



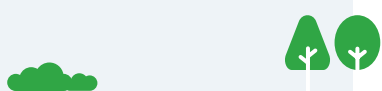
Vraag naar internationale trein voor zakenreizen groeit door

Actie nodig om verschuiving van vliegtuig naar trein verder te versnellen

De trein wordt steeds vaker gebruikt voor internationale zakenreizen op korte afstanden. Dat blijkt uit dit onderzoek van de Coalitie Anders Reizen en Natuur & Milieu. Toch kan er veel meer worden gedaan. Zo kunnen bedrijven duurzame reisopties beter verwerken in hun boekings-tool en moet er op Europees niveau meer werk worden gemaakt van een gemeenschappelijk spoorwegaanpak.

Mensen nemen vanuit Nederland het vliegtuig het meest naar plaatsen relatief dichtbij. Ongeveer 30 procent van de vluchten in Europa is korter dan 500 kilometer.¹ Belangrijke bestemmingen vanuit Nederland op deze afstanden: Londen, Parijs en Frankfurt. Deze zijn echter ook goed op een andere manier te bereiken. Namelijk per trein. Dat zorgt voor tien keer minder CO₂-uitstoot per kilometer.²

Gelukkig is dit duurzame alternatief in opkomst. Uit de data-analyse van vlieg- en treindata van 22 bedrijven, blijkt dat het aandeel treinreizen op het totaal aantal internationale reizen in de periode 1 juli 2022 tot en met 30 juni 2023 aanzienlijk is toegenomen. Inmiddels gaat 80 procent van de reizen tot 400 kilometer met de trein. En 21 procent van de reizen tot 700 kilometer, waar dat in 2019 respectievelijk 52 procent en 1 procent was.



Toch zijn er volgens Coalitie Anders Reizen en Natuur & Milieu veel kansen om de transitie verder te versnellen. Op een bestemming als Londen kiezen zelfs werkgevers die toezegden de trein de standaard te maken op afstanden tot 700 kilometer, toch nog altijd vaker voor het vliegtuig dan voor de trein. Werkgevers en hun Travel Management Companies (TMCs) kunnen hier zelf wat aan doen. Zo blijkt dat binnen boekingsystemen die bedrijven en TMCs gebruiken, de trein vaak niet te boeken is, of veel moeilijker dan het vliegtuig. Hierdoor wordt onnodig voor het vliegtuig gekozen in plaats van de trein. De trein als duurzame keuze moet het makkelijkst te boeken zijn.

Ook voor vervoerders en de Europese politiek is er werk aan de winkel. Het aantal stoelen en de frequentie op populaire bestemmingen gaat idealiter omhoog. Natuur & Milieu en de Coalitie Anders reizen vragen vervoerders daarom om te investeren in meer materieel. Ook zijn andere keuzes in nationale dienstregelingen noodzakelijk. Maar dat gebeurt niet. Dat komt door een gebrek aan Europese coördinatie op spoorcapaciteit en het boeken van tickets. Ook is er een ongelijk fiscaal speelveld: het vliegtuig heeft vergaande belastingvrijstellingen die een goede concurrentiepositie voor de trein in de weg zitten.

Wij roepen de Europese politiek dan ook op: installeer een coördinerend autoriteit die toeziet op uitvoering van een gemeenschappelijke Europese spoorwegruiimte en zorg fiscaal voor een gelijk speelveld tussen luchtvaart en trein.



