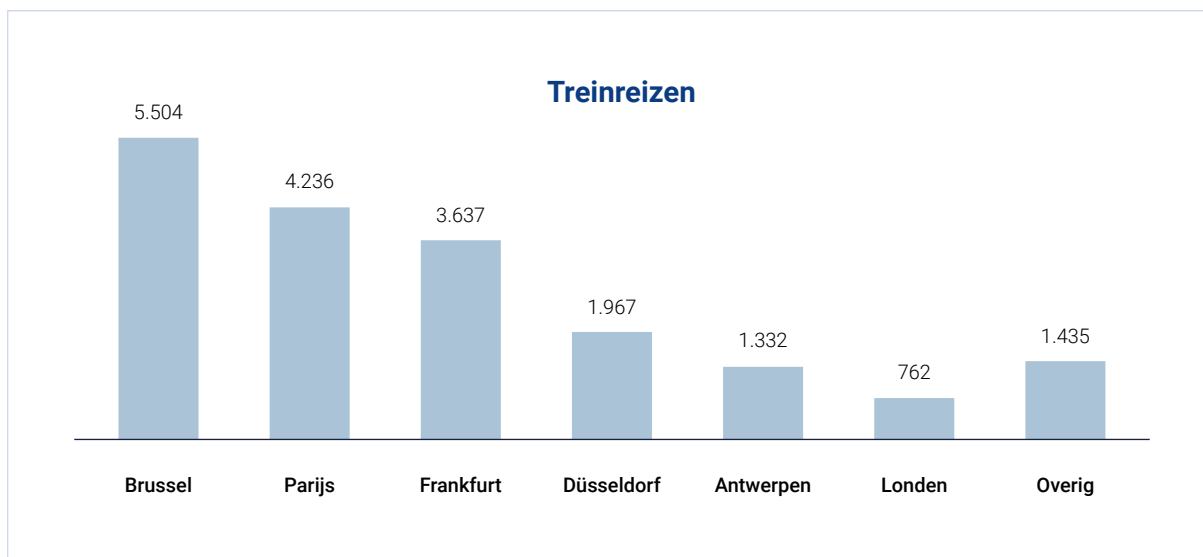
Reizigers laten het feit dat ze korter in het voertuig zitten met een vliegreis zwaar meewegen in hun beslissing om toch voor het vliegtuig te kiezen. Hierbij wordt de inefficiënte tijd rondom de vlucht vaak niet meegenomen. Werk aan de winkel voor bedrijven en reisagenten om de mogelijkheid tot het effectief benutten van reistijd bij de trein duidelijk te maken.

Daarnaast zorgt de veel lagere frequentie van treinen ten opzichte van vliegen ervoor dat toch voor het vliegtuig wordt gekozen. Hoewel de deur-tot-deur reistijd per trein naar Londen bijna gelijk is aan die van het vliegtuig en naar Parijs de reistijd per trein nu al korter is, hebben treinen door de lagere frequentie minder vaak een passende aankomsttijd. Voor Londen geldt dat de eerste trein laat in de ochtend aankomt en de laatste trein al aan het begin van de avond vertrekt. Met name extra reismogelijkheden aan de randen van de dag kunnen de verbinding voor zakelijke reizigers aantrekkelijker maken.

Dit speelt bij Frankfurt en Parijs minder en dat is terug te zien in de treindata die negen bedrijven hebben aangeleverd (figuur 2). Waar Londen hier onderaan de lijst bungelt, lijkt de internationale trein voor bestemmingen Frankfurt en Parijs de strijd met het vliegtuig al aan te kunnen.

Reizen tussen 400 en 700 km: strakkere verbindingen en meer reizigersrechten zijn essentieel

Opvallend is dat alle treinbestemmingen steden betreffen die minder dan 400 kilometer van Amsterdam liggen. Dit is niet zo gek als je kijkt naar de vliegtuigbestemmingen tussen de 400 en 700 kilometer: treinreizen naar deze bestemmingen hebben allemaal minimaal één en vaak meerdere overstappen. Dat gaat bovendien vaak gepaard met het gebruik van meerdere vervoerders, een bijkomend gebrek aan reisrechten bij vertragingen, een ingewikkeld en tijdrovend boekingsproces en deur tot deur reistijd die aanzienlijk langer is dan met het vliegtuig. Waar op afstanden tot 400 kilometer het aanbod omhoog moet, is het voor afstanden tussen 400 en 700 kilometer dus vooral belangrijk om snellere, rechtstreekse verbindingen en aankomstgarantie aan te bieden.



Figuur 2: Data 2019 treinreizen tot 700 km van 9 AR bedrijven

De trend: De vraag neemt toe!

