
THE CHOICE FOR RAILWAY AS A MODE OF TRANSPORT FOR TOURISM AMONG DUTCH TOURISTS

Bachelor Thesis

Author:	Mariëlle Lunshof
Student number:	S3442950
Supervisors:	Dr. N. Sharma and Dr. A.J. Imperiale
Degree Programme:	Human Geography and Planning
Date:	14/01/2021

Summary

This research explores the factors that have an impact on the decision-making process of transport mode choice among Dutch tourists in order to find an answer to the research question “What factors determine the choice of railway as a mode of transport for intra-European routes among Dutch tourists?”. A mixed-methods approach has been used with questionnaires and interviews. The factors that influence the decision-making process of choosing a mode of transport are distinguished using statistical analyses based on questionnaire outcomes. The most popular railway routes among Dutch tourists result from the questionnaires and show that the most popular destinations are capital cities that are less than 800 kilometre away and have a direct railway connection to the Netherlands. Both interview and questionnaire outcomes show that intra-European railway services can be improved by lowering ticket prices, simplifying the booking process and better cooperation among the various railway companies. The overall outcomes of the research show that the factors ‘environmental awareness when booking a holiday’, ‘type of destination’, ‘number of fellow travellers’, ‘railway satisfaction’ and ‘convenience satisfaction’ have the largest impact on the choice of railway as a mode of transport for tourism among Dutch tourists.

Introduction

Dutch tourists are among the most active holiday participants within Europe, they come third after Norwegians and Finns in terms of travelling for pleasure (Statistics Netherlands, 2011). Most of the money spent by Dutch tourists is spent abroad. According to Statistics Netherlands (2011), 80% of the tourism expenditure is international expenditure. This is of great economic relevance for the destination countries, but also has environmental impacts on the planet as a whole (Zirulia, 2014).

Transport and tourism are intertwined with each other as transport plays a role in tourism and vice versa (Hopkins, 2019). Between 2009 and 2013, the tourism sector was accountable for 8% of the total global greenhouse emissions, of which a large part comes from tourism transport (Lenzen et al., 2018). This means that tourism as a whole is largely unsustainable and that change is needed in order to lower global carbon emissions. If the emissions of the tourism transport sector do not decrease, it will soon become impossible to reach the climate mitigation goals outlined in the Paris Climate Accord (Peeters et al., 2019). At the moment, there are insufficient numbers of tourists who choose for sustainable options like coach or railway (Hopkins, 2018). Mainly air travel is problematic in terms of carbon emissions, whereas trains are a more sustainable alternative (Hopkins, 2018). Figure 1 gives an overview of how the carbon dioxide emissions of plane and train differ among popular European routes. As Figure 1 shows, the carbon dioxide footprint of trains is in all cases lower than that of airplanes. This means that if more people would opt for railway as a mode of transport instead of air travel, the overall carbon footprint of tourism transport would lower. This would be a favourable situation in order to limit global warming as a result of carbon emissions.

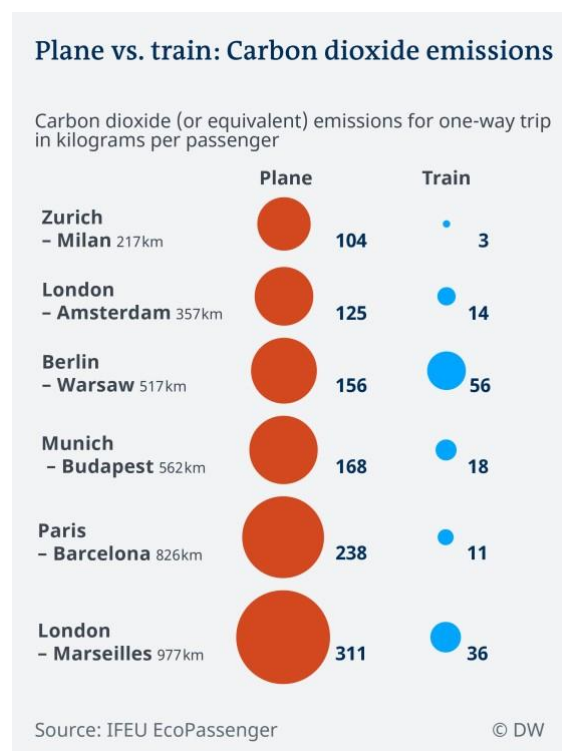


Figure 1. Carbon Dioxide Footprint

Source: DW (2018)

In order to find out how railway can be made attractive in the future, research is needed on what factors influence the decision-making process of tourists choosing a mode of transport towards their

destination. Some research has already been done on this, but this mainly includes general research on travel mode decision making and case studies from China. Research has been conducted by Kelly et al. (2017) on tourist-destination mode choices in relation with environmental impacts. Outcomes of this research show that tourists can be encouraged to use public transport by implementing innovative transportation-management strategies, which leads to a decrease in greenhouse gas emissions and energy consumption. A Chinese case study by Shi et al. (2020) investigates which influencing factors predict students' mode choice for high speed railway or airplane for tourism. Chan & Yuan (2017) have studied the impact of high-speed rail on the travellers' behaviour in China. Where China and Europe are about the same in size, their railway systems differ from each other, as in Europe railways cross borders and services are thus ran by various companies. This makes the European system more complex and thus research that focusses on intra-European railways is needed. There is no research yet that focusses on the factors that determine the choice of railway as a mode of transport in Europe specifically, so this research gap has been addressed by this study.

Research Problem

The aim of this research is to find out what factors determine the choice of railway as a mode of transport for intra-European routes among Dutch tourists. This needs to be found out as there is little research that focusses on the choice of railway as a mode of transport for tourists across Europe, while at the same time there is a need to lower carbon emissions in order to be in line with the Paris Climate Accord (Peeters et al, 2019). As railway forms a sustainable alternative for transport modes such as airplane and car, research is needed on when and why tourists choose train as a mode of transport for holidays in Europe (Peeters et al., 2019). Based on this, European railway services could be improved in order to make railway a more attractive mode of transport. The study targets 'Dutch tourists' as the sample for analysis, as they are among the most active international holiday participants in Europe (Statistics Netherlands, 2011). There are various typologies of tourism-transport and Peeters et al. (2019) characterizes these as travel between home and destination, transport-as tourism and transport on the destination itself. This research is focused on the travel between home and destination.

The central question for this research is "What factors determine the choice of railway as a mode of transport for intra-European routes among Dutch tourists?". Secondary questions that arise from this question are:

1. What factors influence the decision-making process of Dutch tourists choosing a mode of transport towards their destination?
2. Which intra-European railway routes are the most popular among Dutch tourists and why?
3. How can intra-European railway services be improved when taking into account the factors that determine Dutch tourists to choose railway as mode of transport towards their holiday destination?

In order to come to an answer to the research questions, a theoretical section discusses the main theories relevant to the research. Afterwards, the conceptual model and hypotheses built on such a theoretical framework are presented. Next, in the methodology section, the quantitative and qualitative methods used for this research are described. Afterwards, the findings of the research are

structured according to the research questions. Finally, the conclusions of this research are presented together with a discussion.

Theoretical Framework

There are various existing theories and concepts about tourism mobility and travel behaviour relevant for this research. Gouveia Barros (2012) researched how tourists make decisions in terms of transport choice and how their behaviour as a tourist is linked to this decision. To explain this phenomenon, they used the economic theory of consumer behaviour, which states that a consumption decision taken by an individual always aims to maximize utility within the budget, and is thus subject to prices and income (Varian, 1987). In line with this theory, but including some extra factors, Peeters et al. (2019) state that both transport mode and distance are a complex result formed by prices, travel time, convenience and income. Studies that focus on university students as a research population include some other factors in their decision models as well. According to Whalen et al. (2013) travel cost, individual attitudes and environmental factors have the largest impact on travel mode choice among university students. On the other hand Shi et al. (2020) argue there are more factors that predict student mode choice for tourism. Results show that gender, transportation cost and time, sources of funds and travel partner(s) are significant factors that lead to choosing the railway as a mode of transport. According to Miller and Wright (1999) mode-choice behaviour is mainly influenced by the variables cost, travel time, frequency, convenience, flexibility, comfort and safety. Based on this research, Kelly et al. (2017) concluded in their research that mode choice is also influenced by travel group size and composition, length of the trip, location and type of trip/trip activities.

In a study on the impact of the Chinese high-speed rail on travel behaviour by Chan & Yuan (2017), characteristics of the travellers and their satisfaction with the railway are used to explain behaviour like destination choice, transportation mode and travel frequency. Outcomes show that socio-demographic characteristics like age, occupation, income and travel budget have a significant impact on travel behaviour. Furthermore, the research shows that satisfaction with the transport services has a large impact on whether the traveller intends to make use of the service again, which can lead to behavioural changes in the long run (Ozturk & Gogtas, 2016). Outcomes of the research by Chan & Yuan (2017) show that convenience and comfort are important determinants that attract travellers to choose a certain mode of transport. Convenience factors include punctuality and frequency of trains, accessibility of train stations and transfer procedures. Comfort of train services is mainly determined by the ambience of the station and facilities and services on trains.

Tourists have been increasingly concerned about their behaviour in relation to carbon emissions that lead to climate change implications. Some tourists have reported to fly less and others gave up flying completely (Gössling et al., 2020). This phenomenon is called 'flightshame' and has an effect on the travel mode choice of some tourists, which often leads to more sustainable decisions of individuals such as choosing railway instead of airplane (Becken et al., 2020). The sustainable mobilities paradigm (Banister, 2008) presents units for analysis and action for transitioning away from unsustainable transport systems with high-carbon emissions. Banister (2008) argues that in order to make the transition from unsustainable transport systems to more sustainable mobilities, several actions are required; (1) reducing the need to travel; (2) encouraging the use of more sustainable modes of transport; (3) reducing the length of trips; and (4) increasing transport efficiency. Solutions are presented in a research by Eluru et al. (2012), showing that the development of a high speed rail

changes the travel behaviour of individuals in terms of transport mode, destination choice, travel frequency and consumption patterns.

A study on the substitution possibilities of railway instead of airplane with the Netherlands as place of departure by Lange & Savelberg (2018) shows that railway has the best potential for destinations that are less than 800 kilometre away. According to Lange & Savelberg (2018) railway journeys could potentially replace 3.7 million airplane journeys a year if prices for international railway tickets decrease with 20% and transfer procedures improve due to better cooperation among the railway companies.

Conceptual Model

The theoretical framework in the earlier section provides focus topics for this research, and the factors that are mentioned in the theoretical framework form the foundation of this research, on which basis the research findings will be analysed and discussed. Relationships between factors mentioned in the theoretical framework and the choice of railway will be explored. Based on these theories and concepts from literature, a conceptual model (Figure 2) has been developed.

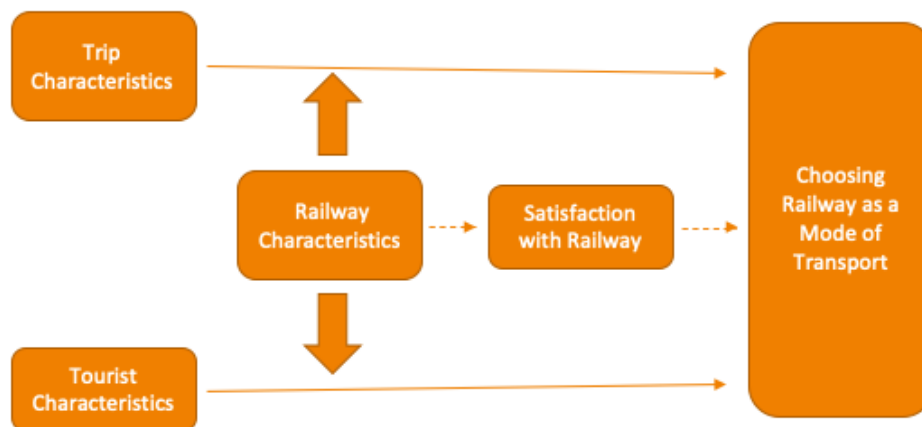


Figure 2. Simplified Conceptual Model

Source: This paper

As Figure 2 shows, 'trip characteristics' and 'tourist characteristics' are the independent variables in the conceptual model that are likely to have an impact on choosing railway as a mode of transport. 'Railway characteristics' is the mediator variable that also has an impact on this, and 'satisfaction with railway based on previous experience' impacts choosing railway as a mode of transport as well.

Trip characteristics, tourist characteristics and railway characteristics are all formed by several factors, as shown in the more elaborated version of the conceptual model in Figure 3.

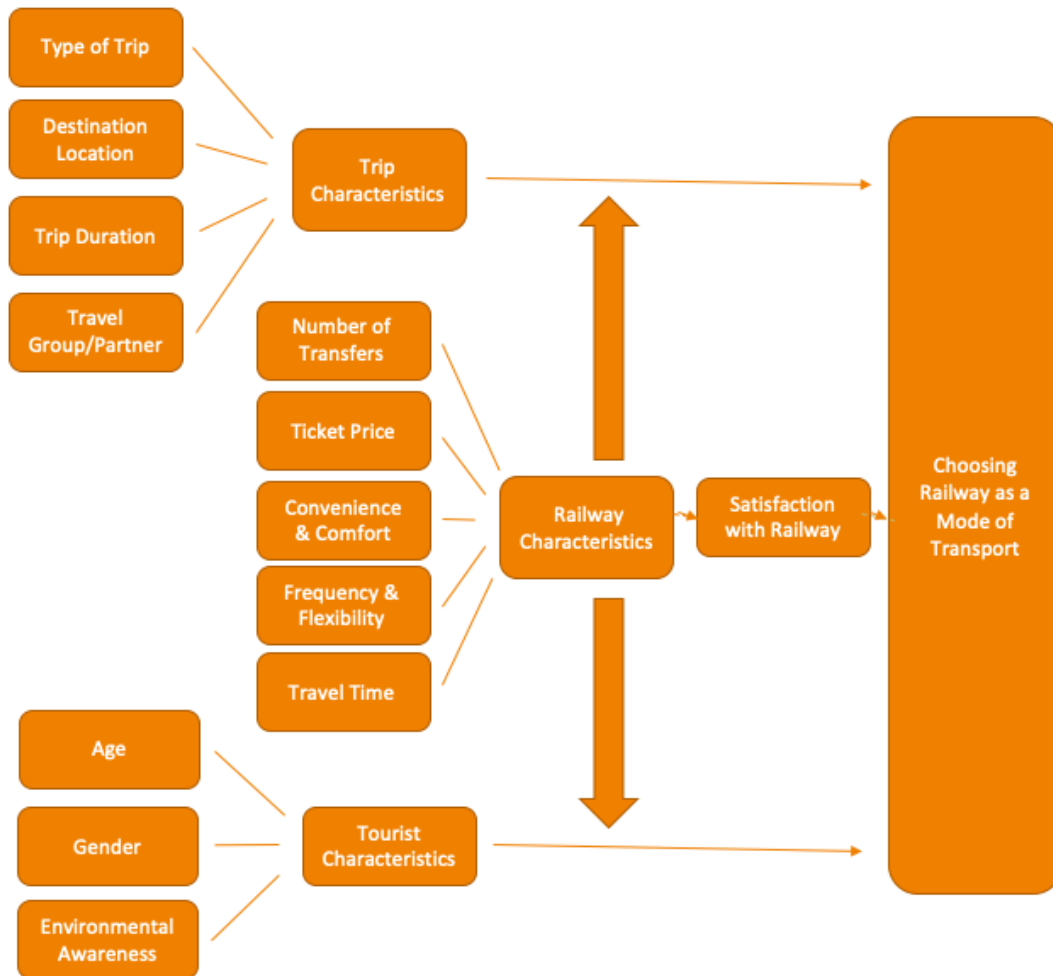


Figure 3. Full Conceptual Model

Source: This paper

Trip characteristics consists of factors such as 'type of trip', 'trip duration', 'travel group/partner' and 'destination location'. 'Type of trip' is basically the purpose of the trip, which may include relaxation, exploring culture and sports activities. 'Trip duration' indicates how many days or weeks the trip takes. The factor 'travel group/partner' is about the size and composition of the group or individual tourist. 'Destination of location' is the location type of the destination, which can be urban, sub-urban or rural and combined with the distance from the place of origin. 'Urban' and 'rural' are defined as areas that are perceived as rural by the respondents, this is because according to the OECD standards the Netherlands has no rural areas (OECD, 2020), but Dutch people do perceive some regions as rural (Haartsen et al., 2003). The perception of rurality among Dutch people is mainly formed by visual-figurative dimensions, this is a perception that Dutch people take with them on holiday in order to label a region as 'urban' or 'rural' (Haartsen et al., 2003).

Tourist characteristics are made up of 'age', 'gender' and 'environmental awareness'. Age indicates the age of the tourist in years and gender is the gender of the individual. Environmental awareness implies to what extent the tourist himself is environmentally aware in his daily life.

Railway characteristics consist of 'number of transfers', 'ticket price', 'convenience & comfort', 'frequency & flexibility' and 'travel time'. Number of transfers is the amount of times the tourist has

to switch trains in order to reach his final destination. Ticket price is the total price of the train ticket(s) in euros. Convenience & comfort are measured by the extent to which the railway services and amenities fit the tourists personal needs and preferences. Frequency & flexibility is about how often the railway services run on the route towards the destination and whether there is the possibility to reschedule the tickets once booked. Travel time indicates how long the journey between the place of origin and the destination takes in hours.

Hypotheses

As explained in the conceptual model, the decision of choosing railway as a mode of transport can be explained by several factors. Using the theories from the theoretical framework on the factors that may determine the decision of choosing railway as a mode of transport, the following hypothesis will be tested in the research:

- (i) The trip characteristics have a bigger impact on choosing railway as a mode of transport than the tourist characteristics.
- (ii) Dutch tourist find railway an attractive mode of transport for urban destinations that have a direct train connection to the Netherlands and are less than 800 km away.

Methodology

The research method for this research is mainly quantitative, with some qualitative parts to explain phenomena and supplement the research findings. In order to find an answer to the research question, a set of three sub questions were set-up, as given on page 3. Sub question 1 & 2 are answered with a quantitative approach using a questionnaire, which can be found in appendix 1. Sub question 3 is primarily answered using a qualitative approach and combining the questionnaire outcomes with information gathered from interviews with railway professionals. The interview guide for these interviews can be found in appendix 2 and the transcripts of the interviews can be found in appendix 3.