Zakelijke reizen tot 700 kilometer in beeld

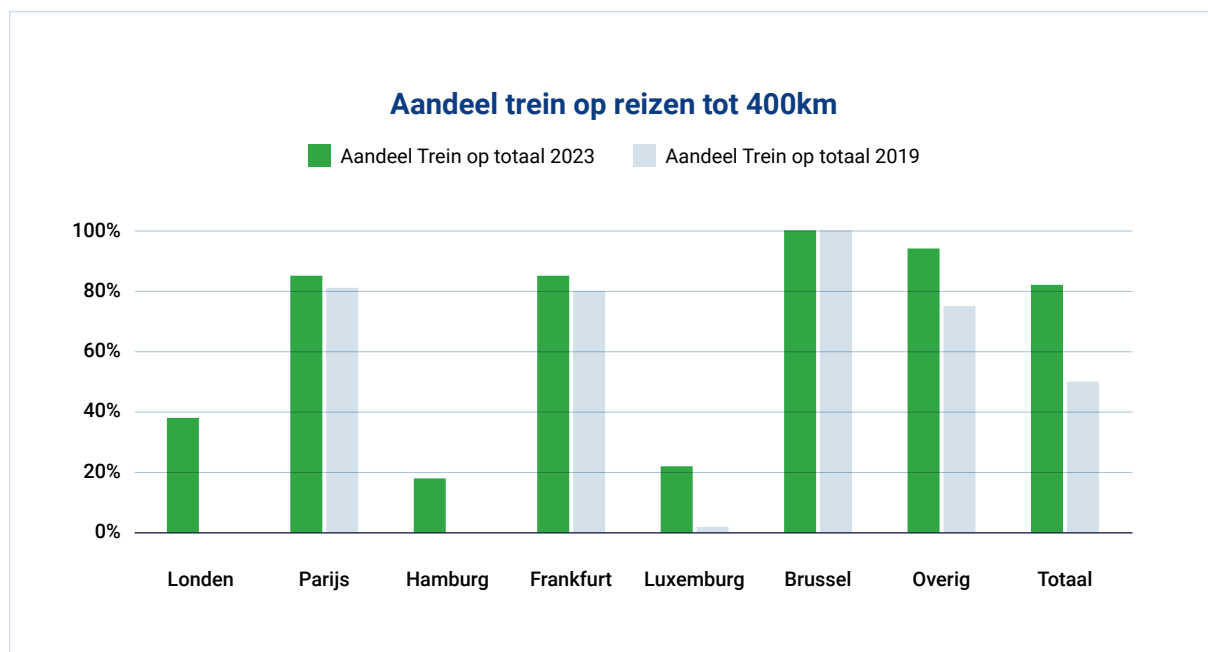
Dit onderzoek analyseert de zakelijke vlieg- en treinreizen van 22 grote werkgevers (1000+ werknemers) tussen 1 juli 2022 en 30 juni 2023. Er is voor deze periode gekozen omdat vanaf juli 2022 de reisbeperkingen als gevolg van corona in heel Europa verdwenen waren. Van 15 bedrijven kon er een volledige data-analyse worden uitgevoerd over de post-corona reisbewegingen (2022/2023). De uitkomsten zijn vergeleken met de eerder verzamelde vlieg- en treindata van 17 Anders Reizen-bedrijven uit 2019, het laatste jaar voor de coronapandemie.³ Zes bedrijven in deze analyse hebben voor beide periodes hun reisdata aangeleverd, waardoor er nog een verdiepende analyse kon worden gedaan op pre- en post-corona reisgedrag. Zo hebben we voor het eerst een beeld gekregen van de verschuiving van vliegtuig naar trein na corona, en van de impact van beleidsmaatregelen van Anders Reizen in de praktijk.⁴



Reizen tot 400km: de trein is aan een opmars bezig, maar er is nog veel groeipotentie

Er is een flinke stijging in het aandeel treinreizen op bestemmingen tot 400 kilometer. Voor alle bestemmingen zit er groei in het treinaandeel. Ook naar Londen is er een flinke stijging in het aandeel trein, maar er wordt nog altijd meer gevlogen op Londen dan getreind).⁵ Hoewel op populaire bestemmingen als Parijs en Frankfurt de trein duidelijk favoriet is, wordt in absolute aantallen nog veel naar deze bestemmingen gevlogen. Zij vormen samen met Hamburg en Luxemburg de top 5 van vliegbestemmingen onder de 400 kilometer.⁶ Er is dus veel extra CO₂-reductie mogelijk als het percentage treinreizen op deze bestemmingen nog verder omhooggaat.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM⁷) bestempelt juist Parijs, Frankfurt en Londen, en in mindere mate Hamburg, als bestemmingen waar het vliegtuig goed vervangen kan worden. Dat kan onder meer door de uitvoering van bestaande plannen voor kortere reistijden, door de inzet van grotere treinen en door hogere frequenties. Dat biedt kansen voor bedrijven om het aandeel trein in hun reizen verder te vergroten.