Steeds meer bedrijven maken werk van CO₂-reductie op zakelijk reizen. De COVID-pandemie is daarin een kantelpunt geweest.⁴ Naast meer virtueel vergaderen en dus minder reizen worden vliegvluchten steeds vaker vervangen door de trein. Uit interviews met medewerkers van betrokken bedrijven blijkt dat er een sterke en toenemende bereidheid voor reizen per trein is. Ook Transport & Environment (2022)⁵ komt tot die conclusie. Reisagent BCD Travel onderschrijft dat duurzaamheid een 'hot topic' is en zal blijven en dat er een groei van het aantal treinboekingen onder zakelijke reizigers wordt gezien. De voorlopige trendanalyse over 2022 van reisagent Egencia laat zien dat het extra commitment van bedrijven en toegenomen bereidheid van reizigers ook leidt tot extra boekingen. Van januari tot en met september 2022 waren er evenveel treintransacties als in 2019 in zijn geheel.

Met deze lijn zou eind 2022 een groei van 34% voor zakelijke treinreizen te zien zijn.⁶ Op de route naar Londen geldt zelfs een groei van 10% in de eerste tien maanden van 2022 ten opzichte van heel 2019.

Op te lossen knelpunten

Bedrijven geven aan dat er nog vaak voor het vliegtuig wordt gekozen omdat treintijden niet op vergadertijdstippen aansluiten, er onvoldoende stoelen beschikbaar zijn en het comfort en de betrouwbaarheid van het treinaanbod onvoldoende zijn. De hoge frequentie van lijnvluchten maakt dat er altijd vluchten te boeken zijn die goed aansluiten op vergadertijden, zodat (extra) overnachtingen niet nodig zijn. Wanneer het aanbod en het gemak van de internationale trein verbeteren, is de potentie voor verdere groei enorm.

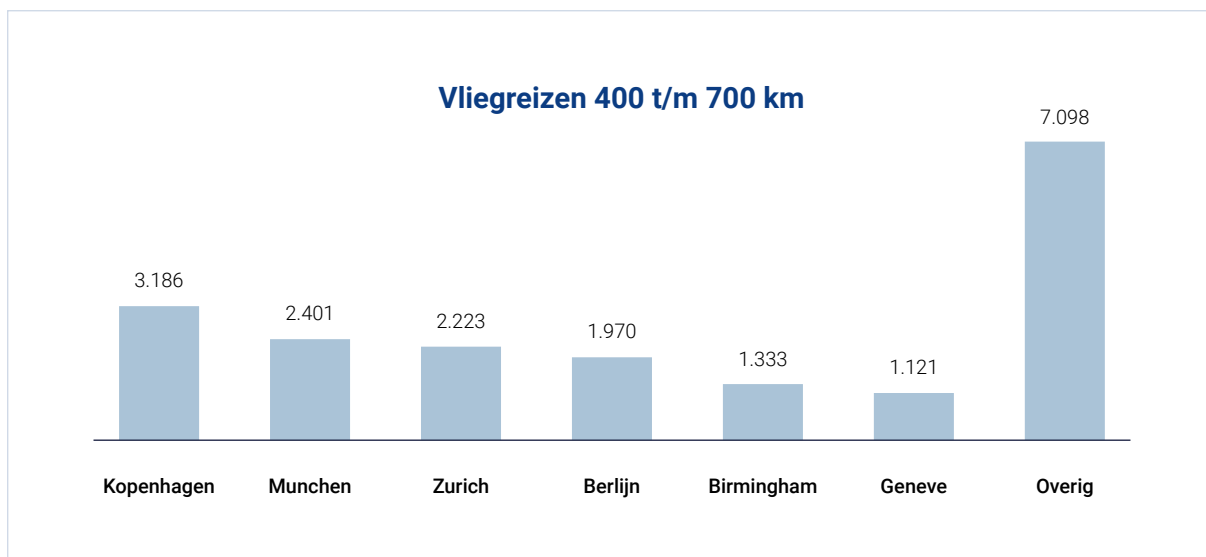
Focus op treinaanbod van en naar Londen

Iedere reis begint met een eerste stap. Wij roepen (Europese) politiek, spoorbeheerders- en vervoerders op om het verbeteren van het treinproduct van- en naar Londen die eerste stap te maken. We zien hier echt laaghangend fruit: ten eerste omdat dit de belangrijkste zakelijke bestemming op treinafstand is voor Nederlandse bedrijven. Ten tweede omdat de deur tot deur reistijd van vliegtuig en trein vergelijkbaar is. Ten derde omdat de spoorinfrastructuur al aanwezig is om op korte termijn de frequentie te verhogen. Hierdoor zullen de benodigde investeringen op dit traject relatief laag zijn, terwijl de effecten hoog zijn. Door van dit traject een succes te maken, zullen benodigde aanpassingen op andere trajecten ook gemakkelijker doorgevoerd kunnen worden.