Questionnaires

The questionnaire was distributed online and filled in by the research sample 'Dutch tourists'. Dutch tourists are people that have 'The Netherlands' as current place of residence and thus include both people of Dutch nationality and immigrants. The questionnaire is made up of multiple-choice questions and questions with 5-point Likert-scale answers on the quantitative part. On the qualitative part, there were some open questions where respondents were asked about their motivations and explanations for holiday decisions. Besides, the respondents were asked to fill in some characteristics about themselves like age and gender.

The data was collected from people within the research sample 'Dutch tourists' by the use of a questionnaire and the aimed sample size was 100. A Qualtrics survey tool has been used to gather and store the data. The questionnaire was distributed with the use of social media and posted in various Facebook groups related to travelling. The groups the questionnaire was posted in are 'Op reis', 'Reizen wereldwijd', 'Reizen' and 'Reislustige ouders', these groups were selected as they are the largest Dutch Facebook groups on the theme "travelling" that are currently active. At first responses from the groups were too low to reach the aimed sample size, which is why the researcher decided to share the questionnaire on her personal page as well. In the end, 204 people filled in the

questionnaire, however after cleaning the data, 164 responses were found suitable for the analysis. The other responses were deleted due to not belonging to the research sample or the questionnaire being incomplete.

An ethical consideration that played a role in the data collection process is privacy, as the respondents gave data about themselves. In the informed consent, it was stated that the questionnaire is filled out on a voluntarily basis and that there are no consequences when not participating. Furthermore, the respondents were informed about the fact that the questionnaire is anonymous and what will be done with the data. Consent for participation in the study was asked on the first page of the questionnaire, before starting with the rest of the questions.

With the data gathered from the questionnaires, dependent and independent variables were distinguished for each of the tests and regression analyses were run in order to determine relationships between the variables. The dependent and independent variables are based on the factors from the conceptual model and their values are derived from the answers on questions in the questionnaire about that specific factor.

The first test was a binary logistic regression test using SPSS, in which the variable “Railway holiday in Europe over the past 5 years” is the dependent variable and the “Tourist characteristics” and “Trip characteristics” make up the independent variables. Secondly, an ordinal logistic regression was run with “Railway satisfaction” as the dependent variable and the “Railway characteristics” as the independent variables.

The open-ended questions of the questionnaire were used together with the interviews to explain and underline the outcomes. Besides this, an overview has been made on the most popular railway routes within the research population.

Interviews

For the interviews with railway professionals an interview guide was set up comprising questions about the most popular routes, connections to the Netherlands and the qualities and weaknesses of the intra-European railway network. Three railway professionals were selected as interviewees; one from a Dutch railway organisation, one from a European-wide railway organisation and another railway professional with experience working and traveling on Intra-European trains. The interviews have been conducted in Dutch as that is the mother tongue of all interviewees, thus allowing them to express themselves in the language they feel most comfortable with.

These interviews have been transcribed and the responses to the questions are summarized in order to provide an answer to sub question 3. Furthermore, transcripts from the interviews are used to explain the outcomes of the quantitative analysis.

Throughout the interviews, the researcher had to pay attention to his own positionality. The researcher is also part of the research population ‘Dutch tourists’ and there is a possibility that the interviews could be influenced by this, leading to biased results when not basing the statements on facts and findings. In setting up the interview guide, the questions were set up in a way to ensure that the respondents do not get influenced by the personal point of view of the researcher. When conducting interviews with the railway professionals, the questions were posed in a non-biased way.

The researcher paid attention to posing questions about things that needed more explanation instead of clarifying things by making use of own experience.

Results

Factors Influencing Choosing Railway as a Mode of Transport

Statistical analyses are conducted in order to get to an answer to sub question 1: “What factors influence the decision-making process of Dutch tourists choosing a mode of transport towards their destination?”. The respondents’ traveller characteristics are shown in table 1, the total number of respondents is 164. There are twice as many females who have responded to the questionnaire as males. 37% of the respondents went on holiday by railway over the past 5 years, which are 61 individuals. The full descriptive statistics comprising all questions can be found in appendix 4.

Table 1. Descriptive Statistics Traveller Characteristics

	<i>N</i>	<i>Minimum</i>	<i>Maximum</i>	<i>Mean</i>	<i>Std. Deviation</i>
Age	164	18	76	30.43	13.886
Gender (0=male 1=female)	164	0	1	0.72	0.451
Environmental awareness (1=strongly agree 5=strongly disagree)	164	1	5	2.20	0.800
Try to limit environmental footprint daily life (1=strongly agree 5=strongly disagree)	164	1	5	2.24	1.010
Try to limit environmental footprint holiday (1=strongly agree 5=strongly disagree)	164	1	5	2.98	1.226
Railway holiday in Europe over last 5 years (0=no 1=yes)	164	0	1	0.37	0.485
Valid N (listwise)	164				

A binary logistic regression was run in order to predict the relationship between the ‘traveller-’ and ‘trip characteristics’, ‘satisfaction with the European railway network’ and ‘choosing railway as a mode of transport’. The various ‘traveller-’ and ‘trip characteristics’ and ‘satisfaction’ serve as independent variables and ‘choosing railway as a mode of transport’ serves as the binary dependent variable. The overall significance of the binary logistic regression model is shown in table 2.

Table 2. Binary Logistic Regression Variables in the Equation

		<i>B</i>	<i>S.E.</i>	<i>Wald</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>	<i>Exp(B)</i>
Step 0	Constant	-0.524	0.162	10.513	1	0.001	0.592

The binary logistic regression outcomes of the ‘traveller-’ and ‘trip characteristics’ in relation to ‘choosing railway as a mode of transport’ are shown in table 3. The variables ‘try to limit environmental footprint when booking a holiday’, ‘rural destination’, ‘beach destination’, ‘capital city destination’, ‘number of fellow travellers’ and ‘satisfaction with the European railway network’ are significant and highlighted in bold in table 3.

Table 3. Binary Logistic Regression Outcomes

		<i>B</i>	<i>S.E.</i>	<i>Wald</i>	<i>df</i>	<i>Sig.</i>	<i>Exp(B)</i>
Traveller Characteristics	Age	-0.037	0.023	2.532	1	0.112	0.964
	gender	0.693	0.628	1.216	1	0.270	1.999
	Environmental awareness	0.085	0.490	0.030	1	0.863	1.088
	Try to limit environmental footprint	0.486	0.395	1.514	1	0.218	1.626
	Try to limit environmental footprint	-0.806	0.320	6.328	1	0.012	0.447
Trip Characteristics	Sports activities	-1.095	0.646	2.873	1	0.090	0.335
	Qualitytime with friends/partner/family	-0.270	0.523	0.266	1	0.606	0.764
	Exploring	-0.717	0.618	1.345	1	0.246	0.488
	Relaxation	-0.651	0.575	1.282	1	0.258	0.522
	Rural	-2.071	0.946	4.789	1	0.029	0.126
	Beach	-1.944	0.619	9.854	1	0.002	0.143
	Mountains	-0.045	0.641	0.005	1	0.944	0.956
	Village	0.105	0.804	0.017	1	0.896	1.110
	Smaller city	-0.550	0.647	0.723	1	0.395	0.577
	Capital city	2.298	0.657	12.229	1	0.000	9.956
	Type of fellow travellers	-0.167	0.318	0.276	1	0.599	0.846
	Number of fellow travellers	-0.180	0.089	4.114	1	0.043	0.835
	Holiday duration in days	-0.017	0.027	0.393	1	0.531	0.983
Satisfaction	Satisfaction European railway network	-1.525	0.407	14.022	1	0.000	0.218
Constant	Constant	7.478	2.232	11.226	1	0.001	1769.169

For 'try to limit environmental footprint when booking a holiday' the Exp(B) is 0.447, meaning that people who agree less with the statement of trying to limit environmental footprint when booking a holiday are less likely to choose railway as a mode of transport. It is also to be noted that for the statement 'try to limit environmental footprint on holiday', 1 indicates 'strongly agree' and 5 means 'strongly disagree' on the scale from 1-5. Of the respondents who indicated that they agree with the statement above, many stated that they want to avoid the plane and see railway as a more sustainable alternative in order to lower their carbon footprint. In terms of location, Dutch tourists who visit a capital city on their holiday are 9.956 as likely to choose railway as a mode of transport than those who do not visit a capital city. Those who visit a beach or rural location are almost 10 times less likely to choose railway as a mode of transport towards their destination than those who do not visit these places. This finding can be supported with the research of Peeters et al. (2019) who found that mode choice is a result of travel time and convenience. As capital cities are the places that are best connected with the rest of Europe, trains run frequently and fewer transfers are needed to reach these destinations, which leads to lower travel times and more convenience due to a high frequency of trains. Those who travel with fellow travellers are slightly less likely to choose railway as a mode of transport towards their destination for every individual added to the group. This is in line with the theory of Kelly et al. (2017) stating that travel group size has an impact on mode choice. 'Satisfaction with the European railway network' is also a variable that works with a 1-5 Likert-scale; 1 indicates 'very satisfied' and 5 means 'very dissatisfied'. The odds ratio for this variable indicates that people who are less satisfied with the European railway network are also less likely to choose railway as a mode of transport towards their holiday destination. This is something that was also found by Chan & Yuan (2017), who stated that travellers satisfaction can together with some other characteristics be used to explain transportation mode choice and especially when deciding whether to make use of the service again.

Besides the binary logistic regression, a logistic ordinal regression test was run in order to predict the relationship between 'railway characteristics' and 'satisfaction with the European railway network' of tourists who went on holiday by rail over the past 5 years'. 'Railway characteristics' are the independent variables for this analysis and 'satisfaction with the European railway network' serves as the dependent variable. The overall model fitting information of the analyses are presented in table 4, showing the overall model is significant.

Model	-2 Log Likelihood	Chi-Square	df	Sig.
Intercept Only	140.843			
Final	89.365	51.477	27	0.003

The outcomes of the ordinal logistic regression show that results are significant for ‘number of transfers: 5-6’, ‘ticket price in euros 60-90’, ‘duration railway journey in hours 4-6’, all ‘satisfaction convenience railway services’, all ‘satisfaction comfort railway services’ and for ‘train frequency in times a day’ 2-5 and 5-10. These significant independent variables are highlighted in bold in table 5.

	Estimate	Std. Error	Wald	df	Sig.	95% Confidence Interval Lower Bound	Upper Bound	
Threshold	Satisfaction European railway network: very satisfied	1.026	3.158	0.106	1	0.745	-5.163	7.215
	Satisfaction European railway network: somewhat satisfied	5.797	3.336	3.019	1	0.082	-0.742	12.336
	Satisfaction European railway network: neutral	9.011	3.428	6.908	1	0.009	2.291	15.730
Location	Possibility to rebook: yes for free	-0.208	1.080	0.037	1	0.847	-2.326	1.909
	Possibility to rebook: yes with extra costs	0.443	0.954	0.216	1	0.642	-1.426	2.312
	Possibility to rebook: no]	0 ^a			0			
	Number of transfers: 0	-2.033	3.111	0.427	1	0.513	-8.130	4.063
	Number of transfers: 0	2.697	1.965	1.884	1	0.170	-1.154	6.547
	Number of transfers: 1-2	-0.780	1.274	0.375	1	0.540	-3.276	1.717
	Number of transfers: 3-4	0.049	1.272	0.002	1	0.969	-2.443	2.542
	Number of transfers: 5-6	-4.564	2.233	4.175	1	0.041	-8.941	-0.186
	Number of transfers: >6	0 ^a			0			
	Ticket price in Euros: <30	-1.181	3.086	0.146	1	0.702	-7.231	4.868
	Ticket price in Euros: 30-60	-1.956	1.451	1.816	1	0.178	-4.801	0.889
	Ticket price in Euros: 60-90	-2.631	1.306	4.061	1	0.044	-5.190	-0.072
	Ticket price in Euros: 90-120	-0.627	0.874	0.514	1	0.474	-2.340	1.087
	Ticket price in Euros: 120-150	-1.674	1.522	1.209	1	0.272	-4.657	1.310
	Ticket price in Euros: >150	0 ^a			0			
	Duration railway journey in hours: 2-4	-0.474	1.943	0.059	1	0.807	-4.281	3.334
	Duration railway journey in hours: 4-6	3.116	1.229	6.433	1	0.011	0.708	5.525
	Duration railway journey in hours: 6-8	1.301	1.186	1.204	1	0.273	-1.023	3.625
	Duration railway journey in hours: 8-10	-0.565	1.287	0.193	1	0.661	-3.088	1.958
	Duration railway journey in hours: >10	0 ^a			0			
	Satisfaction convenience railwayservice: very satisfied	8.262	2.920	8.006	1	0.005	2.539	13.985
	Satisfaction convenience railwayservice: somewhat satisfied	10.483	3.157	11.025	1	0.001	4.295	16.671
	Satisfaction convenience railwayservice: neutral	11.038	3.215	11.783	1	0.001	4.735	17.340
	Satisfaction convenience railwayservice: somewhat dissatisfied	18.602	4.936	14.200	1	0.000	8.927	28.277
	Satisfaction convenience railwayservice: very dissatisfied	0 ^a			0			
	Satisfaction comfort railwayservice: very satisfied	-5.889	2.540	5.377	1	0.020	-10.866	-0.911
	Satisfaction comfort railwayservice: somewhat satisfied	-9.230	2.760	11.188	1	0.001	-14.639	-3.822
	Satisfaction comfort railwayservice: neutral	-6.930	2.747	6.362	1	0.012	-12.315	-1.545
	Satisfaction comfort railwayservice: somewhat dissatisfied	0 ^a			0			
	Train frequency in times a day: >10	5.144	2.882	3.185	1	0.074	-0.506	10.793
	Train frequency in times a day: 5-10	4.182	1.850	5.110	1	0.024	0.556	7.808
	Train frequency in times a day: 2-5	3.698	1.643	5.067	1	0.024	0.478	6.918
	Train frequency in times a day: 1	2.166	1.763	1.510	1	0.219	-1.289	5.622
	Train frequency in times a day: <1	0 ^a			0			

As the estimate for ‘number of transfers: 5-6’ is negative, there is a predicted decrease in the log-odds of falling at a higher level of the dependent variable ‘satisfaction with European railway network’, which means someone who had to transfer 5-6 times is more likely to be less dissatisfied. This is a surprising outcome, as the respondents indicated in the open questions that ‘having to transfer often’ is one of the factors they are dissatisfied about when travelling on the European railway network. ‘Ticket price in Euros: 60-90’ has a negative estimate, meaning people who paid between 60 and 90 euros for their train ticket are less likely to be dissatisfied with the European railway network. There are however no significant results on the other price categories, which makes it difficult to draw conclusions on the price factor. Dutch tourists who took 4-6 hours to reach their destination have higher odds of being dissatisfied with the European railway network than those who had to travel more than 10 hours. As this is also a category that only has one significant variable, it is hard to draw conclusions. Outcomes on the ‘satisfaction convenience railway services’ show significant results on

all categories and clear estimates; the more someone is dissatisfied with the comfort of the railway services, the higher the log-odds that this individual is dissatisfied with the overall European railway network. This means that a traveller's satisfaction of the convenience of the railway service has a direct effect on his overall satisfaction with the European railway network. This finding is in line with findings of Peeters et al. (2019) and Miller & Wright (1999). Based on 'satisfaction comfort railway services' no conclusions can be drawn, as they are significant for all variables but the estimates are not ordinal. For 'train frequency in times a day' the estimates for both 5-10 and 2-5 are positive, meaning that travellers with train frequencies in these categories are more likely that to be dissatisfied with the European railway network than those whose train went less than once a day, with even higher odds for the category 5-10 as that estimate is higher.

The overall statistical quantitative findings are in line with hypothesis (i); there are more trip characteristics than tourist characteristics that have an impact on the decision of choosing railway as a mode of transport.

Popular Intra-European Railway Routes

To get back to sub question 2: "Which intra-European railway routes are the most popular among Dutch tourists and why?", the most popular intra-European railway routes with the Netherlands as departure are based on outcomes of the questionnaire. The major railway routes travelled by the respondents over the past 5 years are listed in appendix 5, Figure 4 provides a spatial overview of the most popular destinations. The thicker the line, the more respondents went to this destination by railway. The departure station 'Utrecht' has been chosen for all trips from the Netherlands in order to provide a better overview on the popular destinations on the map and because many respondents departed from Groningen, which is not in line with where most people live in the Netherlands.



Figure 4. Popular Railway Destinations Among Dutch Tourists

Source: This paper

Complementary to figure 4, table 6 provides an overview of the most popular destinations, regardless of the departure stations in The Netherlands. The popularity of the destinations “Brussels” and “Antwerp” is difficult to notice on the map, as these cities are located on the route towards Paris and thus the lines overlap.

Destination	Count
Berlin	19
Paris	17
London	9
Brussels	7
Antwerp	6

The questionnaire outcomes show that Berlin, Paris, London, Brussels and Antwerp are the most popular railway destinations, which is in line with what the railways professionals from the interviews say are the most popular and well-connected routes:

Well there is Paris of course with a direct connection. And London since a few weeks. Berlin. Basel in Switzerland, also has a direct connection... That are the direct connections we have at the moment. And of course Brussels and Antwerp, they are on the route to Paris. So England, France, Belgium, Germany and Switzerland at this moment- Interviewee 1 (2020).

Dutch tourists who take a tour throughout Europe by railway often also start by taking a train to Berlin, Paris or London. Then they can take trains to eastern-Europe or Scandinavia from Berlin, southern-Europe from Paris, or the rest of the United Kingdom from London (Interviewee 3, 2020).

All the top 5 destinations are similar to each other in the sense that they are mostly large capital cities and there are direct connections to these destinations and from the Netherlands. Also, all these destinations are at less than 800 km away from Utrecht, which is in line with hypothesis (ii).

Improving Intra-European Railway Services

Interviews with railway professionals have been conducted in order to provide an answer to sub question 3: “How can intra-European railway services be improved when taking into account the factors that determine Dutch tourists to choose railway as mode of transport towards their holiday destination?”.