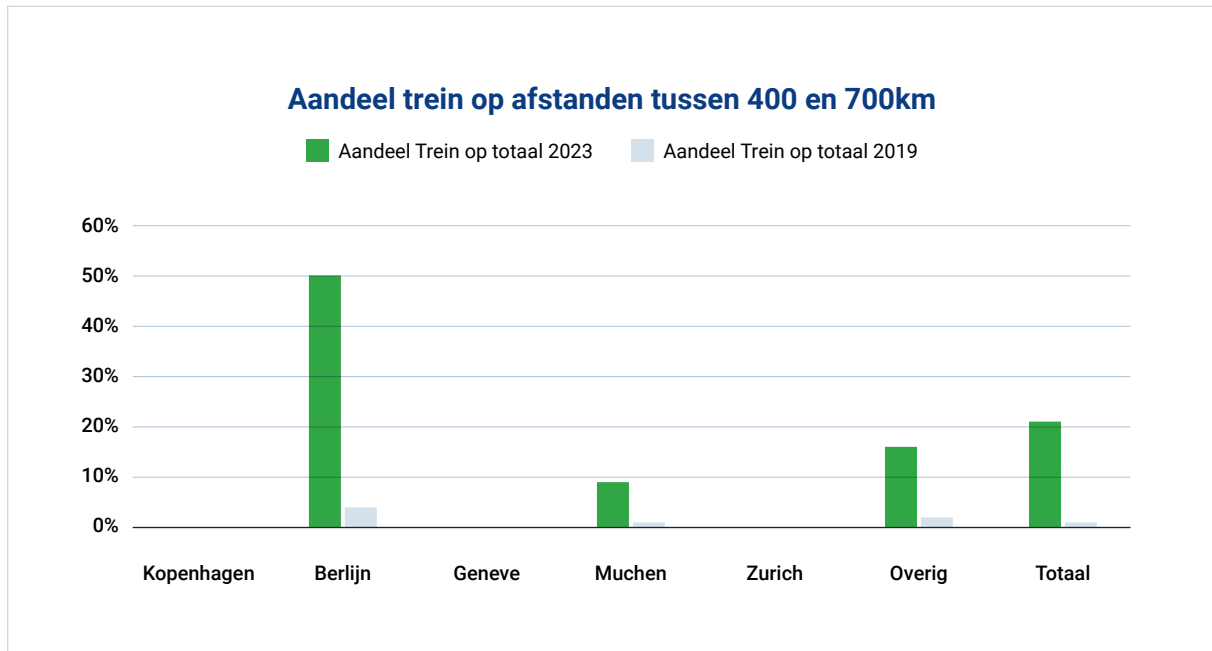
Figuur 1: Aandeel trein op reizen tot 400km 2022/2023 vs. 2019.

Reizen tussen 400 en 700km: het vliegtuig is nog altijd veel populairder dan de trein

Op afstanden tussen de 400 en 700 kilometer is het vliegtuig nog duidelijk favoriet. Toch is ook hier een flinke stijging te zien in het aandeel treinreizen. Vooral voor Berlijn lijkt de trein een reëel alternatief (50 procent vluchten vs. 50 procent treinreizen). Omdat de reistijd naar Berlijn in 2024 een halfuur korter wordt, wordt de trein op deze bestemming nog aantrekkelijker.

Voor de nummer 1 vliegbestemming op deze afstand, Kopenhagen, wordt een reistijdverkorting met de trein van anderhalf uur verwacht in 2030.⁷ Door de hoge reistijd per trein op deze verbinding, verwacht het KiM geen grote verschuiving van vlieg- naar treinreizen. Vanwege de ambitie van Anders Reizen-bedrijven én omdat de treinreis in een acceptabele werkdag gegoten kan worden, denken Natuur & Milieu en Coalitie Anders Reizen desondanks dat het aandeel treinreizen dan aanzienlijk zal groeien.