⁴ Kennisinstituut voor Mobiliteit | Zakelijk vliegen: de reiziger, de reizen, de motieven en de vooruitzichten | 2021

⁵ Transport & Environment | Majority of employees expect top executives to set corporate flying reduction targets | 2022

⁶ Aange tekend moet daarbij worden dat Egencia meer klanten heeft gekregen.



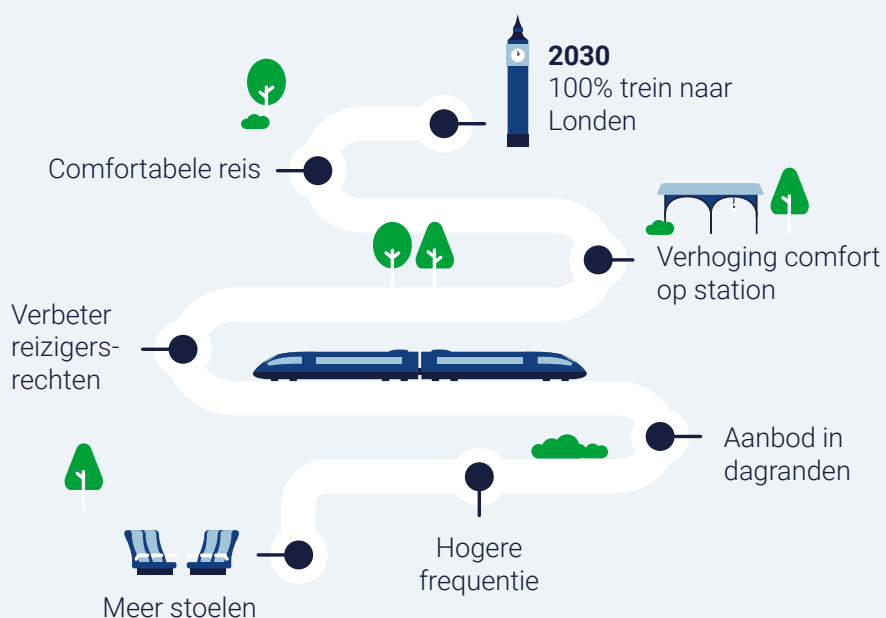
Figuur 3: Data 2019 vliegreizen tussen 400 km en 700 km van 17 AR bedrijven

Als bedrijvenscoalitie nemen we graag het voortouw om de vraagkant te (blijven) stimuleren, zodat gebruik van internationale trein op afstanden tot 700 kilometer, en zeker naar Londen, de norm wordt. We faciliteren verder onderzoek naar de wensen en behoeftes van de zakelijke internationale reiziger. Zo willen we duidelijk krijgen wat zij nodig hebben om voor de trein te kiezen. Daar willen doorlopend met spoorvervoerders over in gesprek. Zo willen wij de internationale trein vanuit de vraagkant vleugels geven.

Voor het verbeteren van het aanbod zijn de knelpunten al lang duidelijk. Door de groeiende vraag verwachten wij toenemende ambitie van spoorvervoerders- en beheerders om de knelpunten nu echt aan te pakken. Van de Europese Commissie vragen wij om regie te pakken om concurrerend treinaanbod af te dwingen op prijs, tijd, zekerheid, comfort en frequentie.

Laten we er samen voor zorgen dat in 2030 alle zakelijke reizen naar Londen per trein gaan. Regelen jullie de stoelen? Dan regelen wij de mensen.

Pad naar 100% treinen tot 700 km



Reactie NS International op two pager Anders Reizen

NS is onderdeel van de Coalitie Anders Reizen en ondersteunt de oproep niet alleen van harte maar werkt, samen met haar partner Eurostar, hard aan het verbeteren van de treinreis naar Londen op drie vlakken: meer frequenties, meer incheckcapaciteit in Amsterdam en een snellere reistijd.

Bij de Europese Commissie hebben wij een pilotvoorstel ingediend, waarmee we terminalcapaciteit willen vergroten zodat er per rit meer reizigers vanuit Amsterdam mee kunnen. Ook het opheffen van infrastructurele knelpunten, het vinden van een optimale aansluiting op de drukke kanaaltunnel dienstregeling en het vereenvoudigen van paspoortchecks zijn onderdeel van het voorstel. Allemaal met als doel de capaciteit én de aantrekkelijkheid van de verbinding te vergroten. Daarnaast blijven wij met Eurostar werken aan verhoging van de frequenties.

Met al deze acties zetten we samen met Eurostar een flinke stap in richting van meer trein- en minder vliegtuigreizigers tussen Amsterdam en Londen.