Respondents from the questionnaire indicated in the open-ended questions that reasons for choosing railway as a mode of transport include price factors like finding a good deal or discount or cheaper than other modes of transport. Furthermore, environmental sustainability factors such as ‘don’t want to fly’ and convenience factors like ‘no parking problems’, ‘arriving in the city centre’ and ‘no baggage limit’ play a role. Among price, sustainability and convenience factors, the quantitative analysis results show that destination location, number of fellow travellers and railway service satisfaction determine the travellers’ choice.

Sustainability Factors

Railway professionals notice the effects of sustainability factors on the sales of railway tickets over the past few years. As companies want to be more sustainable, they also want to let their employees travel more sustainably. But the same counts for individual; they want to fly less and make more active choices (Interviewee 2, 2020):

An example is the ICE Berlin. Over the past year we sold 23% more tickets for this railway service. While nothing has changed about the railway service - Interviewee 2 (2020).

This phenomenon can be linked to the theories and effects of ‘flightshame’ researched by Gössling et al. (2020) and Becken et al. (2020).

Lowering Ticket Prices

Some tourists stated in the questionnaires that they find railway attractive but too expensive and thus do not choose to travel by railway. Railway professionals also indicated in the interviews that prices are a big determinant of choosing railway, and that railway tickets are expensive compared to other modes of transport. Taxes are levied on train tickets and on the electricity trains operate on, while plane tickets and kerosene for the planes are free from any taxes; this difference in taxes leads to ticket prices that are generally speaking higher for train tickets than airplane tickets (Interviewee 2). In order to lower the price for railway tickets, governments of countries and the European Union have to play a main role in setting up new regulations:

You have to pay more for railway while the travel time is longer. If they bring down train ticket prices or higher plane ticket prices, then railway has a brighter future. Railway has a bright future, but in this way it takes too long before it will become the main mode of transport in Europe - Interviewee 1 (2020).

These statements are in line with the findings by Lange & Savelberg (2018) on how railway could potentially replace many airplane journeys, decreasing railway ticket prices by 20% is one of the factors that could help to achieve this according to them.

Simplifying the Booking Process

Another factor that can be improved about the European railway services is making it easier and more uniform to book and travel with a train ticket. When a tourists wants to book a ticket, different railway companies offer different tickets and thus the process of finding and booking a train ticket is often complicated compared to plane tickets (Interviewee 1, 2020). When a tourist wants to travel to a destination that makes use of multiple railway companies, tickets usually have to be booked on separate websites:

Thalys has various destinations throughout France and is connected to different countries. From the Netherlands at NS International I can only book a ticket towards Paris, so if I want to travel to Bordeaux, I have to book another ticket from Paris to Bordeaux at Thalys - Interviewee 2 (2020).

When booking and travelling by train it is for many people a new way of booking a holiday, young people tend to like this because it is a bit of an adventure, a unique experience (Interviewee 2, 2020). In order to make booking a train ticket attractive and easy for other people too, booking websites where combined tickets of all European railway services can be booked, would be a great outcome:

You have to be a bit of an adventurer. You have to like a little challenge - Interviewee 1 (2020).

Simplifying the booking process is a convenience factor and thus has a result on overall convenience , according to theories by Peeters et al. (2019) and Miller & Wright (1999), this convenience level has an effect on mode-choice.

Better Cooperation Among European Railway Companies

Lastly, better cooperation among European railway companies is necessary in order to improve the international train schedule. At the moment many countries first plan the important trains within the country and then add the international trains to it (Interviewee 2, 2020). As there are also trains of different speeds, it is very difficult to integrate more trains into the schedule as well as making good transfer connections. In order to improve this, European countries and railway companies should work together on first connecting the important international trains on the bigger international scale and then planning the smaller trains around it (interviewee 2). This way faster and better connections throughout Europe can be made in order to lower travel time. Better cooperation between railway companies leads to better and easier transfer procedures, according to Lange & Savelberg (2018) this could together with decreasing ticket prices with 20% lead to replacing 3.7 million airplane journeys.

So in order to improve intra-European railway services, various steps have to be taken. First of all, the price of railway tickets has to go down and this can be done by governments by lowering taxes on railway tickets. The booking process has to be made easier by offering websites where combined train tickets of all railway services in Europe can be bought. Furthermore, better cooperation among the European railway companies is necessary in the planning of the train schedules, international trains should be prioritized in order to improve international connections and lower travel time. This means hypothesis (iii) was partly right; better cooperation among different railway companies is needed, while the implementation of more direct high-speed connections is not necessarily a must.

Conclusion

To get back to the main research question: “What factors determine the choice of railway as a mode of transport for intra-European routes among Dutch tourists?”, this research examined the factors that impact the choice of railway for tourism among Dutch tourists. This was done using a questionnaire spread among Dutch tourists and interviews with railway professionals. What sets this research apart from similar researchers on the topic of tourist choice-behaviour, is that this research is a case study on Dutch tourists.

Building on and making use of existing theories, this research shows that the factors ‘environmental awareness when booking a holiday’, ‘type of destination’, ‘number of fellow travellers’, ‘railway satisfaction’ and ‘convenience satisfaction’ have the largest impact on choosing railway as a mode of transport among Dutch tourists. These factors that all have an impact on the choice making are a combination of the different factors proposed by Peeters et al. (2019), Whalen et al. (2013), Miller & Wright (1999) and Kelly et al. (2017). In contrast to these studies, this research does however not prove a link between ‘gender’, ‘travel time’, ‘comfort’, ‘length of the trip’ and ‘type of trip’ in relation to choosing railway as a mode of transport.

The type of destination for which Dutch tourists are the most likely to choose for railway as mode of transport are capital cities. The most popular capital cities which Dutch tourists visit by railway are Berlin, Paris, London and Brussels; all cities that have direct connections and are less than 800 km away from Amsterdam.

In order to make more Dutch tourists choose railway as a mode of transport, governments need to imply new tax rules in order to make the price of railway tickets go down. Also the booking processes need to be made easier by setting up a website where tourists can book all their European train tickets in one place. Finally European railway services have to work together in order to optimize train schedules and lower travel time. Implementing these changes is expected to stimulate more Dutch tourists to choose railway as a mode of transport towards their holiday destinations; reducing airplane journeys and thus decreasing carbon emissions.

Limitations and Recommendations

Strengths of this study include the combination of quantitative and qualitative data in order to get a better understanding of the motivations behind tourists’ mode-choice behaviour. Weaknesses about this study are the way of data collection via social media and only reaching a small part of the research population by doing so. There are also a lot more women who responded to the questionnaire than men. Besides this, many of the respondents came from Groningen, which lead to results on the popular routes that are probably not representative. This was due to the fact that the questionnaire was shared on the personal page of the researcher. In order to prevent similar situations from happening in the future, it should be avoided to share a questionnaire that has a geographical component in it on a personal page. In order to get a more representative and reliable data set, other ways of data collection should be used as well next time.

This research paves the way for transport mode-choice research in Europe as it is focussed on railway in the European context. Further research is recommended on the choice of railway of European tourists from other counties than the Netherlands. This is necessary in order to gain an understanding

about not only the choice behaviour of Dutch tourists, but all Europeans. Every country is connected to the rest of Europe in a different way and has its own customs and preferences. After Japan, the Netherlands has the most densely developed railway network, meaning there are many options for departure (interviewee 2). As the quality of railway networks differs per country, people all across Europe have different experiences using the railway network, which influences choice behaviour. Research on the choice of railway in a Europe-wide context would optimize the results on how to improve the European railway network as a whole.

References

- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*. Vol 15(2), pp 73– 80.
- Becken ,S., Friedl ,H., Stantic B., Connolly, R.M., & Chen, J. (2020): Climate crisis and flying: social media analysis traces the rise of “flightshame”. *Journal of Sustainable Tourism*. Vol 28 (11), pp. 1-20.
- Chan, S.C. & Yuan, J. (2017). Changing travel behaviour of high-speed rail passengers in China. *Asia Pacific Journal of Tourism research*. Vol 22 (12), pp. 1221-1237.
- DW, 2018. *Plane VS Train: Carbon Dioxide Emissions*. [image] Retrieved on September 21 from: <https://www.dw.com/en/trains-vs-planes-whats-the-real-cost-of-travel/a-45209552>.
- Eluru, N., Chakour, V., & El-Geneidy, A. M. (2012). Travel mode choice and transit route choice behaviour in Montreal: Insights from McGill University members commute patterns. *Public Transportation*. Vol 4(1), pp. 129–149.
- Gouveia Barros, V. (2012). Transportation choice and Tourists’ behaviour. *Tourism Economics*. Vol 18 (3), pp. 519-531.
- Gössling, S., Humpe, A., & Bausch, T. (2020) Does ‘flight shame’ affect social norms? Changing perspectives on the desirability of air travel in Germany. *Journal of Cleaner Production*. Vol 266(1), pp. 1-10.
- Haartsen, T., Huigen, P. P., Groote, P. (2003). Rural Areas in the Netherlands. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, Vol 94 (1), pp 129-136.
- Hopkins, D. (2020). Sustainable mobility at the interface of transport and tourism. *Journal of Sustainable Tourism*. Vol 28 (2), pp 129-143.
- Interviewee 1. (2020). Interview Bachelor Project. Interviewed by Mariëlle Lunshof. 3 November 2020.
- Interviewee 2. (2020). Interview Bachelor Project. Interviewed by Mariëlle Lunshof. 5 November 2020.
- Interviewee 3. (2020). Interview Bachelor Project. Interviewed by Mariëlle Lunshof. 20 November 2020.
- Kelly, J., Haider, W. & Williams, P.W. (2017). A behavioural assessment of tourism transportation options for reducing energy consumption and greenhouse gases. *Journal of travel research*. Vol 24(1), pp 298-309.
- Lange, M. van & Savelberg, F. (2018). *Substitutiemogelijkheden van luchtvaart naar spoor*. Kennisinstituut voor Mobiliteit.
- Lenzen, M., Sun, Y.Y., Faturay F., Geschke A. & Malik, A. (2018). The carbon footprint of global tourism. *Nature Climate Change*. Vol 8(6), pp 522-528.
- Miller, C. A., and R. G. Wright (1999). “An Assessment of Visitor Satisfaction with Public Transportation Services at Denali National Park and Preserve.” *Park Science*. Vol 19 (2), pp 18–19.

OECD (2020). National area distribution (indicator). Retrieved on September 18, 2020 from <https://data.oecd.org/popregion/national-area-distribution.htm#indicator-chart>.

Ozturk, U. A., & Gogtas, H. (2016). Destination attributes, satisfaction, and the cruise visitor's intent to revisit and recommend. *Tourism Geographies*. Vol 18(2), pp 194–212.

Peeters P., Higham, J., Cohen S., Eijgelaar E. & Gössling, S. (2019). Desirable tourism transport futures. *Journal of Sustainable Tourism*. Vol 27(2), pp. 173-188.

Shi, J., Hussain, M. & Pei Kong, X. (2020). Factors Affecting Travel Mode Choice between High-speed Railway and Air Transportation among University Students for Tourism - Evidence from China. *Journal of China Tourism Research*.

Statistics Netherlands. (2011). Toerisme en recreatie in cijfers 2011. CBS.

Varian, H.R. (1987). *Intermediate Microeconomics: A Modern Approach*. W.W. Norton, New York.

Whalen, K. E. , Páez, A. , & Carrasco, J. A. (2013). Mode choice of university students commuting to school and the role of active travel. *Journal of Transport Geography*. Vol 31(1), 132–142.

Zirulia, D. (2014). The flying Dutchmen: recent trends in international outbound tourism from the Netherlands. *Journal of Economic and Social Geography*. Vol 106 (2), pp 220-227.

Appendix 1: Questionnaire

Survey Transport Mode Choice Among Dutch Tourists

Q1 The researcher requests your consent for participation in a bachelor project study about the choice of railway as a mode of transport for intra-European routes among Dutch tourists. This bachelor project is part of the study programme “Human Geography and Urban and Regional Planning” at the University of Groningen. This consent form asks you to allow the researcher to record your answers to enhance understanding of the topic. The form also asks your permission to use these answers as data in this study. Participation in this study is completely voluntary and anonymous. If you decide not to participate there will not be any negative consequences. Please be aware that if you decide to participate, you may stop participating at any time.

The researcher will maintain the confidentiality of the research records or data, and all data will be destroyed in 12 months.

By submitting this form you are indicating that you have read the description of the study, are over the age of 18, and that you agree to the terms as described.

If you have any questions, or would like a copy of this consent letter, please contact me at m.e.lunshof@student.rug.nl

The questionnaire consists of a maximum of 25 multiple-choice and open questions and will take about 5-10 minutes to complete. Thank you in advance for your participation!

Mariëlle Lunshof

- Yes, I consent (1)
- No, I do not consent (2)

Skip To: End of Survey If The researcher requests your consent for participation in a bachelor project study about the choi... = No, I do not consent

Q Do you currently live in The Netherlands?

- Yes (1)
- No (2)

Skip To: End of Survey If Do you currently live in The Netherlands? = No

Q3 What is your age?

Q4 What is your gender?

- Male (1)
- Female (2)
- Other (3)

Q5 What is your nationality?

Q6 To what extent do you agree with the following statements:

	Strongly agree (1)	Somewhat agree (2)	Neutral (3)	Somewhat disagree (4)	Strongly disagree (5)
"I consider myself environmentally aware" (1)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
"I try to limit my environmental footprint in my daily life" (2)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
"I take my environmental footprint in consideration when booking a holiday" (3)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Q7 Have you been on holiday by railway in Europe over the past 5 years?

- Yes (1)
- No (2)

Skip To: End of Block If Have you been on holiday by railway in Europe over the past 5 years? = No

Q8 How many holidays by railway in Europe did you take over the past 5 years?

Q9 On which route(s) did you travel on your holiday(s) by railway in Europe? Please state the departure and destination station.

Display This Question:

If Have you been on holiday by railway in Europe over the past 5 years? = Yes

The following questions concern the last holiday you took in Europe by **train**.

Display This Question:

If Have you been on holiday by railway in Europe over the past 5 years? = No

The following questions concern the last holiday you took in Europe.

Q10 What best describes the purpose of your holiday?

- Relaxation (1)
- Exploring (2)
- Quality time with family/friends/partner (3)
- Sports activities (4)
- Other (state below) (5) _____

Q11 What setting describes the type of destination?

- Capital city (1)
- Smaller city (2)
- Village (3)
- Mountains (4)
- Beach (5)
- Rural (6)

Q12 What best describes the (group of) people you travelled with?

- I travelled alone (1)
- Family (2)
- Friends (3)
- Romantic partner (4)
- Acquaintances (5)

Display This Question:

If What best describes the (group of) people you travelled with? != I travelled alone

Q13 How many other people were travelling with you?

Q14 What was the duration of your holiday in **days**?

Display This Question:

If Have you been on holiday by railway in Europe over the past 5 years? = No

Q15 What was your main mode of transport towards your destination?

- Airplane (1)
- Car (2)
- Coach (3)
- Bike (4)
- Boat (5)

Display This Question:

If Have you been on holiday by railway in Europe over the past 5 years? = No

Q16 What was your reason to choose for this mode of transport?

Display This Question:

If Have you been on holiday by railway in Europe over the past 5 years? = Yes

Q17 What was your reason to choose train as mode of transport?

Display This Question:

If Have you been on holiday by railway in Europe over the past 5 years? = Yes

Q18 What was the number of transfers you had to take in order to reach your destination?

- 0 (1)
- 1-2 (2)
- 3-4 (3)
- 5-6 (4)
- >6 (5)

Display This Question:

If Have you been on holiday by railway in Europe over the past 5 years? = Yes

Q19 What was the price of your return ticket in euros?

- <30 (1)
- 30-60 (2)
- 60-90 (3)
- 90-120 (4)
- 120-150 (5)
- >150 (6)

Display This Question:

If Have you been on holiday by railway in Europe over the past 5 years? = Yes

Q20 How long did the railway journey from the departure station to the destination station take?

- 0-2 hours (1)
- 2-4 hours (2)
- 4-6 hours (3)
- 6-8 hours (4)
- 8-10 hours (5)
- >10 hours (6)

Display This Question:

If Have you been on holiday by railway in Europe over the past 5 years? = Yes

Q21 How satisfied are you with the convenience of the railway service you made use of? Examples of convenience factors include the accessibility of the trains and train stations, special needs, transfer procedures, punctuality of trains, etc.

- Very satisfied (1)
- Satisfied (2)
- Neutral (3)
- Dissatisfied (4)
- Very dissatisfied (5)

Display This Question:

If Have you been on holiday by railway in Europe over the past 5 years? = Yes

Q22 How satisfied are you with the comfort of the railway service you made use of? Examples of comfort factors include ambiance of the trains and train stations, services and amenities, seating quality, politeness of staff, etc.

- Very satisfied (1)
- Satisfied (2)
- Neutral (3)
- Dissatisfied (4)
- Very dissatisfied (5)

Display This Question:

If Have you been on holiday by railway in Europe over the past 5 years? = Yes

Q23 How often was your trip itinerary scheduled?

- >10 times a day (1)
- 5-10 times a day (2)
- 2-5 times a day (3)
- 1 time a day (4)
- < 1 time a day (5)

Display This Question:

If Have you been on holiday by railway in Europe over the past 5 years? = Yes

Q24 Did you have the possibility to rebook your tickets to a different time or day?

- Yes, for free (1)
- Yes, but with extra costs (2)
- No (3)

Q25 How satisfied are you with the European railway network for tourism purposes?

- Very satisfied (1)
- Satisfied (2)
- Neutral (3)
- Dissatisfied (4)
- Very dissatisfied (5)

Q26 What are in your opinion the strengths of the European railway network?

Q27 What are in your opinion the weaknesses of the European railway network?

Appendix 2: Interview Guide

Pre-interview

- Introduce myself to the interviewee.
- Pitch the research to the interviewee.
- Ask the interviewee for consent.

Core Interview

Which train routes/destinations are the most popular among Dutch tourists?

Which European cities have good train connections with NL?

What are the strengths of the European railway network/services?

What are the weaknesses of the European railway network/services?

What do you think should be improved about the European railway network to get more Dutch tourists to choose for railway as a mode of transport?