Op basis van alle bedrijven die vliegdata hebben aangeleverd voor 2022/2023, zijn de meest populaire bestemmingen: Kopenhagen, Berlijn, Genève, München en Zürich.



Figuur 2: Aandeel trein op reizen tussen 400 en 700km 2022/2023 vs. 2019.

De Trend: aanzienlijke toename in aandeel treinreizen tot 700 kilometer

De zes bedrijven die voor beide periodes hun reisdata hebben aangeleverd, reizen nog altijd aanzienlijk minder dan voor de covid pandemie. De daling is veel groter voor het vliegtuig (56 procent) dan voor de trein (28 procent). Deze bedrijven laten duidelijk zien dat ze overstappen van vliegen naar treinreizen.

Transport & Environment⁸ komt tot eenzelfde conclusie. Zij vergeleken trein- en vliegdata van 14 Europese bedrijven uit verschillende sectoren voor de jaren 2019 en 2022. Elk bedrijf in de steekproef vloog aanzienlijk minder dan in 2019. Voor 11 van de 14 bedrijven werd het aandeel treinreizen groter. Ook dit laat verschuiving van vlieg- naar treinreizen zien.

Conclusie van de data-analyse: bedrijven maken werk van hun ambities, maar hebben hulp nodig

De onderzochte bedrijven maken echt werk van hun doelstelling om minder CO₂ uit te stoten op zakelijke reizen. Dat gebeurt door überhaupt minder te reizen, maar ook door steeds vaker de trein te verkiezen boven het vliegtuig. Met name op afstanden tot 400 kilometer is de groei van trein aanzienlijk.

Op afstanden tussen de 400 en 700 kilometer is de groei beperkt. Voor de meeste werkgevers geldt dat er een maximum zit aan de hoeveelheid extra reistijd en extra kosten die werknemers mogen maken om per trein op een bestemming te komen. Voor een populaire vliegbestemming als Kopenhagen betekent dit dat vliegen daarom vaak toch is toegestaan, ondanks dat het binnen de 700 kilometer grens valt. Op afstanden tot 400 kilometer is de potentie wel groot. Maar ook daar wordt nog steeds vaak voor het vliegtuig gekozen.





Anders Reizen en Natuur & Milieu onderstrepen de potentie om op deze trajecten de trein de beste en snelste – en dus meest aantrekkelijke – keus te maken. Daarvoor zullen verschillende barrières geslecht moeten worden, waarvoor zowel werkgevers, TMCs, vervoerders en Europese en nationale politiek stappen moeten zetten. Welke dat zijn, bespreken we hieronder.

Barrières en kansen

Voor de inventarisatie van barrières en maatregelen is gebruikgemaakt van eerdere onderzoeken, expertinterviews en inzichten die zijn opgedaan tijdens een rondetafelgesprek tussen bedrijven over verduurzaming van internationale zakenreizen, georganiseerd door Anders Reizen in augustus 2023. De belangrijkste barrières en actiepunten hieruit hebben we per betrokkene op een rij gezet.



Bedrijven

De belangrijkste uitdaging voor bedrijven ligt bij het opstellen van concreet uitgewerkt beleid en goede communicatie hierover, zodat degenen die een reis willen maken of boeken weten aan welke criteria zij zich moeten houden. Ook wordt het beleid niet altijd vertaald naar de gebruikte boekingsstool of de instructies aan het TMC. Hierdoor gaat tijdens het boeken het beleid verloren. Verder wordt er vaak niet gemonitord en geëvalueerd, waardoor niet bijgestuurd wordt.

Acties voor bedrijven:

- Stel vast wat de criteria zijn voor het boeken van een reis. Bepaal wie de reis mag boeken en wat de uitzonderingscriteria zijn. Zorg daarnaast voor goede interne communicatie over de afwegingen.
- Kies een boekingsstool die jouw beleid ondersteunt. Zorg dat duurzame beleidskeuzes ook echt terugkomen in de tool én dat de tool gebruikt wordt. Goede instructies voor de TMC zijn daarbij van groot belang.
- Monitor welke reizen geboekt worden en of het beleid daarin gevolgd wordt. Stuur bij als dit niet het geval is.





