

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1363

Vragen van de leden **Schonis** en **Paternotte** (beiden D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat over *het bericht «Onderzoek: een op de drie vluchten vanaf Schiphol zou ook per trein kunnen»* (ingezonden 2 december 2019).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 16 januari 2020).

Vraag 1

Kent u het onderzoek waaraan wordt gerefereerd in het betreffende artikel?¹ Zo ja, hoe oordeelt u over de conclusies?

Antwoord 1

Ik ken het onderzoek. Het rapport van Royal HaskoningDHV presenteert gegevens met betrekking tot vluchten van en naar Schiphol Airport, Rotterdam-The Hague Airport en Eindhoven Airport, maar trekt geen conclusies.

In het rapport is gekeken naar bestemmingen die hemelsbreed maximaal 750 kilometer van die luchthavens gelegen zijn. De reisafstand en -tijd over land kunnen in de praktijk (veel) groter zijn. Het rapport kijkt niet naar de mate waarin de trein op die bestemmingen ook daadwerkelijk een kansrijk alternatief is. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft in 2018 in het rapport «Substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor» inzichtelijk gemaakt voor welke bestemmingen de trein een kansrijk alternatief zou kunnen zijn. Op basis hiervan werk ik samen met partijen uit de spoor- en luchtvaartsector aan een actieplan ter versterking van de internationale trein en van de interactie tussen trein en vliegtuig.

Vraag 2

Hoe groot is de rol van het toerisme op het aantal vluchten van en naar Nederlandse vliegvelden?

Hoeveel vluchten zijn dit in totaal en hoeveel personen worden er met het doel toerisme vervoerd?

¹ Volkskrant, 27 november 2019; <https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/onderzoek-een-op-de-drie-vluchten-vanaf-schiphol-zou-ook-per-trein-kunnen~b581a302/>

Antwoord 2

Op één vlucht zitten over het algemeen passagiers met uiteenlopende reismotieven. Het is daarom lastig om aan te geven hoe groot de rol is van passagiers met een toeristisch motief op het aantal vluchten naar Nederlandse vliegvelden. In het rapport «Economisch belang marktsegmenten Schiphol» van SEO (2018) is wel een schatting gemaakt van het aantal vluchten naar typische vakantiebestemmingen. Dit blijkt 10% van het totaal aantal vluchten op Schiphol te zijn. Dit aandeel is uiteraard afhankelijk van de gekozen definitie en bovendien is het zeker niet zo dat er geen vakantiepassagiers op de overige 90% van de vluchten op Schiphol zitten. De verhouding tussen de verschillende soorten passagiers was op Schiphol in 2018 als volgt: 33% van alle passagiers op Schiphol heeft een zakelijk motief (inclusief congres en studie), 46% gaat op vakantie (en heeft dus een toeristisch motief), 20% bezoekt vrienden of familie en 1% heeft een overig motief (bron: Schiphol Group). Uit de reizigersmonitor 2017 van Eindhoven Airport blijkt dat 73% van de passagiers op deze luchthaven een vakantiemotief heeft (inclusief weekend breaks), 14% gaat op reis om familie of vrienden te bezoeken en de rest heeft een zakelijk of overig motief. Voor de overige regionale luchthavens in Nederland zijn deze gegevens er niet voor zover mij bekend.

Vraag 3

Wat is de economische toegevoegde waarde van het aantal vakantievluchten aan de Nederlandse economie?

Antwoord 3

Er zijn mij geen gegevens bekend over de omvang van de specifieke toegevoegde waarde van vakantievluchten of passagiers met een toeristisch motief aan de Nederlandse economie. In een onderzoek naar de actuele economische betekenis van Schiphol, uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, wordt wel onder meer ingegaan op de betekenis van de groeiende toeristische sector in Nederland en de rol van luchtvaart daarbij. Dit onderzoek zal u op korte termijn worden toegezonden.

Daarnaast zijn er studies die ingaan op de bijdrage die verbindingen door de lucht vanaf Schiphol leveren aan de welvaart van Nederland, waarbij verschillende segmenten worden onderscheiden. Welvaartsbijdrage is echter een breder begrip dan toegevoegde waarde. In het onderzoek «Het belang van leisurevervoer op Schiphol» van SEO (2019) bijvoorbeeld zijn schattingen gemaakt van de welvaartsbijdrage van leisurevervoer. SEO heeft berekend dat netwerkmaatschappijen op Schiphol jaarlijks € 2,7 miljard bijdragen aan de Nederlandse welvaart, waarvan 50% (€ 1,4 miljard) is toe te schrijven aan leisurepassagiers. Point-to-pointmaatschappijen dragen jaarlijks € 1,7 miljard bij aan de welvaart, waarvan 73% (€ 1,3 miljard) op het conto komt van leisurepassagiers. Alhoewel de resultaten voor netwerkmaatschappijen en point-to-pointmaatschappijen in deze analyse niet optelbaar zijn, kan volgens SEO wel geconcludeerd worden dat leisurepassagiers verantwoordelijk zijn voor ruim de helft van de welvaart die door de luchtvaart op Schiphol wordt voortgebracht. «Leisurepassagiers» zijn in dit onderzoek overigens passagiers die op vakantie gaan en passagiers die familie en vrienden bezoeken.