Post-Interview

- Thank the interviewee
- Ask if the interviewee has any questions or feedback regarding the interview.

Appendix 3: Interview Transcripts

Interview 1

00:00:00

Researcher: Dan begin ik daar nu mee.

00:00:01

Interviewee : Ja.

00:00:02

Researcher: Ja.

00:00:04

Interviewee : Nou ja, goed zowel mijn partner als ik zegmaar, we hebben allebei gewerkt op de nachttreinen, zeg maar naar Oostenrijk en Frankrijk en Italië we elkaar daar ook leren kennen. En zo zijn we eigenlijk op een gegeven moment een beetje de bloggerswereld ingerold, omdat kirsten ,die heeft ook de journalistieke opleiding gedaan. En die is eigenlijk voor haar onderzoek. Onderzoek is, ze zeg maar in de wereld van de bloggers gedoken. En zo zijn wij er uiteindelijk inkomen, ik ben van origine een freelance fotograaf en toen kwamen we eigenlijk op het idee. Ja, beide blogs te combineren, zeg maar in iets wat ons beiden dat erg leuk leek, was uiteindelijk treinreizen geworden en we hebben daar mee zitten brainstormen met aantal andere bloggers. En toen kwamen we uiteindelijk hierop uit. We hadden natuurlijk het voordeel dat we allebei ok op nachttreinen gewerkt hadden. Dus we wisten al heel veel, we hadden de ervaringen, al verhalen van bestemmingen bij wijze van spreke klaarliggen die we dus ook konden publiceren. Dus die stap was eigenlijk vrij snel genomen.

00:01:14

Researcher: Ja.

00:01:17

Interviewee : Dus ja, het is, zo zijn we eigenlijk daarop uitgekomen. In dat opzicht ja goed en wij zijn nu natuurlijk ja merken wij wel dat het steeds belangrijker wordt, dus wij zijn wel blij dat er op tijd mee begonnen zijn, zeg maar.

00:01:34

Researcher: Ja ja, leuk, want jullie blog, hebben jullie dan abonnees erop? Of hoe gaat dat?

00:01:42

Interviewee : Het is, eigenlijk is het puur in het begin hobbymatig geweest want ja kirsten, die werkt gewoon fulltime. Ik werkte in het onderwijs. Ik ben sinds oktober vorig jaar zit ik fulltime op de blog zegmaar. Omdat ik zoiets had van nouja ik wil het wel een kans geven om te kijken of dat er meer uit te halen valt. Nou, dat ging de eerste maanden goed toen kwam corona om de hoek – en toen is alles natuurlijk finaal – echt het geheel ingestort. Dus zit nu een beetje te kijken en zoeken hoe we nog allemaal kunnen gaan doen. Kijk, er zijn heel veel heel veel positieve berichten in dat opzicht van dat dat echt wel gekeken naar het trein reizen binnen Europa dat ze dat wel we willen gaan verbeteren en uitbreiden. Maar ja, als zolang corona er is, dan zal er ook weinig schot in gaan zitten. Zeg maar.

00:02:36

Researcher: Ja, ja, hopelijk wordt dat snel beter.

00:02:42

Interviewee : Ja, precies is voor ons, is het echt een ja, het is één van de leukste manier van reizen vinden wij.

00:02:51

Researcher: Ja, echt leuk dat dat jullie hier een blog van hebben gemaakt.

00:02:57

Researcher: Alle informatie staat er mooi bij elkaar. Echt interessant.

00:03:01

Interviewee : Ja, dat klopt inderdaad, en we hebben een aantal samenwerking met een aantal andere websites samen die ook veel over over het treinenreizen is publiceren, vaak net zoals meer gericht op het technische aspect, en dat hebben wij dan weer niet, bij ons echt puur op de reis en op de bestemming. En ja goed, en dat merk je dat dat wij veel lezers hebben die ons dan toch wel achterna reizen, om het zo te zeggen.

00:03:26

Researcher: Ja.

00:03:27

Interviewee : Ja, dus dat ja.

00:03:31

Researcher: Mooi, even kijken. Dan had ik een vraag welke Europese steden of bestemmingen hebben een goede treinverbinding met Nederland, zijn makkelijk te bereizen?

00:03:46

Interviewee : Nou ja, sowieso heb je Parijs natuurlijk, dan kun je rechtstreeks heen. En Londen kun je sinds een paar weken... Sinds een week geleden kun je daar rechtstreeks heen. Berlijn. Basel in Zwitserland, Daar kan je rechtstreeks naar toe. Wenen komt eraan. Daar komt ook weer een nieuwe nachttrein voor als het goed is gaan die over zes weken rijden. Dus ja, dat zijn op dit punt momenten, beetje de vaste verbindingen die we vanuit Nederland hebben, ja, en natuurlijk gewoon Brussel en

Antwerpen, maar goed, die liggen op de route naar Parijs. Dus die die behoren er ook bij. Dus het is echt een beetje ja, engeland, Frankrijk, België, Duitsland en Zwitserland. Op dit moment.

00:04:34

Researcher: Oké, en zijn er ook steden die niet direct te bereiken zijn, maar met één overstap. Dat het een goede goede connectie is, zeg maar?

00:04:50

Interviewee: Zeker zeker sowieso kun je heel Frankrijk eigenlijk bereiken. Vanuit Parijs.

00:04:58

Researcher: Ja.

00:04:58

Interviewee: Dat de meeste vanuit Parijs heeft ie gewoon heel veel tgv, ja gewoon die die alle grote steden verder aan doen. Hmm Zwitserland is en vanuit Basel kun je wel aan aantal kanten op. Dus dan kun je inderdaad wel nog naar wat andere grote steden toe. Maar je zal daar wel vaker moeten overstappen, ondanks dat ze daar wel trein hebben rijden die wel een groot deel van het land doorkruisen. Zou je wel op daar op bepaalde plekken moeten overstappen, zeg maar om in die treinen te kunnen komen. Ja dus. Vanuit Londen kun je heel veel kanten op. België is sowieso vanuit Antwerpen en Brussel geheel te bereiken.

00:05:40

Researcher: Mmm.

00:05:41

Interviewee: Nou goed als je naar scandinavie wil, dat is ook vaak kopenhagen of polen is ook vaak via Berlijn dat ze zeggen. Van vanuit Berlijn kun je een rechtstreeks naar Kopenhagen naar Warschau kan je naar Stockholm. Dus noem maar op. Dus vaak zijn het zijn dat soort steden, zoals in Berlijn Parijs Basel, die echt wel nodig hebt om verder te komen, zeg maar.

00:06:01

Researcher: Oké, ja, nou, dat is goed om te weten, want ik heb ook een beetje. Ik heb ook hoe heet het surveys, questionnaires uitgestuurd naar mensen en dan konden ze invullen waar ze geweest zijn. En ik ben wel benieuwd of dit dan overeenkomt met hun reizen.

00:06:26

Interviewee: Ja, het is, wat je wel vaak hebt. Je hebt verschillende soorten treinreizigers, je hebt reizigers die echt puur voor de treinreis gaan. Dus die nemen nee, niet de tgv niet echt maar al die kleine tussen treintjes waarbij ze overal moeten overstappen. En je hebt inderdaad de treinreizigers die het doen omdat ze zo snel mogelijk op bestemming willen komen, zeg maar het is dat dus ik ben inderdaad in dat zich ook wel nieuwsgierig wat er uiteindelijk uit gaat komen. Ja.

00:06:51

Researcher: Ja, ja, ja, benieuwd of ik die verschillende soorten reizigers er ook in weet te onderscheiden.

00:07:01

Interviewee: Ja, precies.

00:07:02

Researcher: Dat zou wel mooi zijn, was ik ook wel even benieuwd. Wat zijn volgens jou de kwaliteiten van het Europese spoorwegnetwerk?

00:07:13

Interviewee: Kwaliteiten, je bedoelt u zich in de de de de voordelen of of hoe bedoel je precies?

00:07:25

Researcher: Ja, de ja bijvoorbeeld de voordelen tegenover een ander vervoersmiddel, zoals de auto of trein, maar ook ja, wat bijvoorbeeld hier in Europa qua treinen beter geregeld is in vergelijking met een andere continent bijvoorbeeld.

00:07:40

Interviewee: Maar goed, dat is op zich met een andere continent, dat is lastig, te vergelijken, omdat elk continent heeft zijn eigen zijn eigen regeltjes en dat soort dingen. Binnen Europa moet ik zeggen is het treinverkeer in zekere zin heel goed geregeld dat alle landen werken heel goed samen met elkaar. Om er wel voor te zorgen dat er dus gewoon heel veel internationale verbindingen mogelijk zijn.

00:08:03

Researcher: Mmm.

00:08:05

Interviewee : Sowieso wat ik net ook al zei, zijn ze bezig om heel veel treinen op het netwerk enorm uit te breiden om toch wel weer voor kortere afstanden de trein inzetten in plaats van vliegtuigen, ze gaan ook samenwerking aan met de maatschappij voor de kortere vluchten van Amsterdam, Brussel, Parijs of Amsterdam Berlijn. Dat is in plaats van dat laten we zeggen dat er vier vliegtuigen per dag gaan, dat we met twee gaan omdat die andere met de trein worden gedaan zegmaar. Dus in dat opzicht zijn ze wel heel vooruitstrevend bezig. nou ja goed wat ik al zei, het is over het algemeen, is alles goed te bereiken en wat ik persoonlijk ook één van de voordelen vindt, zeg maar is dat je. Je hoeft niet door de douane heen, je hebt je hebt, geen paspoortcontrole, je kan meenemen wat je wil. Bij wijze van. Je zit niet vast aan je kan een koffer meenemen of of maar zoveel kilo. Dus je kan eigenlijk, want dan kun je bij wijze van spreke hele inboedel meenemen. Het is mogelijk.

00:09:10

Researcher: Ja.

00:09:13

Interviewee : Ja, goed en en, en ik persoonlijk is Europa ook echt wel heel makkelijk te bereiken per trein, omdat het gewoon gezegd, het is allemaal met elkaar verbonden toen ik op die nachttrein werkte dan gingen we naar richting Bologna in Italië. Nou ja, dat was een nachttrein. Dan vertrokken we rijdagavond en zaterdagochtend waren we daar.

00:09:40

Researcher: Ja.

00:09:41

Interviewee : Tuurlijk, het is echt van de reis die ze 12 uurtjes, maar één, je kan slapen. Twee, je komt veel uitgeruster aan dan met het vliegtuig. Want bij vliegen moet je er wel goede twee uur tevoren zijn, dan vliegen en dan kom je daar weer aan en dan moet je ook vaak naar je bestemming toe. En nu vertrek je vanuit de stad en je komt aan in de stad gelijk waar je waar je wil zijn en dat zijn vaak veel voordelen die je hebt.

00:10:10

Researcher: Mooi en wat zijn nou volgens jou nog verbeterpunten? Van het Europese Spoorwegnetwerk?

00:10:20

Interviewee : De prijzen.

00:10:21

Researcher: De prijzen.

00:10:22

Interviewee : De ticketprijzen die die zijn of zo ongelooflijk duur ,hoog laat, laat ik zo zeggen. En dat ja waar dat precies mee te maken heeft. Ja, dat is heel lastig, omdat ja om om om het heel kort uit te leggen, want dat is ook waarom wel heel veel nachttreinen niet meer konden rijden. Is dat een trein die wil gaan rijden die huurt eigenlijk de rails zeg maar. En zolang die prijzen hoog blijven blijven, blijven de ticketprijzen ook hoog. De ook ze zullen moeten betalen – en dat is op een gegevenmoment die nachttrein het op een gegeven moment niet meer konden betalen, omdat het aantal passagiers te laag werd door de hoge prijzen. Waardoor zij de huur niet meer konden betalen. Om het even zo te zeggen, en daar moeten echt wel verandering inkomen, zeg maar dat dat eh kijk, het is nu. Gelukkig merk je dat inderdaad wordt gezegd dat de samenwerking ontstaan, bijvoorbeeld vanuit Nederland, de Eurostar die door België Frankrijk en dergelijke gaat. dat die tickets liggen al een stuk lager omdat ze daar gewoon speciale routes voor maken en en dat maakt het ook daarom makkelijk om de prijzen te verlagen, je moet wel acht tot 12 weken van tevoren wil je goedkoop met de trein mee kunnen en echte echte last minutes heb je nog niet echt bij bij een treinreis, dus ze zijn in dat opzicht qua prijzen en zijn gewoon heel veel verbeterpunten. ik denk dat dat ook vaak nog de grootste drempel is voor heel veel mensen om de trein te pakken. Ze willen wel ,alleen het. Wat zou jij dat als je voor met met vliegtuigen vorige week zeg, even wat 50 euro in Lyon zit . Je moet 300 euro voor de trein betalen en dan ben je met de trein ook nog eens langer onderweg. Ja, weet je, kijk als ze die prijzen nou eens omlaag brengen of die vliegtuig prijs omhoog, ja, hoe ze het willen doen, dan moeten ze zelf weten.

00:12:25

Researcher: Mmm.

00:12:27

Interviewee : Dan heeft de trein in dat opzicht ook een veel mooiere toekomst. Die heeft ie wel, ja, het gaat op deze manier dat veel langer duren voordat het echt het transportmiddelen van Europa wordt.

00:12:38

Researcher: Mmm.

00:12:40

Interviewee : Ja, want je ziet heel vaak dat je ook interrailtickets hebt of je bepaalde landen hebben zelf al een soort van landelijke ticket waarmee je alle OV kanalen kan bereiken en dergelijke. En dat doen ze goed, omdat ze dan gewoon een prijs zeggen. En daarmee kun je alle treinen pakken, alle bussen alle bergtreintjes. Ik noem maar op en ja goed, zolang ze daar inderdaad niks mee gaan doen dat ze dat ze daar als EU iets mee doen, dat dat daar gewoon een goeie afspraken over gaan maken. Ja, dan is dat wel echt één van de heikel punten binnen binnen een treinreis van die prijzen, die blijven veel te hoog.

00:13:20

Researcher: Ja, en weet je of dat toevallig op de op de agenda staat van de Europese unie om hier iets aan te doen of?

00:13:28

Interviewee : Ik denk of het op dit moment op staat, dat weet ik niet – ik moet zeggen, daar ben ik niet heel erg mee bezig, maar ik weet wel, dat is wel heel veel landen. Die zijn wel bezig om in het nachttreinen netwerk in hun eigen land weer uit te breiden, dus ze zijn landen zelf zijn er wel heel erg mee bezig, pompen er zelf wel heel veel geld. Ik weet bijvoorbeeld Zweden, is heel erg aan het zoeken naar een verbinding met Duitsland België Nederland om die rechtstreeks te maken, maar die is ook in hun eigen land heel druk bezig die van 50.000.000 Zweedse kronen, dat ze er in stoppen. Want het te verbeteren Frankrijk is daarmee bezig, zo ook Zwitserland Oostenrijk. En zo zijn er nog een paar landen. Die zijn echt wel bezig om het uit te breiden en ook internationaal het te maken, en dus op die manier de ticketprijs omlaag willen krijgen omdat ze gewoon een hele goeie afspraken maken. Maar ja, goed, we zijn ook gewoon landen die nog niet aan meewerken of aan mee willen werken. Ja, en dat zijn vaak juist de landen die het die ervoor zorgen dat het gewoon nog steeds dat dat een vliegen in blijft. Een land als als Spanje heeft natuurlijk liever dat die, 300, toerist en elk uur met een landen dan dan dan dat ze 12 uur moeten wachten tot tot een er is met hetzelfde aantal al een aantal toeristen, zeg maar dus het is dus het is heel erg heel erg zoeken. Inderdaad van hoe kun je dit als als EU als vanuit de Europese landen? Nou ja zo insteken dat en betaalbaar wordt en dat en dat het daardoor ook interessant wordt voor de reizigers. Zeg maar kijk wij wel eens van. Als ik in de trein stapt, dan begint je vakantie of je reizen, maar ook doordat je, maar je hebt ook gewoon in de trein veel meer vrijheid dan in het vliegtuig, je kan gaan rondlopen. Je kan door het raam kijken en je ziet gewoon veel meer. Wat er om je heen gebeurt, alleen ja goed zeggen heikelpunt blijft die prijzen en dat was voor ons wel een een dingetje, hoor, want dat vinden wij zelf ook. Dat is soms echt belachelijk duur.

00:15:39

Researcher: Mmm.

00:15:42

Interviewee : Als je nu bij wijze van nu stel, we zouden wel nog mogen reizen, je zou nu een ticket willen boeken voor voor beginnen december voor wintersport. Nou, ja, dan kun je er vanuit gaan dat je drie 400 euro per persoon kwijt bent.

00:15:53

Researcher: Zo, dat is wel heel veel geld.

00:15:56

Interviewee : Ja, precies dan kun je bij wijze van nog bezig met de auto gaan en dergelijke, want dan ben je veel veel goedkoper uit, of inderdaad met het vliegtuig. en dan moet je daar natuurlijk vaak ook nog skipas, skikleding die huren, hotel. Dat soort dingen dus in dat opzicht is het gewoon veel te duur.

00:16:14

Researcher: Ja, ja, precies ja mmm en deze vraag, die hangt een beetje samen met de vorige, denk ik. Maar wat denk je wat er moet gebeuren om meer Nederlandse toeristen te laten kiezen voor de trein als vervoersmiddel voor hun vakantie?

00:16:37

Interviewee : En wat wel grappig is, dat in ieder geval wat wij veel horen. Is dat Nederlandse reizigers zoiets van ja, dan moet je met de NS of NS international en die rijdt zelden op tijd. Dat zijn vaak die mensen die reizen dan één keer per maand met de trein. Dan hebben ze net die trein die heeft dan altijd vertraging.

00:17:01

Researcher: Hmm.

00:17:01

Interviewee : Dus dus mensen zijn, die zijn een beetje huiverig, omdat het vaak het is een hele soort van nieuwe, een nieuwe wereld waar ze in moeten stoppen. Kijk met met het vliegtuig. Ik moet naar het vliegveld – ik moet naar incheckbalie vijf dan hoor ik naar welke gate ik moet – en ik ga zit in het vliegtuig en dan land ik, en ik krijg mijn koffer en ik kan weer door. Ja, als je natuurlijk een lange reis gemaakt met de trein, het liefst de nachttrein, heb je natuurlijk oké en je moet naar het station.