Travel Management Companies

Zo'n 70 tot 90 procent van de internationale zakenreizen wordt geboekt via Online Booking Tools (OBTs). De meeste TMCs bieden één of meerdere OBTs aan. Niet in elke OBT is het echter mogelijk om treinreizen als standaard in te stellen voor bepaalde bestemmingen. Andere OBTs bieden maar een zeer beperkt aantal treinreizen aan.

De meeste TMCs hebben de door bedrijven gebruikte OBTs niet in beheer. Daardoor kunnen TMCs vaak nauwelijks invloed uitoefenen op reismogelijkheden en de daarmee gepaard gaande duurzaamheidskeuzes. TMCs die zelf hun technologie en OBT ontwikkelen, hebben die invloed wel. Zij hebben dus grotere impact op het gedrag van reizigers.

Acties voor TMC's:

- Adviseer bedrijven om alleen gebruik te maken van OBTs met duurzaamheidsopties, zoals een uitgebreider lokaal en internationaal treinaanbod en reisbeleidsturing.
- Stel harde eisen aan ontwikkelaars van OBTs om het boeken van internationale treinreizen gemakkelijk te maken.
- Adviseer bedrijven proactief bij het inrichten van hun reisbeleid, het boekingsproces en de implementatie in de OBT zodat duurzame keuzes de meest voor de hand liggende keuzes worden.



Spoorvervoerders

Spoorvervoerders richten zich in toenemende mate op internationaal spoorvervoer. Sinds 2020 rijdt Eurostar vier keer per dag rechtstreeks van Amsterdam naar Londen en vice versa. Ook met European Sleeper is er een nieuwe exploitant actief voor internationaal treinvervoer vanuit Nederland. En er zit meer in het vat: zowel Arriva, Qbuzz, GoVolta als Flixtrain hebben zich naast de NS gemeld met plannen om vanaf 2025 internationale verbindingen aan te bieden.

Tegelijkertijd voldoet de trein niet altijd aan de wensen van de zakelijke reiziger. Dat komt onder andere doordat verschillende vervoerders nauwelijks samenwerken. Daardoor is er geen gezamenlijk systeem voor het boeken van tickets. Ook hebben reizigers vanwege een gebrek aan onderlinge afspraken nauwelijks reizigersrechten voor hun hele doorreis, waardoor overstappen tussen vervoerders bijzonder risicovol is. Daarnaast zijn er nauwelijks faciliteiten op stations en in de trein voor zakelijke reizigers.

Acties voor spoorvervoerders:

- Zet actief in op capaciteitsvergroting: investeer in meer treinen en in dubbeldekkers. Zorg voor druk op nationale en Europese overheden om internationale trein meer prioriteit te geven in de dienstregeling.
- Zorg voor goede faciliteiten voor zakelijke reizigers, zoals vergaderplekken en belhokjes in de trein en op stations.
- Adopteer voor internationaal spoorvervoer een systeem van reizigersrechten (vergoedingen bij vertragingen en uitval), zoals nu al actief is in de luchtvaartsector.
- Focus op het vergroten van het totale aantal reizigers voor de internationale trein door achter het MDMS-voorstel⁹ van de Europese Commissie te gaan staan. Pleit bovendien voor een Europees gremium voor de verdeling van spoorcapaciteit.





Nationale en Europese overheden

De internationale trein krijgt onvoldoende aandacht van nationale overheden. Dienstregelingen zijn vaak gebaseerd op het binnenlandse treinverkeer. De internationale treinen worden op het al drukbezette spoor hieromheen gepland. Het is gunstig dat de Europese Commissie recent is gekomen met een voorstel voor een verordening 'betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuurcapaciteit in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte.' Maar er is nog veel werk te doen om dit voorstel aangenomen te krijgen. Ondertussen is een voorstel dat moet zorgen dat het boeken van internationale (trein)tickets gemakkelijker wordt (de MDMS-richtlijn) recent juist uitgekleet en vooruitgeschoven. Dat laat zien dat er onvoldoende regie en daadkracht is vanuit Europa om gebruik van internationale spoorvervoer te verhogen en verbeteren.