Vraag 4

Hoeveel toeristen nemen vanuit Nederland de trein richting hun vakantiebestemming?

Antwoord 4

Internationaal reizen met de trein zit in de lift. In de zomermaanden van 2019 was er bij NS Internationaal bijvoorbeeld sprake van een gemiddelde groei van 13% over alle bestemmingen ten opzichte van dezelfde periode in 2018, waar in 2018 en 2017 ook al sprake was van een groei van respectievelijk 10% en 6,4% ten opzichte van het jaar daarvoor. Met name op de verbindingen naar Berlijn, Parijs en Brussel was een sterke groei te zien. Desondanks gaat het grootste deel van de Nederlanders nog altijd met de auto of het vliegtuig op vakantie. In 2018 maakten Nederlanders bij binnenlandse vakanties 1,1 miljoen keer gebruik van de trein. Bij vakanties in eigen land reisde 88% van de reizigers met de auto, dit zijn 16,5 miljoen vakanties.

Bij vakanties buiten de landsgrenzen reisden Nederlanders 650.000 keer met de trein van en naar hun vakantiebestemming. In 9 van de 10 gevallen werd met het vliegtuig of de auto gereisd. Het vliegtuig was goed voor 10,3 miljoen vakanties en de auto voor 9,9 miljoen vakanties (bron: CBS, CVO 2018).

Vraag 5

Wat zijn de grootste drempels voor toeristen om de trein te laten staan en met het vliegtuig naar hun vakantiebestemming te gaan terwijl hun vakantiebestemming binnen de 750 km ligt en per trein goed bereikbaar is?

Antwoord 5

In het hierboven genoemde KiM rapport uit 2018 zijn de belangrijkste factoren benoemd op basis waarvan de trein aantrekkelijker kan worden gemaakt als alternatief voor het vliegtuig. Het gaat om reistijd/frequentie, prijs en comfort. Het in het antwoord op vraag 1 genoemde actieplan is gericht op deze factoren.

Vraag 6

Bent u het ermee eens dat het noodzakelijk is al een alternatief voor vliegen te bieden tijdens het boeken van tickets?

Antwoord 6

Het is wenselijk dat het zoeken en boeken van internationale treintickets makkelijker wordt gemaakt. Ook zou het voor de consument gemakkelijker zijn als meer zoekmachines het mogelijk maken om reisopties via verschillende modaliteiten met elkaar te vergelijken, zoals sommige websites nu al doen. In het algemeen vind ik het belangrijk dat reizigers een goede keuze kunnen maken tussen verschillende reisopties. Dit is ook waarom ik inzet op Mobility-as-a Service (MaaS) en de 7 MaaS-pilots in ons land. De pilot in Limburg heeft daarbij een internationale dimensie, zodat ook internationaal (ov-) betalen hierin vorm zal krijgen.

Vraag 7, 8

Wat is de reden dat nog niet bij iedere reisorganisatie naast vliegreizen voor korte afstanden ook standaard treinreizen worden aangeboden?

Bent u bereid in gesprek te gaan met reisorganisaties om naast vliegreizen ook treinreizen aan te bieden?

Antwoord 7, 8

Reisaanbieders bepalen zelf hun aanbod en doen dit alleen als ze het vertrouwen hebben dat het ook wordt afgenomen. Dat aanbod moet daarom aantrekkelijk zijn qua inhoud, vorm en prijs voor de klant. Er zijn dan ook regelmatig gesprekken met de reisbranche om te bespreken op welke wijze het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan het aantrekkelijker maken van het reizen per internationale trein. Ook belangrijk is dat de reisorganisaties de treinreizen gemakkelijk kunnen boeken. Om te bezien welke stappen daar in genomen kunnen worden zal mijn ministerie in gesprek gaan met de reisbranche en NS International.

Vraag 9

Op welke manier wordt het reizen per trein voor korte afstanden aantrekkelijker gemaakt ten opzichte van vliegreizen?

Antwoord 9

Zie de antwoorden op vraag 1 en de vragen 5 tot en met 8.