Oké, dan moet ik eerst naar het zuiden van van van Nederland, en welk spoor in godsnaam hebben en dan moet je weer overstappen welk spoor moet ik nemen? als je dan vijf keer moet overstappen. Je bent het niet gewent, of je vindt dat eng, dan is dat vaak al een drempel. Dan denken mensen laat maar, dan betaal ik wel wel wat meer voor het vliegtuig, last minute of ik pak de auto wel of ik ga niet. Dus ik denk dat het op een gegeven moment daar heus wel aan gewerkt, maar het moet net zo makkelijk gemaakt worden als met het vliegtuig.

00:18:04

Researcher: Oké, ja.

00:18:05

Interviewee : Dat ze dat ze bij wijze van gewoon een een en ja gewoon een briefje of inderdaad in een app gewoon dat er helemaal staat, dat u vertrek vanaf Utrecht. Ik moet gaan naar spoor, drie A. En dan kunt u bij je hebt. Je hebt die letters wel eens boven de perrons zien hangen is nou die zijn vaak gekoppeld aan een rijtuig. Zeg maar, en dan kun je zeggen van ga maar bij letter H staan en dan kan u zo de trein in. En dan heeft u de trein naar Heerlen. Ik zeg maar wat tuurlijk kan heus wel eens voorkomen dat er natuurlijk dan een ander spoor komt, maar ik denk als gewoon helemaal uitgeschreven, hoe en waar en wanneer dat dat heel veel mensen rust geeft en dan sneller die stap zullen zetten. Kijk, het klinkt stom, maar moet je moet ervan uit gaan dat heel veel mensen lui zijn, die niet willen uitzoeken maar gaan gewoon. Ik heb iets van oké, ik ga op vakantie en ik wil dat het voor mij wordt geregeld.

00:18:58

Researcher: Mmm.

00:18:59

Interviewee : Die zijn helemaal helemaal bezig van oké, natuurlijk vaak zo. Als je in de zomer op vakantie gaat dat boek je vaak via een sunweb, of weet ik veel. Dat de hele reis al vast staat, het hotel staat vast, waarmee je vliegt, wanneer je bus gaat , ik noem maar op. Ja, als je met de trein gaat, dat is heel veel zelf verantwoordelijkheid, dus heel veel zelf uitzoeken, en dat is voor heel veel mensen iets wat tegen staat en ik denk als je en de apps en zo worden wel worden wel steeds beter worden, en ik denk , en ik weet bijvoorbeeld in Zwitserland hebben ze gewoon een hele hele duidelijke app waar eigenlijk alles in staat. Maar ja, je moet wel de tijd willen nemen om het ook als je te downloaden te kijken hoe het werkt en dat soort dingen. Dat zijn natuurlijk ook wel dingen die dan ook weer mee spelen.

00:19:44

Researcher: Ja, precies en het boeken van tickets voor een internationale treinreis gaat dat een beetje makkelijk of?

00:19:57

Interviewee : Op zich wel, je kan bij wijze van eh. Via NS international kan je al best veel.

00:20:05

Researcher: Mmm.

00:20:06

Interviewee : Via een website kom je al best ver en dan is het vaak nog dat zij dat daar voornamelijk alleen op de grote steden grote bestemmingen in op te vinden zijn. Maar vaak als je dan belt, dan kunnen ze je vaak van de a tot b gewoon helpen. Het is dan net weer die drempel waar mensen overheen moeten, weetje per vliegtuig kan alles online. Dus waarom moet ik gaan bellen? dat gewoon allemaal nog net niet zo soepeltjes loopt als met vliegtuigen. Het is een, het is iets ze zijn, ze blijft gewoon continu ontwikkelen. Ja, en dat en dat kost gewoon even tijd. Ja, kijk het het vliegen dat dat zit er ondertussen bij ons, zo in dat dat mensen dat hele treinreizen inderdaad of of de trein pakken. Daardoor vergeten, terwijl het eigenlijk net zo leuk en net zo makkelijk kan zijn. Dan wordt het gewoon iets wat meer moeite, een moeite van wat zeg maar en maar in principe terugkomen op het op het boeken van de tickets. Ja, dat dat is best prima te doen, moet ik zeggen: alleen ja, je moet je moet jezelf wat meer voor doen.

00:21:17

Researcher: Ja.

00:21:18

Interviewee : Over het algemeen, als je gewoon inderdaad duidelijk zoekt, vaak vind via Google wel, als je gewoon op Google maps bij wijze van aangeeft van joh – ik wil daar uiteindelijk heen – dan geven ze vaak aan welke trein je moet pakken of hoe je er moet komen. Dan kun je naderhand daarvan, kun je vaak zo werken wij, dan gaan wij zoeken naar de tickets om het zo te zeggen, want dan waar je voor jezelf dat dat ook weer bepalen. Van oké. Nou, we willen daarheen maar de overstap. Misschien willen we daar wel een dagje blijven of een nachtje blijven en dat soort dingen en zo maken wij onze reizen. Zeg maar, want dan kun je ook gewoon zelf bepalen. hoe laat je de trein neemt waar je overstapt , waar je uitstapt en dat soort

dingen en ja wij, wij gebruiken eigenlijk meerdere meerdere websites daarvoor, waaronder NS international, maar ook gewoon de Deutsche bahn. Zal de Duitse spoorwegen nou ja goed elk land heeft wel een website voor internationale reizen en prijzen liggen over het algemeen redelijk gelijk worden, dus niet data ls je bij de een boekt dat je dan drie keer zoveel bepaald als bij de ander. Maar ja, het is wat ik zeg het kost wat meer tijd en nog meer energie om uit te zoeken. Maar goed wat ik wat wij dan horen van onze lezers is dat zij, dat juist ook heel erg leuk vinden omdat je, omdat je eigenlijk al met je hele vakantie bezig bent.

00:22:41

Researcher: Mmm.

00:22:41

Interviewee : Of je hele reis, en natuurlijk als je met je met een vliegtuig gaat. Ja, je betaalt je vakantie en je krijgt een week van tevoren krijg je je tickets en je toebehoren. Ja, allemaal lekker makkelijk, prima, prima! als je daar daarvan houdt hoor, even goede vrienden, hoor. Maar ja, ik heb wel iets van ja, weet je als je een reis maakt. Is het juist leuk om ook dingen zelf uit te zoeken waar je heen gaat, wat kan je er allemaal doen. Hoe ga je dr heen, Inderdaad nog ergens overstapen, moet nog zeker met de bus of taxi of noem maar op ga je een auto huren daar vijf dagen. Er zijn heel veel heel veel mogelijkheden en ik denk dat dat allemaal hoort bij het boeken van een ticket boeken van reis, een bepaald gewoon ook heel veel van je reis maar veel mensen hebben dat dat nog een beetje tegenstaat.

00:23:32

Researcher: Ja.

00:23:34

Interviewee : Zeg maar.

00:23:35

Researcher: Oké.

00:23:37

Interviewee : Ja.

00:23:38

Researcher: Een stukje als als je wat avontuurlijker ingesteld bent, dan kan ik begrijpen dat de drempel om de trein te pakken en stuk minder hoog is dan wanneer je dat niet bent.

00:23:49

Interviewee : Precies dat, wat zeg je eigenlijk heel erg goed. Je moet een beetje een avonturier zijn. Je moet een uitdaging leuk vinden.

00:24:00

Researcher: Ja.

00:24:02

Interviewee : Kijk, en het is echt niet zo dat wij niet van een strandvakantie kunnen genieten wij pakken, ook heus wel wat vliegtuigen hier en daar, maar ja, goed wij wel zo iets van als het binnen Europa gewoon makkelijk per trein te doen is. Dan pakken we in principe de trein.

00:24:17

Researcher: Ja, een stuk beter voor het milieu ook.

00:24:21

Interviewee : Ja, precies precies, en en dat is ook wel even van onze insteken erachter, zeg maar van dat dat milieu in dat opzicht gewoon enorm meespeelt. En gelukkig zijn er ook heel veel landen die dat nu ook zo beginnen te zien. Zeg maar.

00:24:39

Researcher: Ja, ja, dat is fijn.

00:24:44

Interviewee : Ja, precies.

00:24:46

Researcher: Ja, dit waren de vragen die ik had voorbereid. Heb je zelf nog dingen waarvan je denkt? Oh, dit moet je echt weten. Hier heb je wat aan, iets wat je kwijt wil.

00:25:03

Interviewee : Nou ja, , ik zou sowieso zeggen: mochten je dingen willen weten. Ja, ik denk dat het vaak een beetje afhankelijk is van waar het precies om gaat. Ik kan heel veel gaan zitten vertellen en dat opzicht, maar goed moet natuurlijk wel bij je project passen bij ja, sowieso mag je me altijd nog wel even mailen of bellen of of wat dan ook. Als je iets wil weten, ik zou zeggen: ja, kijk op onze website, daar staat ook heel veel op.

00:25:27

Researcher: Ja.

00:25:28

Interviewee : En dat is denk ik, wel beetje wat wat wat wat is: jouw jouw project precies, want je bent – en je gaat het puur om het onderzoek van het treinverkeer binnen Europa of treinreizen of.

00:25:45

Researcher: Nou, wat ik voornamelijk onderzoek is, de keuze van vervoersmiddelen voor mensen die op vakantie gaan, maar dan focus ik op de trein. Dus de mensen die wel met de trein gaan, waarom doen ze dat? En waar gaan ze heen? En en hoe vaak en wat voor soort reizen vakanties en dan de mensen die dan niet met de trein op vakantie gaan, waarom zij dan niet met de trein gaan? Maar net bijvoorbeeld het vliegveld, vliegtuigen of de auto.

00:26:14

Interviewee : Oké.

00:26:14

Researcher: Dus dat is een beetje mijn focus.

00:26:17

Interviewee : Oké, laat het maar zeker weten als je klaar bent. Dat vind ik wel interessant om te lezen.

00:26:24

Researcher: Ja, ik schrijf dat meteen even op. Die kan ik dan wel opsturen.

00:26:30

Interviewee : Ja, nee, hartstikke leuk, want zoals ik al zei, mocht je nog meer vragen, hebben ja dingen die je wil weten. Jij weet te vinden dat is helemaal goed.

00:26:40

Researcher: Heel erg fijn.

00:26:42

Interviewee : En dan zou ik zeggen heel veel succes.

00:26:44

Researcher: Ja, bedankt en heel erg fijn dat je wilde meewerken aan dit interview.

00:26:52

Interviewee : Geen enkel probleem het is voor ons wij willen treinreizigen waar meer in beeld brengen, dus als we dat door middel van dit soort dingen kunnen doen, is dat geen enkel probleem.

00:27:06

Researcher: Ja.

00:27:07

Interviewee : Allright.

00:27:08

Researcher: Ja, mooi.

00:27:10

Interviewee : Ja, dan zou ik zeggen: succes en dan hoor ik wel van tegen die tijd.

00:27:15

Researcher: Zou ik doen, dat is wel rond eind januari zijn trouwens.

00:27:20

Interviewee : Hartstikke leuk.

00:27:21

Researcher: Ja.

00:27:23

Interviewee : Ja, dan tot een wie weet volgende keer.

00:27:26

Researcher: Ja, fijne dag nog.

00:27:29

Interviewee : Hetzelfde.

00:27:31

Researcher: Bedankt. tot ziens.

Interview 2

00:00:00

Interviewee: Dat is helemaal goed.

00:00:01

Researcher: Dan begint opname nu. Ik was ten eerste wel nieuwsgierig wat je precies doet bij NS international.

00:00:11

Interviewee: Ja, we kunnen ook kort even een voorstelronde doen.

00:00:15

Researcher: Goed idee.

00:00:18

Interviewee: Ja, ik werk voor NS international zoals je al begrepen had en dat is eigenlijk de dochteronderneming, om het zo maar te zeggen, van van NS. Wij zijn vooral verantwoordelijk voor eigenlijk al het international treinverkeer van en naar Nederland. Dat wist je misschien al weet je misschien aan de hand van de naam. Maar wat dat betekent is dat wij eigenlijk samenwerken met een hoop partners in het buitenland, dus DB in Duitsland en NMBS in België bijvoorbeeld een Thalys of een Eurostar in de in Londen, verbindingen realiseren en daarmee het treinproduct voor Nederland verder te ontwikkelen. En dit besturen, zogezegd mmm ik werk binnen een afdeling van NS national, de business development afdeling en binnen de afdeling zijn we eigenlijk vooral verantwoordelijk voor. Hoe zit het de volgende stap er voor onze partners uit? En hoe is de volgende stap in het algemeen? Dus wij zijn in dat opzicht denken wij na over hoe Nederland in de toekomst ontsloten gaat worden met een trein. En wat we daar wat er nu voor moeten doen, je zou afgelopen week gezien hebben dat we een nieuwe, heel direct een dienst Amsterdam gelanceerd, misschien in de media. Nou, daar hebben we met de start met verschillende partijen bijvoorbeeld gesproken over. Hoe moeten we dat doen? Het vaak met die rijden waar moet ie stoppen, en dat doen wij van alle producten zoals dat heet. en mijn rol in het business development team is eigenlijk vooral de lange termijnstrategie. Niet wat doen we volgende week om volgend jaar over vier jaar? Maar wat doen we over tien jaar, welke positie moet de trein dan hebben? En waar moeten we nu al daarvoor stappen zetten.

00:02:14

Researcher: Oké, interessant.

00:02:17

Interviewee: Best wel.

00:02:18

Researcher: Ja, leuk zou ik nu dan even vertellen wat ik doe.

00:02:24

Interviewee: Ja. Ik ben benieuwd.

00:02:25

Researcher: Ik studeer sociale geografie en planologie aan de universiteit in Groningen en ik zit nu in laatste jaar en schrijf dus mijn scriptie over de keuze van de trein als vervoersmiddel onder Nederlandse toeristen, toeristen zeg maar dus daar hou ik mij nu een beetje mee bezig.

00:02:48

Interviewee: Specifiek toerisme dus.

00:02:51

Researcher: Wat zei je ja, zeg maar niet voor voor business, reizen, ofzo echt reizen voor voor plezier, zeg maar.

00:03:01

Interviewee: En waarom ik ben gewoon benieuwd hoor, waarom die specifieke groep?

00:03:06

Researcher: Nou eigenlijk omdat ik ja, ik moest iets kiezen om een target groep te specificeren en ik vond het toerisme gewoon leuker en interessanter dan business reizen. Want business gaan vaak voornamelijk naar grote steden waar bedrijven zitten en toerisme dat kan ook nog een kleine dorpjes, afgelegen gebieden gaan, dus dat leek me wel interessant.

00:03:35

Interviewee: Ja, goed om te horen, want ik zag dat je al wat vragen gespecificeerd had in je mail en specifiek wilde je inderdaad op vragen over welke welke trajecten of welke routes het populairste zijn onder Nederlandse toeristen en eigenlijk las ik een beetje uit uit de vragen die gedefinieerd dat dat ehm mmm, welke steden nu al goed bereikbaar zijn en waar er nog verbetering mogelijk is zo gezegd? Dat had ik een beetje gelezen, dat dat is wat je wil weten.

00:04:13

Researcher: ja, klopt dat is waar ik voornamelijk in geïnteresseerd ben.

00:04:18

Interviewee: Ja ik moet effe kijken. Ik denk dat ik deze call of deze afspraak lijkt me niet handig als ik al specifiek inga – op aantallen of waarden, zeg maar, maar ik denk wel dat ik je grotendeels mee kan nemen in de ontwikkeling van het treinproduct van Nederland. Ook voor voor toeristen, en hoe hoe ik dan wel wij dat voor ons zien. Ik hoop dat je daar dan mee geholpen bent en daarna moeten we dan maar even kijken, hoe en of in een stapje verder kan helpen. Wat betreft de data want, data zit wel lastig. Ik zeg natuurlijk maar voor mij natuurlijk wel iets lastigs om de volgende reden in dat toen ik net zei: want met verschillende partijen rijden wij bijvoorbeeld diensten.

00:05:09

Researcher: Mmm.

00:05:10

Interviewee: Bijvoorbeeld ICE Berlijn, dat is een directe verbinding van van Amsterdam naar naar Berlijn en die rijden wij samen met Deutsche bahn eh. We doen dat met de trein van Deutsche Bahn en zij zijn groot deel verantwoordelijk voor het opzetten van die dienst en ehm voor die dienst, en daarom zijn die data niet van ons, dus ik moet wel een beetje kijken. Met wie ik die data mag en kan delen voor ehm onderzoeken. Bij zulke onderzoeken is het over het algemeen geen probleem, maar ik moet gewoon vooral duidelijk hebben wie die data krijgt met welk doel en de grote kans dat je die niet bij mij op kan vragen, maar bij een andere partij. Dus dan weet je daar een beetje van af. Dan weet je dat lastig is om een concrete grote excel te maken en die naar jouw op te sturen want die data zijn niet van ons, niet alle data zijn van ons. om eerst te kunnen beginnen kan ik al een beetje inzicht geven in hoe ook voor het toeristische marktaandeel van de trein afgelopen tijd veranderd is of aan het veranderen hoe je proberen te ontwikkelen en veranderen. Je ziet namelijk de afgelopen jaren afgelopen dat misschien drie vier jaar dat een hele grote vlucht genomen heeft en dat dit aan de ene kant in duurzaamheid. Niet alleen ministeries of bedrijven zijn, heel erg bezig om een product duurzaam aan te bieden. En om hun medewerkers bijvoorbeeld duurzaam te laten reizen maar ook wat wij zien recreatieve reizigers, leisure reizigers. Die kunnen niet meer aan zichzelf verkopen, dat ze twee of drie keer per jaar met het vliegtuig op vakantie gaan. Dus we zien heel erg dat zij daar een actieve keuze in maken. Om ja niet met het vliegtuig naar de wintersport te gaan, maar bijvoorbeeld met de ski Thalys, die één keer per week, rijdt naar ski gebieden in Frankrijk en we zien die trend over heel veel producten en ook over de producten waar inderdaad minder logisch is. Bijvoorbeeld die ICE Berlijn die ik net noemde. Daar hebben we afgelopen jaar van van deze dienst 23 procent extra tickets verkocht. Terwijl er niks aan die dienst veranderd is.