Tegelijkertijd weet de Europese Unie met de Europese Slotverordening en haar werk aan een Single European Sky, wél een stevig sturende rol op de capaciteit van de luchtvaart te pakken. Daarnaast zijn onderhandelingen over accijns op kerosine juist tot stilstand gekomen. Dat houdt het vliegproduct kunstmatig goedkoop. Zeker omdat luchtvaart voor aanzienlijke milieu- en klimaatschade zorgt is dat moeilijk uit te leggen. Het rapport 'Ticket Price of Trains vs Planes – A Europe-wide Analysis' van Greenpeace laat zien dat op 113 Europese routes voor 71 procent van de stedenparen het spoor duurder was dan vliegen. Gemiddeld waren treinreizen twee keer zo duur als vliegen.¹⁰ Zeker voor Londen en Parijs kan prijs een groot verschil maken in de reizigersaantallen. Ook voor bedrijven. Wij roepen de Europese Commissie dan ook op: creëer effectieve Europese coördinatie en een gelijk speelveld voor de trein en luchtvaart.

Acties voor nationale en Europese overheden:

- Maak haast met publicatie van het MDMS-voorstel, zodat bedrijven de mogelijkheid krijgen om eenvoudig de meest duurzame vervoerswijzen te boeken.
- Zorg voor een gelijk fiscaal speelveld voor trein en luchtvaart. Neem daarbij de externe kosten van milieu- en klimaatschade mee.
- Maak een prioriteit van Europese coördinatie op het gebruik van de spoorweginfrastructuur in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte. Nationale overheden moeten de internationale trein een prominente plek geven in de dienstregeling. Ook moeten ze het maximaal benutten van de bestaande spoorcapaciteit voor de internationale trein faciliteren. Barth Donners, Consultant Sustainable Mobility - Rail & Public Transport bij Royal HaskoningDHV ziet daarvoor de mogelijkheden die in het kader hieronder zijn weergegeven.



Is er capaciteit op het spoor, of moeten we spoor aanleggen?

Er zijn veel mogelijkheden om extra capaciteit te creëren op de huidige infrastructuur.

Deze capaciteit is te vinden in twee dingen.

1. Gebruik onbenutte treinpaden in de dienstregelingstructuur

De capaciteit van de infrastructuur wordt verdeeld met de hulp van zogenoemde treinpaden. Deze paden creëren een structuur in de dienstregeling. Ieder uur vertrekt een trein op dezelfde minuut naar dezelfde bestemming. Vaak is het zo dat in de dienstregeling bijna elk halfuur of zelfs ieder kwartier een plek is gereserveerd. Dat geeft mogelijkheden voor uitbreiding. Een voorbeeld: De IC Berlijn en ICE naar Frankfurt rijden één keer in de twee uur. Dit 'pad' is wel ieder uur beschikbaar. Met kleine aanpassingen is zelfs ieder halfuur een pad mogelijk. Hiermee kan de frequentie naar Duitsland worden vervijfvoudigd.

2. Koppel treinstellen en stap over op dubbeldekkertreinen

In Europa is afgesproken dat op internationale lijnen treinen met een lengte tot 400 meter moeten kunnen rijden. Dat staat gelijk aan de lengte van een dubbele rode Eurostar of een dubbele ICE. Twee aan elkaar gekoppelde treinstellen dus. Vanwege die afspraak is de infrastructuur dan ook op die lengtes ingericht. Toch worden de meeste ritten uitgevoerd met enkele stellen. Structureel gaan rijden met 'dubbele stellen' zou dus de zitplaatscapaciteit per rit verdubbelen. Ook is het mogelijk om hogesnelheids-dubbeldekkertreinen in te zetten. Deze rijden al op trajecten in Frankrijk, Spanje, Duitsland en België. Door enkele enkeldeks stellen te vervangen door dubbele dubbeldekkertreinen, kan de zitplaatscapaciteit per rit verdrievoudigen.

De combinatie van keuzes in dienstregeling en de inzet van materieel kan veel meer capaciteit voor de reiziger bieden. Naar Duitsland zouden tien tot vijftien keer meer zitplaatsen kunnen worden geboden. Naar het zuiden vier tot zes keer meer zitplaatsen. Hiervoor is geen extra (HSL-)infrastructuur nodig.