00:07:47

Researcher: Oké.

00:07:49

Interviewee: Want en dat heeft aan de ene kant te maken dat mensen bereid zijn om een duurzame keuze te maken. Maar de andere kant is dat wij ook met met zn allen dus bij het ministerie, verschillende reisorganisaties en de mensen op Facebook. Om om die groep maar zo te noemen heel erg bezig zijn met welke rol heb ik in een duurzame wereld. En hoe heb ik daar invloed op? Dus mensen zijn veel meer bereid om een trein te pakken, ook als ze naar voor hetzelfde geld, de auto zouden doen dus. Het KIM, daar kan ik je wel naar doorverwijzen dat is het kennisinstituut voor mobiliteit. Die hebben in 2018 een onderzoek gedaan naar het substitutie potentieel van vlieg reizen voor treinreizen. Dus welk potentieel bestaat er om reizen die met het vliegtuig worden afgelegd om die met de trein af te leggen en wat je daar eigenlijk vanuit Nederland 13 bestemmingen zijn gedefinieerd waarop je potentieel ook een heel goede treinreis zou kunnen aanbieden, nu al of met kleine aanpassingen om het vliegverkeer te niet zozeer ontmoedigen maar om een alternatief te bieden voor vliegverkeer.

00:09:03

Researcher: Oké.

00:09:04

Interviewee: Zeg ik ben ik ben op zoek naar data naar input en naar misschien iets meer achtergrond om dat onderzoek op te starten of vorm te geven. Zou je dat een goede, een goede start en het eigenlijk om naar die 13 bestemming eens te kijken. Wat kunnen we daar een concreet doen om die bestemmingen beter betrekkelijk aantrekkelijk te maken, aantrekkelijker te maken. En als we dan bij het voorbeeld van Berlijn blijven, zie je dat wij tot op zekere hoogte een paar stappen kunnen maken om die reis te versnellen. In dat onderzoek staat bijvoorbeeld dat er 4 aspecten zijn die een reiziger heel belangrijk vind en dat zijn prijs, reistijd, comfort, is belangrijk en frequentie, dus als jouw trein vertrekt maar één keer per dag, net niet op het moment dat jij graag zou willen vertrekken, ja dan is dat onhandig. En wij kijken dus vooral hoe wij op die vier vier pijlers het vervoer aantrekkelijker kunnen maken. Voor Berlijn betekent dat komend jaar tien minuten sneller rijden, en in 2024 een half uur sneller willen gaan rijden, en dat klinkt als kleine stapjes. Maar ja, gezien de best wel complexe wereld, die het spoor is, is dat in de huidige context zijn dat aanpassingen die we kunnen doen. als we echt veel sneller Berlijn of Parijs of milaan, Barcelona of noem maar op willen rijden. En dan moet je echt heel investeren in infrastructuur.

00:10:38

Researcher: Oké, ja.

00:10:49

Interviewee: Effe kijken hoor, want ik was even naar die vragen aan het kijken, want je zegt even om je vraag heen, welke zijn meest populaire trajecten en bestemmingen? Ik zou die vraag iets anders omdraaien, namelijk welke bestemming zijn kun je als populaire vakantiebestemmingen bereiken? Nou dan zou die die die 13 steden zou je daar een goede zijn, denk ik.

00:11:13

Researcher: Mmm.

00:11:15

Interviewee: De vraag is: welke steden hebben een goede band met Nederland die één en twee is dat je in die in die in dat onderzoek verpakt, dus daar zou ik vooral naar kijken. Als je kijkt naar de kwaliteit van het Europees spoorwegen netwerk. Je moet me vooral onderbreken, hoor, want ik ga gewoon door. Ik ben gewoon aan het aureren. Als je zegt ik wil het weten moet je me even onderbreken.

00:11:38

Researcher: Nee, het is, het is allemaal wel duidelijk. Ik heb het. Ik heb aantekeningen gemaakt.

00:11:44

Interviewee: Die vraag hier zijn wat wat wat wat zijn volgens mij dan volgens jou, de de de kwaliteiten van het spoorwegnetwerk in Europa. Ik kijk wel wat een handig punt is waar ik moet beginnen en alle spoorwegmaatschappij in in Europa zijn eigenlijk gaandeweg. De jaren 90 zijn geprivatiseerd. Dat betekent dat de overheid bepaalde zeggenschap heeft over over de de invulling van de spoorwegen – wat je daar een beetje bij ziet, is dat een hele hoop landen het spoorwegnetwerk. Zo inrichten dat dat voor het binnenlands vervoer goed werkt, ja, in Nederland bijvoorbeeld, dat wij er echt een heel druk mooi breed spoornetwerk hmm dat na Japan dan zijn wij zo'n beetje het drukst bereiden spoor ter wereld. En dat betekent dat er gewoon nauwkeuriger op aan komt. Hoe je bepaalde diensten plant. maar als jij van Groningen naar Amsterdam zuid rijdt in die trein bijvoorbeeld dan is dat nogal een logistieke puzzel, omdat er heel veel treinen op hetzelfde moeten rijden en de kwaliteit van het Europees spoorwegnetwerk is dat we gewoon best wel goed kunnen plannen en best wel fijnmatig zowel in die tijd maar ook in in de ruimte mensen kunnen bedienen, hè dus. We hebben nu ook verschillende trajecten in Nederland hebben en elke tien minuten een treindienst. Maar het betekent dat als je dan één keer per dag een trein tussendoor wil rijden die niet helemaal daar op past het is, bijvoorbeeld een een – ik noem het maar bijvoorbeeld een trein naar naar Berlijn 7 keer per dag. Dan is het lastig snellere treinen met die langzaam binnenlandse te integreren dus. Dat is de ene kant is de kwaliteit van het Europees spoorwegnetwerk. is dat er heel erg goed gebruik kunnen maken van de infrastructuur er op elk moment rijdt er wel een trein over elk gedeelte, maar omdat we dat zo goed kunnen, is het heel erg moeilijk om buiten de grenzen van je eigen land de verbinding met elkaar te verbinden.

00:13:57

Researcher: Oké.

00:13:59

Interviewee: Dus als ik van Nederland een trein naar Zwitserland wil rijden, dan moeten we eerst nou, als die dan in dit geval van Amsterdam. Naar Zwitserland naar Basel rijdt moet ik eerst zorgen dat ik in Nederland een soort van traject vrij heb voor die trein. Daar moet ik zorgen dat die in Duitsland op het goede moment de grens overkomt. Dat zij er ook wat mee kunnen.

En dan moet je, datzelfde kunstje ook in Zwitserland en Duitsland doen, dus dat is dat is aan de ene kant de kracht van het Europees netwerk, maar aan de andere kant zit daar ook het gevaar en onze vorige CEO dus Roger van Boxtel CEO van NS heeft dat wel eens eigen dienstregeling eerst denken genoemd, want dan kijk je heel erg naar hun eigen dienstregeling. En dan pas wordt er gekeken wat is er voor nodig om dan opeens Europese verbindingen te realiseren. Dat ja, dat is heel lastig.

00:14:50

Researcher: Ja, oké, ja, want er zijn nog geen computers die dat kunnen berekenen dat dat allemaal zou kunnen werken. Zeg maar.

00:15:03

Interviewee: Je kunt computers daar heel goed bij helpen. Het is heel erg lastig omdat de variabelen zo complex zijn om daar enige hoop model van te maken. En de afgelopen tijd zie je wel steeds meer van die AI's, dus van die artificial intelligence oplossing. Die hopelijk hierbij zouden kunnen helpen, maar voor een groot gedeelte wordt dit nu inderdaad met de hand gedaan. En niet in de laatste plaats omdat dat stel je voor dat jij het perfecte model zou hebben – dat je een bepaalde mate van flexibiliteit nodig heeft om als er ergens iemand met zn kinderenwagen tussen de deur komen op een station, en die kan 30 seconden later weg. Ja, dan dondert dat hele systeem in elkaar, dus dan moet je wel mensen hebben die weten hoe dat systeem in elkaar zit, om het probleem op te lossen.

00:15:52

Researcher: Oh ja.

00:15:55

Interviewee: Stel je voor je normaal drie minuten om om een trein een internationale hogesnelheidstrein te laten vertrekken op het station. Die komt aan staat niet stil en dan moet ie weer door.

00:16:04

Researcher: Mmm.

00:16:06

Interviewee: Als er om wat voor reden dan ook heel veel reizigers met koffers, daar staan en die kunnen niet in die drie minuten instappen. En dat doe je niet die deuren dicht. Dan moet je zorgen dat al die mensen kunnen instappen, dus stel je voor dat je hier 4 minuten voor nodig hebt. Dat betekent dat een trein die daar achteraan komt vertraagd is, en dat werkt zich een soort van door in het hele net dus. Het zou heel fijn zijn als je daar nu al in een computer oplossing zou zijn zou zijn, maar die is er nog niet.

00:16:28

Researcher: Nee, ja, ja, nu klinkt het wel allemaal nog een stuk complexer.

00:16:34

Interviewee: Ja.

00:16:35

Researcher: Oké, nou ja, wel, fijn dat wel dat de mensen dat allemaal zo goed te kunnen.

00:16:40

Interviewee: Gelukkig wel mensen die een stuk slimmer zijn dan ik.

00:16:46

Researcher: Ja, dat is fijn dat dat het allemaal zo goed werkt hier in Nederland.

00:16:54

Interviewee: Voor je begrip, is het best wel, misschien goed, dan denk ik, met z'n iemand te verdiepen binnen NS is dat? Misschien kan ik eigenlijk ook ja aan iemand kan koppelen. Die je kan uitleggen hoe werkt dat eigenlijk. Als we z'n alsnog een route naar het buitenland moeten plannen of naar Nederland en wat is daar voor nodig, dan krijg je er misschien een beetje het idee van bij de welke parameters er allemaal meespelen in het plannen van een treindienst.

00:17:22

Researcher: Ja, dat is wel interessant, ja. dus dit is dan eigenlijk zowel zeg maar een sterk punt als een een kwaliteit als een verbeterpunt, zeg maar zijn er nog andere verbeterpunten binnen het Europese Spoorwegennetwerk?

00:17:44

Interviewee: Ja, ik denk dat een trein je kan alleen een trein rijden en er geld mee verdienen althans als ze er geen verlies op zouden maken. Laat ik dat nu zo uitdrukken, als hij en verbindingen bediend bij mensen naartoe willen en dat genoeg

mensen in die trein zitten om op zn minst de kosten te kunnen kunnen terugverdienen en ehm. Als jij snel naar nou, laten we zeggen: als je snel naar Berlijn, in dit geval.

00:18:17

Researcher: Mmm.

00:18:17

Interviewee: Dan kunnen we ervoor voor kiezen om alle binnenlandse trein aan de kant te duwen? Jongens, die ICE Berlijn komt eraan en dan rijden ze zo snel mogelijk naar Berlijn zonder ergens te stoppen. Theoretisch kan dat. Het probleem is alleen dat je dan zoveel schade veroorzaakt op het binnenlandse net heel veel mensen die dan een andere trein niet kunnen rijden. Als jij dat bijvoorbeeld van Groningen naar ik wil naar Arnhem wil, dan zou het zomaar kunnen zijn dat jouw trein niet dan rijden omdat het zomaar kan zijn dat die ICE Berlijn over een bepaald kruispunt moet. Dat is dus is heel veel schade. Dus dat dat. Dat kost heel veel geld. En tegelijk zullen we allemaal heel zon, trein daar gaan ongeveer 700 man in alleen je hebt we wat man die mensen die erin zitten, die stoppen die stap ook uit in tussengelegen stations. en op op die stappen inop tussengelegen stations die die zijn echt belangrijk de balans tussen hoe snel rijden we en hoe vaak stoppen we is, is heel belangrijk en en wat zijn nog meer verbeterpunten in in het treinnetwerk is, hoe kunnen wij ervoor zorgen dat wij heel snel kunnen rijden, maar wel op plekken kunnen stoppen waar mensen in hun uit kunnen stappen. omdat hoe vaker je stopt, langzamer je gaat, maar als je heel vaak gaat stoppen, ga je ook niet hele hoge snelheids verbindingen aanleggen. De balans daartussen is heel erg belangrijk en wat ik denk dat belangrijk is voor de komende jaren is op bepaalde corridors. We moeten kijken: hé, op welke manier moeten wij hoge infrastructuur aanlegt, echt kiezen dat we snel gaan rijden? En op welke plekken doen we dat niet? Want het helpt in dit geval niet een klein beetje hier investeert en een klein beetje daar. Nee, je moet kijken als je tussen Amsterdam en basel snel wil rijden, dan moet je in een corridor, moet je investeren en op die andere doen we niks, maar ik denk dat dat de keuze voor een bepaalde as is nog één van de ontwikkelpunten is voor de Europese spoorwegen.

00:20:27

Researcher: Oké.

00:20:28

Interviewee: Een tweede is daarbij bijvoorbeeld de overgang naar landen. In Nederland rijden we met andere op bovenleidingspanning dus die spanning op de op de bovenleiding, is dus in Nederland anders dan in Duitsland.

00:20:38

Researcher: Oké.

00:20:39

Interviewee: Het beveiligingssysteem van de trein is ook anders, dus wat wat er gebeurt als jij naar Duitsland rijdt moet de trein omschakelen op die spanning? Soms moet je zelf een locomotief wisselen omdat de locomotief niet om kan gaan met de bovenleiding spanning. Er zijn nogal wat technische systemen in, want anders zijn dan andere landen die gewoon niet helpen voor snel ook überhaupt door kunnen rijden.

00:21:06

Researcher: Ja.

00:21:08

Interviewee: Dus die afstemming is ook heel erg belangrijk.

00:21:10

Researcher: Oké.

00:21:15

Interviewee: En daarbij helpt het een andere puntje, de trein heeft best wel veel concurrentie van de auto en het vliegtuig.

00:21:21

Researcher: Mmm.

00:21:23

Interviewee: En wat je met name in het vliegtuig ziet, is dat er een hele hoop verschil zit in welke belastingen bijvoorbeeld. Dat is echt de overheids vraagstuk als jij een treinticket koopt dan zit daar gewoon belasting op plus minus 20 procent. En op een vliegticket zit dat niet een vliegticket schijnbaar belastingvrij. Daarbij is, stroom is gewoon belasta dus de belasting wordt betaald over de stroom die de trein verbruikt. Bij het vliegtuig de kerosine is dat niet, daar betaalt de KLM of welke maatschappij dan ook geen belasting, dus zo zijn er best wat beleidsmatige punten die het aantrekkelijk kunnen maken lees goedkoper kunnen maken voor klanten om het goedkoper te maken om te kiezen voor de trein in plaats van een vliegtuig.

00:22:12

Researcher: Ja, oké, dat zijn wel interessante punten die ik ook nog niet echt eerder hadgehoord. Is dat wel echt eh. Ja, mooi en natuurlijk niet dat het zo is, maar wel mooi dat er nog dingen verbeterd kunnen worden. In ieder geval zodat het nog beter kan worden ehm en deze vraag sta je er dan eigenlijk een beetje op aan wat denk je dat er moet gebeuren om meer Nederlandse toeristen voor de trein te laten kiezen als vervoersmiddel in plaats van een ander vervoersmiddel?

00:22:49

Interviewee: En je bedoelt dan specifiek dus toeristen naar buitenlandse bestemmingen?

00:22:54

Researcher: Ja toeristen naar buitenlandse bestemmingen binnen Europa.

00:22:58

Interviewee: Maar ik denk dat ten eerste. In de eerste plaats is het belangrijk om over belangrijk dat als Europa als Europese landen afspreken dan eigen dienstregeling eerst jongens dan werkt niet zo heel goed. Wat we nu eigenlijk doen dat we hebben heel fijnmazig in een land gepland, hè. Wat ik net zei, tijden wanneer een trein vertrekt, wanneer die aankomt op een bepaald knooppunt hebben we heel fijnmazig gepland. En dan pas gaan we kijken: hoe kunnen we een trein, in die fijnmazige planning al inleggen naar het buitenland? Wat je eigenlijk zou willen is dat je op grote schaal kijkt binnen het Europese spoorwegennet.

00:23:34

Researcher: Mmm.

00:23:36

Interviewee: trek daar lange lijnen in dus van Amsterdam naar Basel, Amsterdam naar Barcelona of van Kopenhagen naar naar Parijs, noem maar wat. Die vullen we eerst in en dan gaan we kijken wat voor binnenlandse producten daarbij passen. Dus we gaan uit van van een grote, lange afstandstrein en dan steeds fijnmaziger dus eerst langeafstandstreinen, dan internationale en nationale treinen naar regionale treinen naar treinen in de stad of land of landdeel. Dat is denk ik belangrijk. Dus de planning hoe plannen we treinen en die afspraken met elkaar. Zo kun je namelijk diensten aanbieden waar mensen van gebruik maken, daarbij is de prijs heel belangrijk, en ik denk oprecht niet dat de trein heel duur is, maar ik denk vooral dat andere vervoersmiddelen heel goedkoop zijn. Ik bedoel ik zei net je betaalt geen BTW meer op vliegtickets en de KLM betaalt, geen belasting over zijn kerosine. Dat betekent gewoon dat je een vliegticket heel goedkoop aan kan bieden, en dat betekent niet dat een treinticket heel heel duur is, betekent vooral dat een vliegticket heel goedkoop is. Je kunt nog zo goed, je hebt het onderzoek nu, ik werk al een tijdje in in in de trein wereld en op het moment dat ik naar Marseille wil.

00:25:05

Researcher: Mmm.

00:25:07

Interviewee: Dan kan ik kijken kan ik er met de trein naartoe nou kost me 300 euro of vlieg ik voor twee tientjes vanaf Amsterdam naar Marseille. Dat is eigenlijk oneerlijke startpositie omdat, hoe duurzaam je ook graag wil zijn op het moment dat het ongeveer 50 keer duurder is.

00:25:29

Researcher: Ja.

00:25:30

Interviewee: Ja, dan weet je dan sta je al 1-0 achter, dus dat dat een lastige, dus die prijs moet omlaag. En daar kunnen volgens mij best wel wat wat spoorwegmaatschappijen aan bijdragen, maar vooral overheden. Ten derde denk ik op het moment dat ja de prijs en de reistijd gezakt zijn. Ik denk dat de de vindbaarheid van tickets, ook nog wel een dingetje is. We hebben nog niet over gehad, maar als jij een ticket wil boeken, bepaalde trein aanbieders hebben een ticket. Dus Thalys die heeft een bepaalde bestemmingen van van van Frankrijk door heel de wereld en vanuit Nederland dus bij NS international kunnen wij eigenlijk alleen de tickets boeken van Nederland naar Parijs gegaan. Maar als ik een ticket wil kopen van Parijs naar Bordeaux.

00:26:23

Researcher: Mmm.

00:26:25

Interviewee: Kun je kun je die niet in Nederland verkocht worden, dan moet je voor naar om zelf vindbaar, eigenlijk van die tickets. Ik kan niet alle aanbieders van ticket en daar zit NS national website kan dat ticket naar Bordeaux helemaal niet vinden en al zeker niet verkopen. Dus de vindbaarheid en de boekbaarheid is ook heel belangrijk en dat geldt zowel in de

spoorbranche. Maar als jij Googled naar Amsterdam Bordeaux, dan krijg je waarschijnlijk een ticket. De suggestie van KLM in Google, maar je krijgt niet de optie hier is je kunt ook met de trein. die vindbaarheid dus.

00:27:08

Researcher: Oké, ja, met het vliegtuig gaat dat. Natuurlijk is dat op één sites, dat alles dat is best wel lastig voor mensen. Als je dan voor de trein opeens op verschillende sites moet kijken, en dan ook nog maar precies weten welke sites je moet hebben.

00:27:24

Interviewee: Dat heel lastig.

00:27:25

Researcher: Ja, ja, dat is wel een wel. Een belangrijk punt denk ik om het makkelijker te maken voor mensen.

00:27:33

Interviewee: Dus als je zegt wat moeten we verbeteren, reistijd moet omlaag en je moet je kunnen vinden vinden en boeken.

00:27:39

Researcher: Ja, dat zijn drie sterke punten, denk ik. Ja.

00:27:45

Interviewee: Oké.

00:27:47

Researcher: Even kijken dat dat kennis kennisinstituut mobiliteit die die heeft dus dat onderzoek over die trein als substitute voor het vliegtuig.

00:27:59

Interviewee: Als je substitutie, trein vliegen en kennis zoekt dan vind je het wel. En Royal haskoning dhv.

00:28:08

Researcher: Ja.

00:28:10

Interviewee: Consultingbedrijf –die hebben ook mee gewerkt – en dan zoiets vergelijkbaar rapport geschreven. Als je een Royal haskoning dhv substitutie vliegen trein zoekt. Dan vind je het ook wel. En ik zal dan kijken of ik jou de brochure van NS International kan sturen waarin wij uitgeschreven hebben wat wij de komende jaren willen doen, we gaan doen, we hebben een brochure en daar heb je ook wat aan denk ik.

00:28:37

Researcher: Ja, dat is wel wel interessant. Mooi ehm even kijken heb je verder nog vragen voor mij dingen die je graag kwijt wil.

00:28:53

Interviewee: Nou nee, ik ik denk even kijken in hoeverre ik je kan helpen, vooral met inhoudelijke zaken is het gewoon is misschien lastig, maar om echt dingen getallen te delen. Maar mocht je nog vragen hebben, ga vooral Hiermee aan de slag. Mocht je nog vragen hebben schroom vooral niet om om even aan te schieten. Dan kan ik je, dan kan ik je best wel wat helpen. Denk ik, maar laten we dat even per vraag bekijken.

00:29:30

Researcher: Is goed heel erg fijn, in ieder geval.

00:29:38

Interviewee: Ik zal ervoor zorgen dat ik je direct even die brochures stuur waar we het over had.

00:29:40

Researcher: Top.

00:29:41

Interviewee: Dan kun je aan de slag en dan mocht je nog vragen hebben dan hoor ik het wel.

Interview 3

00:00:01

Speaker 1: Oke, de eerste vraag die ik had was welke Europese trein trajecten zijn het meest populair onder Nederlandse toeristen?

00:00:14

Speaker 2: Hoe dat is meteen wel interessante vraag, een makkelijke die coach beantwoorden, maar toen je niet op Nederland, specifiek en even denken, hoor in principe wat mensen kunnen met ons product kunnen ze door 33 landen in Europa.

00:00:29

Speaker 1: Ja.

00:00:30

Speaker 2: Ja, dat is best wel een groot, gewoon overheen. Mijn moeder zou zijn dat Nederlanders een beetje hetzelfde reisgedrag als de andere grote landen natuurlijk van Nederland beginnen. Dus ik denk dat dat ook zorgen dat ze net misschien een beetje anders reizen. Dan begon het Franse zouden doen wat wij zien. Wat een hele populaire route is, mensen meestal uit nooit die nemen is dat bijvoorbeeld dat Nederlanders redelijk makkelijk kunnen doen is. Vanaf Nederland kun je eigenlijk direct met de Thalys naar Parijs door België heen en dan ga je in Parijs in en dat ze dan ja twee opties of je gaat dan door naar Barcelona. Als je in bent geweest dat natuurlijk ook bij Nederlanders ook vooral een jongeren product is, jongeren vinden in Barcelona helemaal op locatie of ze gaan via Frankrijk door naar Italië. Dus dat is een soort van ja. Noord Italië binnen vloeien, zeg maar via Frankrijk. Ja, en dan ga je gewoon een beetje een standaard. Stenen dus. Maar Rome venetië, Florence, beetje, die driehoek.

00:01:43

Speaker 1: Oké, oké.

00:01:44

Speaker 2: En wat ook nog wel eentje is, waarvan ik het gevoel dat wij Nederlanders heel populair is, dat ook niet zo moeilijk is, is dat ze naar Berlijn gaan, omdat dat ook iedereen kan als je vanuit Arnhem gaat, niet vergis ja, en dat ze dan een rondje doen, bijvoorbeeld dat je Duitsland gaat, het Berlijn en dat je dan ja, misschien sommigen gaan poli in. Dus dan heb je ook graag. Ook weet je wel een beetje die kant op gaat naar Tsjechië dus gaat naar het zuiden. Ja, ik wist wel van de Duitsland Tsjechië Oostenrijk cirkel doen, maar meestal zouden het grootste de gasten zal ik het zo populair voor het land. Maar dat is dan voor onze reizigers is geheel zou ik zeggen: ze altijd Italië, oké, ja, en dan weet je wel Frankrijk Zwitserland Duitsland is een beetje zo ja, dat zit een beetje heel dicht op twee plekken. Daarachter zeg maar ja.

00:02:40

Speaker 1: Oké, oké, ja, ik had ook een enquête verspreid en dan konden mensen ook invullen waar ze naartoe waren gereisd met de trein en van de mensen die rondreizen hadden gemaakt. Ik neem aan dat de meeste dat ook met inter terrail hebben gedaan. Zag ik ook wel inderdaad veel mensen die naar Berlijn gingen en daarna richting oostbloklanden, in Kroatië dus dat ik ben als ik alles vergelijk of het ook echt.

00:03:14

Speaker 2: Of dat komt gewoon je, want ik denk vooral als je bij jongeren kijkt, dat natuurlijk een grote motivator. Dus als de besparing. Dus waarom, als je de kans hebt om bijvoorbeeld gaan naar Duitsland, is al niet super duur. Ja, je hebt ochtends en zo zeker in Berlijn. En als je dan polen ingaat of jou, of je trekt heel ver, gaan bijvoorbeeld Kroatië Slovenië wel een beetje die kant. Het is allemaal ook lastig per trein. Soms, maar tegelijk het wel een avontuur. Dat klinkt een beetje pleyzier, maar het is wel een hele fijne daar. Dan ben je wel even bezig wat ik het zo zeggen. Dus nee, wat dat betreft, als je, als je het hebt over jongeren specifiek zou zeggen, dan is dat is geld natuurlijk altijd wel. Een bepaalde die zoeken, dan zul je niet zo snel naar Parijs gaan, bijvoorbeeld. Dat is veel duurder op alles. Ja, en ik denk Spanje dat ik iets minder maar Italië weer van het stuur. Dus dan ga je er een beetje omheen, denk ik inderdaad ook.

00:04:10

Speaker 1: Nou ja, dat was mijn volgende vraag: welke Europese bestemmingen hebben een goede verbinding met Nederland.

00:04:22

Speaker 2: Ja, ook wel een goeie, nou eigenlijk is dat Nederland is een land wat dat betreft, want bedoeld is niet de centrales. Noem maar wat Zwitserland ofzo. Maar ja, je kunt wel dus heel erg direct Duitsland in, eigenlijk zeker als je bijvoorbeeld ja, ja waarschijnlijk als je stoot je een Amsterdam komt, dan moet je denk ik voor Berlijn ze één keer overstap ofzo in Utrecht als nee, sorry in Arnhem. Ik denk dat je wel direct naar Utrecht of mijn arm ook komen Amsterdam, maar Berlijn is dan in één keer in Parijs is direct vanuit Amsterdam Rotterdam. Tegenwoordig is Londen ook direct, dus dat is ja, dat is makkelijker. Je kunt ja België natuurlijk sowieso ehm even denken. Ja weet je, kijk ik, ik denk persoonlijk als ik, als ik aan zijn het ene overstappen niet zo ingewikkeld vinden als je één keer overstappen. Bijna dan kun je ook in Denemarken zijn. Dan kun je in orde zijn. Dan kun je in ja, ik denk als Zwitserland Oostenrijk kun je dat ook al zijn. Dus wat dat is het niet niet heel ingewikkeld dat je, als je het heel slim doet.

00:05:32

Speaker 1: Wauw.

00:05:33

Speaker 2: Ik denk ja, ik denk dat ik denk, je kunt ook in Parijs direct naar Italië zou kunnen.

00:05:38

Speaker 1: Oké.

00:05:41

Speaker 2: Maar goed is nou, eigenlijk is Nederland wat dat betreft redelijk. Goed natuurlijk zelf, maar goed. Ja, beste spoorwegen, netwerk van nee, maar misschien wel in ieder geval op spannend werk. Ja, dat is een internationale binnen dus ook wel aardig, waarbij dat ook steeds meer vanuit heb ik het idee van naar gekeken wordt naar dat verbeteren, waarbij bijvoorbeeld ook weer nachttrein naar Nederland doorgetrokken worden. Volgens mij is het de bedoeling dat je naar naar wenen moet kunnen gaan, direct vanuit Nederland volgend jaar op zou wel weer de nachttrein of in ieder geval of of twee jaar in niet precies meer tijd is. Maar dat is in ieder geval plan. Dus als ze dat gaan doen dan ja, het is voor jongeren. Ook super gaat bijvoorbeeld nou ja eigenlijk wel. Maar nee, dit is mijn antwoord. Hele korte redelijk goed zou ik zeggen: oké.

00:06:32

Speaker 1: Dat is mooi ehm en wat zijn volgens u dan voornamelijk? De kwaliteit van het Europese? Spoorwegennetwerk.

00:06:44

Speaker 2: Ik denk dat als je bijvoorbeeld vergelijkt met vliegen dat ja vliegen is, natuurlijk, het is sneller. Dat staat vast. Dus als je naar Berlijn wil met het vliegtuig, dan ben je daar. Ja, hoelang zou erover nog minder dan twee uur sowieso. Ik denk, belangrijk is misschien maar één ofzo, anderhalf en met de trein doe je daar makkelijk meer dan zes uur over. Dat is echt best wel een stuk dus op tijd wint een vlucht wel, maar ik denk dat als je kijkt naar het comfort wat je hebt in de trein, dat je dan denken, ze dan vliegen tv business doet. Qua prijs denk ik dat nee die hele low cost vluchten, dat dat dat misschien goedkoper is, maar dat de hessel die je krijgt dus natuurlijk inchecken – op vliegvelden noem het maar en dat je dan je moet eerst naar het vliegveld. Maar als je dan eenmaal in de stad bent, vliegvelden liggen heel vaak best wel een stuk uit het centrum. Dus dan ben je ook nog wel met spoorweg of met stations. Is dat een heel ander verhaal, bijvoorbeeld in Rome? En dan moet je echt een heel eind met een vliegtuig wel met een hoofdstation Europa. Dan ben je in de stad letterlijk volgens mij. Ik heb wel eens een kilometer, zo ben je bij het colosseum – zeg maar.

00:08:00

Speaker 1: Oké, ja.

00:08:02

Speaker 2: Dus ik denk dat dat dat is wel een voordeel van om spoor, dat je heel makkelijk van grote steden het is, een grote steden, rijst en ook makkelijker dat kleine steden komt. Dan ben je dan misschien geen vliegveld zou hebben, terwijl je dan dus maar één ja, hoe zal ik het zeggen model gebruikt terwijl als je kijkt naar Frankrijk en ik wilde nadenken veel pijn door. Dan moet ik nog wel een auto huren. Bijvoorbeeld ja, ja, en ik denk dat dat dat dat onder zijn. Dat is echt wel nuttig, iets van ja van treinen. En eerlijk gezegd moet ik zeggen ook de samenwerking tussen die maatschappij dat. Het is niet heel erg moeilijk, zeker niet als je ik denk dat pas hebt om je begint. Een Nederlander ben je in Duitsland om dan te stappen wat je moet doen. Het verschilt allemaal heel erg van elkaar eigenlijk. Dat is ook heel handig.

00:08:52

Speaker 1: Ja, ja, dat zijn allemaal mooie punten. Dan is de volgende vraag: wat zijn volgens u dan de verbeterpunten van het Europese spoorwegennetwerk.

00:09:08

Speaker 2: Goeie vraag: ik denk dat wat wel een probleem kan zijn, soms ehm. Hoe zou ik zeggen: verschillende standaarden over hoe over tijd management? Laat ik het zo noemen dat in Nederland zijn, wel heel duidelijk over vertragingen. En ja, hij heeft daar ook weer dat het dat het eigenlijk niet acceptabel is en vijf minuten signaal op de borden staan om het maar – en dat waren wij Nederlanders vervelend, zeg maar als je moet wel in Italië en dan kunnen ze gewoon last meer veranderen. Perrons weet ik veel terrein is laat vinden ze normaal. Weet je wel dat soort dingen, dus als je als reiziger door verschillende landen gaat en je maakt Nederland eigenlijk en je hetzelfde werk is dat als je gaat je stoel. Soms moet je weerstand niet, maar dat er bepaalde dingen enorm verschillend zijn. Cultureel. Dat is soms wel lastig. Oké, ja, en ik zou zeggen: weet je die net zoals hoe zouden we zeggen: de trein gaat gewoon niet voor. Niks dus dr. Zijn vaker problemen. Eh ja, zeker, als je daar een beetje landen gaat worden, is infrastructuur wat minder is of wat ingewikkelder sporen hebben die per gegaan om haar ja, dat dat soms wel eens voor problemen, en ik denk wel gedoe – soms tussenwanden over verbindingen. Dus we hebben bijvoorbeeld een voorbeeld. Nu, het is goed zeggen: bosnië en Kroatië, dat is een hele specifieke kleine landen. Maar, oké,

je kunt met onze in principe naar bosnië, behalve dat je dat niet in kunt komen per trein, omdat politiek zijn kroatie en bosnie het niet eens over die lijn hebt. Wie wat betaalt en is, is een klein. Dat gaat niet, dus je bent in ieder geval prima en als je in bosnië kan komen ook wel een partij maakt tussen die twee landen, kun je niet deze dat soort dingen en dan verschuift. Gewoon vind ik ook wel eens. Bijvoorbeeld. Die biedt de nachttrein naar aan. Dat is op zich best wel eens een je die naar zn grootste andere terreinen, behalve dat je veel minder mensen in kwijt bent, want ze liggen in plaats van dat ze zitten Nuon doen. Ja, die betaalt daarvoor en daar is een hele vervelende mening over de spoorwegmaatschappijen. Dus ja, weet je wel dat soort dingen? Dat is gewoon een beetje politiek gekibbel zou ik zeggen, soms een probleem.

00:11:28

Speaker 1: Ja.

00:11:29

Speaker 2: En en ja, gewoon normale trein probleem op op het spoor. Nou, dat soort dingen waar je netvlies hebben, denk dat ze van ja, wat stabiel dat dus, ja dat eigenlijk.

00:11:45

Speaker 1: Oké, interessante punten en dan had ik als laatste vraag op mijn lijstje: wat denkt u dat er moet gebeuren om meer Nederlandse toeristen te laten kiezen voor de trein als vervoersmiddel voor hun vakanties.

00:12:05

Speaker 2: Ja, goed hadden we een interessante vraag. In Nederland hebben we natuurlijk best wel die nou ja, de cultuur van laten we zeggen onze. Ik was er geen last van onze ouders, maar je hebt wel een stukje dan ik denk ik waar dat laten we zeggen, vijftigers zestigers. Natuurlijk nog heel erg op: we gaan naar Frankrijk, weet je wel met de auto of of je vliegt naar plekken toen dus ik denk persoonlijk dat het echt, het moet een beetje uit de jongeren komen, maar ik denk dat dat dat wel opkomt, omdat.

00:12:35

Speaker 1: Mmm.

00:12:36

Speaker 2: En mensen zijn steeds op zich naar op zoek naar een soort unieke ervaring en het idee van avontuur volgen, en ik denk dat daarmee gepaard gaat. Is dat mensen minder willen plannen dan vroeger, dus dat je gewoon iets meer gaat en dan ziet wat er gebeurt. Ik denk dat trein wat dat betreft, zeker als er maar niet om eigen product verkoop, kan ik mijn kaartjes dat dat een makkelijke producten zijn. Gewoon omdat je dr zijn. Heel veel opties meer dan dat. Je vluchten vaak van plek a en je hoeft je minder lang van tevoren voor te bereiden. Je kunt in principe kun je letterlijk naar de zon gaan zeggen: hé, heb je een kaartje? Ja, trein gaat over twee uur of zo. Maar wat en dan heb je volgende het volgende bestelling eigenlijk is gekozen, dus ik denk dat dat dat jongeren dat soort gevoel voor voor voor avontuur denk ik en wat ik denk ook wel helpt, is dat de laatste paar jaar is het wel fly, shame zo die is mensen die niks meer is aan de beste? Zijn zich meer bewust, denk ik van groene. We opties ja, en dat gaat in in alles in ieder geval uit te bouwen. Auto's kopen wat ze eten en noem maar ook zeker. Misschien moeten we dan die andere opties en ik denk dat trein wat dat betreft een positief imago. Hé, terecht, want dat is ook gewoon een duurzame – dan rijden ons dan zeker dan vliegen en ik denk dat dat ook wel mee weg. En dat dat ja, als je naar Parijs kun je in principe denk ik dat ehm. Als je vakantie bijvoorbeeld in Parijs dat het makkelijker is om te gaan met de Thalys naar Parijs, dan dat het is om me heen te vliegen en het duurt ja hoelang duurt naar Parijs niet heel erg, want volgens mij is dat twee uur ofzo. Dus dat is helemaal niet zo slecht. Eigenlijk dat onderschat. Maar goed, dat is best wel. Wat naar de ben ik in ieder geval oké, en ik denk ja, des te meer mensen daar van bewustzijn, en dat zie je dat ja is des te beter dat wordt gezien als een optie om jou te overwegen, denk ik. Ja.