Wel vraagt dit uiteraard om keuzes: kleine aanpassingen in de dienstregeling, investeringen in extra materieel en extra mogelijkheden om dat materieel te kunnen opstellen en reinigen wanneer het niet in gebruik is. Maar wat blijft staan: we hoeven het niet te hebben over nieuwe lijnen, wel over meer treinen.

Werkgroep Internationale Trein

Coalitie Anders Reizen bestaat uit 70 grote werkgevers met de ambitie om de CO₂-uitstoot van hun zakelijke reizen per fte te hebben gehalveerd in 2030, ten opzichte van 2016. Uit onderzoek van CE Delft blijkt dat het gebruik van de trein in plaats van het vliegtuig voor afstanden tot 700 kilometer, kan zorgen voor 8 procent reductie van de totale CO₂-uitstoot van zakelijke reizen van Nederlandse werkgevers.¹¹

Om deze potentie te benutten en acties te formuleren, is de werkgroep Internationale Trein in het leven geroepen. De werkgroep streeft naar het gebruik van de trein in plaats van het vliegtuig voor internationale reizen op afstanden tot 700 kilometer. Om dit te realiseren, richten we ons op bedrijven, zakelijke reizigers, reisagenten, spoorvervoerders, spoorbeheerders en de (Europese) politiek. Al deze partijen spelen een cruciale rol in het realiseren van de treinpotentie.



Verwijzingen:

- ¹ [EUROCONTROL | Data Snapshot on CO₂ emissions and flight distance](#)
- ² [Milieu Centraal | Vliegen of ander vakantievervoer?](#)
- ³ Deelnemende Anders Reizen bedrijven aan het onderzoek zijn APG, Capgemini, Deloitte, Eneco, EY, KPMG, PwC, Strukton, Sweco, Schiphol, Vitens, TNO, VodafoneZiggo, Provincie Groningen, Arcadis, Royal HaskoningDHV, Thales, Friesland Campina, Rijksoverheid en Accenture. Ook niet-leden Ahold Delhaize en TomTom hebben meegedaan.
- ⁴ De opstellers van dit rapport zijn bewust dat bedrijven die hebben meegewerkt aan dit onderzoek tot de koplopers behoren op duurzaam reisbeleid en dat het om een beperkt aantal bedrijven gaat. De verschuiving die deze bedrijven maken is dus indicatief voor de brede trend.
- ⁵ In 2019 ging er nog geen rechtstreekse trein naar van Amsterdam naar Londen en was het aandeel trein op bestemming Londen dan ook nog beperkt.
- ⁶ Het betreft bestemmingsluchthavens: vluchten waarbij op deze luchthavens een overstap wordt gemaakt zijn niet meegenomen. Ook is alleen een vergelijking gemaakt tussen vlieg- en treindata. Reizen met de auto zijn buiten beschouwing gelaten.
- ⁷ [KIM | Substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor in 2030 en 2040](#)
- ⁸ [Rail first for business_2023 11](#) (transportenvironment.org)
- ⁹ Het boeken van internationale treintickets is nu moeilijk, door het ontbreken van een systeem waarin alle tickets van verschillende spoorvervoerders zijn opgenomen. De Multimodal Digital Mobility Services (MDMS) richtlijn zou hier verandering in moeten brengen. Volgens [zakenreisnieuws.nl](#) hebben grote spoorvervoerders hebben zich hier tegen verzet omdat ze bang zijn dat het delen van data hun concurrentiepositie verslechterd. Onder druk hiervan heeft de Europese Commissie het voorstel afgezwakt, en inmiddels vooruitgeschoven.
- ¹⁰ Het KiM komt in een recente publicatie tot andere getallen, maar bekijkt slechts 13 verbindingen en alleen een boekingstermijn van 6 weken. Het Greenpeace-rapport bekijkt 113 verbindingen en meerdere boekingstermijnen (2, 4 en 7 dagen, 1 maand en 4 maanden voor dag van vertrek) en is dus representatiever.
- ¹¹ [CE_Delft | CO2effect_van_Anders_Reizen](#)