00:14:47

Speaker 1: Oké, heeft u zelf nog dingen waarvan je denkt? Oh dit, dit wil ik ook nog graag kwijt, of dit is informatie waar er wat aan hebt.

00:15:01

Speaker 2: Waar gaat je onderzoek precies over? Wat is je je vragen of je zegt de hypothese.

00:15:10

Speaker 1: Dat is eigenlijk welke factoren invloed hebben op het maken van een keuze van kiezen voor de trein als vervoersmiddel voor vakanties en dan onder Nederlandse toerisme.

00:15:25

Speaker 2: Oké, oké, en ik denk dat dat misschien wat ik wel een beetje heb genoemd, maar wat misschien nog ook goed om te doen.

00:15:31

Speaker 1: Mmm.

00:15:32

Speaker 2: Ehm het concept gebied zoals dan weet je wel dat je echt soort van ja, ik denk dat jongeren ook misschien als ze dat ze inderdaad weet, je wel naar Parijs Barcelona soort van de grote steden gaan wonen. Ik had heel veel mensen, jongeren beginnen al met reis en daardoor die bestemming misschien nog met hun ouders hebben gezien op school, maar dan als je dan op weg naar een man gehad noem. Maar wat naar Spanje je denkt goh. Misschien wil ik wel naar veel mensen, ja, of nog meer, maar weet je wel de andere steden. Ik denk dat in heel veel landen zeker in het best wordt. Past u dat de bereikbaarheid van treinen om te komen in kleine bestemming, dat dat echt best wel goed is en dat je ook ehm, ja, want dat ook niet zo ingewikkeld is om te doen en dat je onderweg nog wat ziet, zeg maar ik denk dat die combinatie dus dat je een soort van kan kiezen, of je dat was het ook kleinere bestemming hé, dat is iets wat heel veel mensen aanspreekt. En ook een reden is, denk ik dat meer mensen kiezen, zeker in landen waar je van je weet dat en als Nederlander. Dat je dat idee van soort van schattige kleine dorpjes dan normaal, omdat je een plek waar je ook die net zo leuk zijn als Rome in italie. Ik kom hier heel makkelijk en per trein – kun je ook nog de voor kiezen om dat gewoon je denkt. Ik snap hier gewoon uit. Dat is heel makkelijk het wel met vliegen. Dan kun je daar niet voor kiezen, want je gaat naar a b en mijn auto ben je vaak ook niet in die. Ja, ik denk ik. Dan ben je veel meer bestaansrecht. Wat ik het zo zeggen dan reis gericht.

00:17:12

Speaker 1: Ja.

00:17:14

Speaker 2: Dus ja, die zou ik nog wel echt wel benoemen. En dan.

00:17:17

Speaker 1: Mmm.

00:17:20

Speaker 2: Ik zit te denken of ik dan nog andere dingen, hè, ja, misschien ook is het ook wel iets. Ik denk, hoe zal k maar zeggen, dat is natuurlijk lastig treinreis omdat je met meer mensen om je heen gebeurt. Dus dat is natuurlijk een negatief punt. Is 100 euro, waarbij alle spoorwegmaatschappij natuurlijk wel bezig met? Hoe kunnen we veilig houden en maar ja dat? Momenteel? Is dat gewoon echt? Wel een probleem dus ja, als we gaan naar een hoop ik echt snel ehm. Maar wat wat wel handig is, normaal van treinen is dat. Persoonlijk vind ik het een redelijk stressvol manier van reizen, dus met auto rijden. Dus, dan ben je sowieso niet goed opletten. Met liegen de vlucht nu redelijk. Meestal kon ik denk dat hele proces voor en na – dat is natuurlijk als het zelf vaak in Europa de trein. Heb je dat helemaal niet in principe? Ja, je redelijk relaxed gewoon zitten en ik in ieder geval altijd. En ja, ik denk dat mensen dat ook niet meer door hebben. Als je een business reizen op normale er op neer op de hoogte zijn door hun ouders, denk ik als trein Albert, Heijn een optie.

00:18:34

Speaker 1: Mmm.

00:18:36

Speaker 2: Dus ja, ik denk ik, alhoewel denk ik dat als als we wel en ik was gebeurd was, een heel goed geweest zijn. Laat ik het zo zeggen: oké, dus ja, ik hoop dat stel dat en dat alles weer normaal wordt dat we binnen nou ja, ik denk dat 21 wordt nog wel lastig, denk ik dat deze op de rails is. Dit ehm ja, dat denk ik wel dat minstens een half jaar dus ik zou zeggen 22 gaat zien op wat er waar we eigenlijk moeten zijn. Verder zijn 20 om dit begin dit jaar. Ja, het zag er heel goed uit, trouwens nog iets wat ik misschien vanuit mijnbedrijf zelf.

00:19:11

Speaker 1: Mmm.

00:19:12

Speaker 2: Sowieso, als er geen om ben je hier maar nee Nederland. Wat wel interessant is van hoe oud ben je zelf? Als ik vragen mag.

00:19:20

Speaker 1: Ik ben 21.

00:19:22

Speaker 2: Oké, dus ja, dan ben je net de houdt hier. Misschien heb je nog wel gehoord dat de Europese commissie die staat ook heel erg achter treinreizen en die en die gaan we kijken van wat kunnen we ermee en die gaat met ons. Ik denk dat het nu twee jaar terug is: hebben ze een soort ja een deal gesloten dat wij aan achttienjarige passen aanbieden is, die kun je. Als je 18 bent, kun je je aanmelden en dan kun je pas gratis krijgen om te reizen in Europa in Elk land heeft een soort natuurlijk

niet alleen in Nederland, maar Nederland ook meer, maar ook andere landen. Ja, waar ben je als achttienjarige dus zou pas kan krijgen en dan kan krijgen als een soort van ja, ik denk van cultureel exchange, zeg maar dat idee. En ja, dat is heel goed gegaan. Heb je de eerste paar jaar we elke keer rondes hebben van als je op 10000 jongeren, ja en zo ik had natuurlijk enorm voor, nou eenheid, omdat dat je hele leven mee? Ik denk, als je dat doet. Op vrienden ehm dus van dat soort dingen dat uit overheden en instanties en de spoorwegen en software, die combinatie samen dat er heel veel interesse is, in ieder geval corona zeggen om.

00:20:38

Speaker 1: Mmm.

00:20:39

Speaker 2: Ja, kijk naar trein als optie en Rotterdam mogelijk is, en ook met zelfs steden in Duitsland dat, waarom kijk dan specifiek dat die een jongeren misschien ja, weet je wel specifiek uit op wil gemeenten ongestraft dat niet gebonden ontsluit, waarbij ze dan ook pas aan kunnen bieden. Vanuit die stap noem maar op dat soort dingen, dat is ja dat, dat zie je veel meer, dat zien wij veel meer en dat is niet altijd kant. Die dingen kan ik ervoor zorgen. Dat mensen an sich zit meer bewust van zijn.

00:21:08

Speaker 1: Ja, dat is wel heel erg leuk en die die passen die worden dan verloot onder die achttienjarige die zich opgeven. Hoeveel gaat dat.

00:21:17

Speaker 2: Ja, je je je dus aan en volgens mij hoe het zit is dat je een soort vragenlijst kijken krijgt en dat de dan wordt gekeken of je dat je bent dus dr. Zijn bepaalde regels voor volgens mij een soort is niet zozeer een team als wel. Ik weet niet te zoeken volgens mij bepaald profiel en ik denk ook mensen die weet je wel, misschien zelf niet ontzettend veel geld hebben, dus dat die misschien duur zou zijn dat ook wel. Als je dan pas hebben, dan hoeft alleen nog maar eens kijken naar hotel, maar ook dat je een soort van het kickstart idee van dat iemand uit best wel een remote door een ongeluk bijvoorbeeld ook een kans heeft om zo reis te maken. Zou iets is dat niet alleen, maar dat is een deel daarvan zou wel zo groot en ja, en de rest wordt gewoon gekeken naar wat voor ja, wat voor profiel dus, maar meestal de. We hebben zo veel van die als weggeven. Wat enorm veel van de mensen die zich aanmelden kun je daar ook ermee zeg, maar dat is niet alleen het ja.

00:22:22

Speaker 1: Mooi, ik heb nu eigenlijk verder niks meer, geen vragen. Hij heeft u nog vragen aan mij.

00:22:38

Speaker 2: Ook niet echt het misschien nog steeds nog één ding, niet misschien me dat. Ik heb nog over toerisme over dat je makkelijker kleiner kunnen trekken. Dat is voor ons ook iets waar. Wij proberen een beetje op de pushen, want hij heeft natuurlijk eh. Nou ja, je mag niet trouwens, maar weet je wel dingen zoals genetische je echt over vol met toeristen en zo dat wij, als wij benaderd worden door de Europese commissie. Waar is vaak de focus op ehm? Krijgen mensen daar secondary op? Zeg maar locaties? Ja, omdat die vaak niet naar zn mooie en dan krijg je gewoon iets meer in plaats van dat je dan daar krijgt. Niet alleen maar toerisme zijn, zoals venetië, ja dus, ja, weet je. Wat? Zou u dat – en dat vind ik persoonlijk positief moeten zien, we dat soort wordt dat ook interesse in ja en dat Europa heeft, het bieden eigenlijk toeneemt en niet alleen hoofdsteden, dus dat is goed om te zien, maar ja dat verder heb ik geen geen vragen, omdat ik heel benieuwd naar jullie Richard staring natuurlijk maar uit elkaar.

00:23:43

Speaker 1: Ok, mooi, ja, ik kan, als ik het heb in januari is dat, waarschijnlijk kan ik dan wel eventjes doorsturen.

00:23:53

Speaker 2: Niet goed in welk je? In welk jaar zit je trouwens.

00:23:56

Speaker 1: Ik zit in m'n, ja, mijn opleiding duurt eigenlijk drie jaar, maar ik schrijf nu dit jaar alleen nog maar mijn scriptie.

00:24:04

Speaker 2: Één vak: ja, precies ja, ja, een soort van gewoon daarna. Inderdaad, ja, oké, ik ben heel benieuwd zeker, ik vind het deel bedoel je natuurlijk van engineering, een beetje ook in de studio.

00:24:15

Speaker 1: Mmm.

00:24:15

Speaker 2: Kant is heel interessant, denk ik, dus ja, je.

00:24:20

Speaker 1: Ja, ja, ik ben ook helemaal niet uit. Eigenlijk.

00:24:26

Speaker 2: Hoe ga je nog met andere bedrijven ook spreken met andere mensen bij andere instanties.

00:24:33

Speaker 1: Ik heb wel met NS international gesproken en met mensen van de reizen met de trein.

00:24:41

Speaker 2: Oké, goede dus ja, dat zou kunnen proberen als je specifiek op het terrein zit. Er is een niet toevallig om ergens effe kijken, hoor mens kijken hoe dit zit. Mmm is dit. Er is een website die heeft treinreiswinkel, punt NL.

00:25:05

Speaker 1: Ja.

00:25:06

Speaker 2: Volgens mij is dat niet geadviseerd aan en is op welke manier dan ook, maar dat is een ja. Wat zij doen is, verkopen ik ook pas ja verschillende dingen. Ja, zij volgens mij helpen in het boek enerzijds een soort reis. Ga wel even zou ik dat noemen. Maar best wel een groot in Nederland, die zouden op hun proberen.

00:25:31

Speaker 1: Oké.

00:25:32

Speaker 2: Meer mensen doorpraten.

00:25:33

Speaker 1: Ja, dat is wel een wel goed. Goed idee hoor bedankt voor die.

00:25:38

Speaker 2: Georgië is er gesproken, dan zit je natuurlijk sowieso wel een soort. Je kunt er van alles vertellen. Natuurlijk.

00:25:44

Speaker 1: Mmm.

00:25:47

Speaker 2: Ik of er nog andere dingen niet zo snel mogelijk goedkoop alsnog denkt van dat je nog wel laten weten trouwens, maar niet zo snel dat ik tot mindset.

00:25:58

Speaker 1: Oké, nou heel erg bedankt in ieder geval voor voor deze tip en ook voor het voor het interview ik, ik denk dat ik wel heel veel aan deze informatie ga hebben.

00:26:10

Speaker 2: Maar ik jij ook.

00:26:13

Speaker 1: Ja, ja, vast wel.

00:26:16

Speaker 2: Dank je wel in ieder geval dan en ja dat onderwerp Nederland naar je kijken, beoordelen. Fijn weekend alvast is dat wel.

00:26:27

Speaker 1: Ja, ook een fijn weekend.

00:26:29

Speaker 2: Ja, ja.

Appendix 4: Full Descriptive Statistics

Table 7. Descriptive Statistics Trip Characteristics

		<i>N</i>	<i>Minimum</i>	<i>Maximum</i>	<i>Mean</i>	<i>Std. Deviation</i>
Holiday purpose	Sports activities (0=no 1=yes)	164	0	1	0.28	0.451
	Qualitytime with friends/partner/family (0=no 1=yes)	164	0	1	0.46	0.500
	Exploring (0=no 1=yes)	164	0	1	0.58	0.495
	Relaxation (0=no 1=yes)	164	0	1	0.60	0.492
Holiday location	Rural (0=no 1=yes)	164	0	1	0.20	0.402
	Beach (0=no 1=yes)	164	0	1	0.39	0.489
	Mountains (0=no 1=yes)	164	0	1	0.35	0.480
	Village (0=no 1=yes)	164	0	1	0.19	0.393
	Smaller city(0=no 1=yes)	164	0	1	0.32	0.469
	Capital city (0=no 1=yes)	164	0	1	0.43	0.497
	Fellow travellers	Number of fellow travellers	164	0	30	2.79
Holiday duration	Holiday duration in days	164	1	120	13.56	11.893
	Valid N (listwise)	164				

Table 8. Descriptive Statistics Trip Characteristics, Type of Fellow

		<i>Frequency</i>	<i>Percent</i>	<i>Valid Percent</i>	<i>Cumulative Percent</i>
Valid	Alone	12	7.3	7.3	7.3
	Family	66	40.2	40.2	47.6
	Friends	55	33.5	33.5	81.1
	Romantic partner	31	18.9	18.9	100.0
	Total	164	100.0	100.0	

Table 9. Descriptive Statistics Railway Characteristics

		<i>N</i>	<i>Minimum</i>	<i>Maximum</i>	<i>Mean</i>	<i>Std. Deviation</i>
Railway holiday in Europe		164	0	1	0.37	0.485
Number of railway holidays in Europe		61	1	25	2.62	3.292
Valid N (listwise)		61				

Table 10. Descriptive Statistics Railway Characteristics, Ticket Price

		<i>Frequency</i>	<i>Percent</i>	<i>Valid Percent</i>	<i>Cumulative Percent</i>
Valid	<30	2	1.2	3.3	3.3
	30-60	8	4.9	13.1	16.4
	60-90	10	6.1	16.4	32.8
	90-120	14	8.5	23.0	55.7
	120-150	7	4.3	11.5	67.2
	>150	20	12.2	32.8	100.0
	Total	61	37.2	100.0	
Missing	System	103	62.8		
Total		164	100.0		

Table 11. Descriptive Statistics Railway Characteristics, Number of Transfers

		<i>Frequency</i>	<i>Percent</i>	<i>Valid Percent</i>	<i>Cumulative Percent</i>
Valid	0	1	0.6	1.6	1.6
	0	5	3.0	8.2	9.8
	1-2	27	16.5	44.3	54.1
	3-4	18	11.0	29.5	83.6
	5-6	4	2.4	6.6	90.2
	>6	6	3.7	9.8	100.0
	Total	61	37.2	100.0	
Missing	System	103	62.8		
Total		164	100.0		

Table 12. Descriptive Statistics Railway Characteristics, Duration Railway Journey

		<i>Frequency</i>	<i>Percent</i>	<i>Valid Percent</i>	<i>Cumulative Percent</i>
Valid	2-4 hours	6	3.7	9.8	9.8
	4-6 hours	13	7.9	21.3	31.1
	6-8 hours	11	6.7	18.0	49.2
	8-10 hours	5	3.0	8.2	57.4
	>10 hours	26	15.9	42.6	100.0
	Total	61	37.2	100.0	
Missing	System	103	62.8		
Total		164	100.0		

Table 13. Descriptive Statistics Railway Characteristics, Train Frequency

		<i>Frequency</i>	<i>Percent</i>	<i>Valid Percent</i>	<i>Cumulative Percent</i>
Valid	>10 times a day	2	1.2	3.3	3.3
	5-10 times a day	13	7.9	21.3	24.6
	2-5 times a day	34	20.7	55.7	80.3
	1 time a day	9	5.5	14.8	95.1
	<1 time a day	3	1.8	4.9	100.0
	Total	61	37.2	100.0	
Missing	System	103	62.8		
Total		164	100.0		

Table 14. Descriptive statistics Railway Characteristics, Possibility to Rebook

		<i>Frequency</i>	<i>Percent</i>	<i>Valid Percent</i>	<i>Cumulative Percent</i>
Valid	Yes for free	16	9.8	26.2	26.2
	Yes with extra costs	34	20.7	55.7	82.0
	No	11	6.7	18.0	100.0
	Total	61	37.2	100.0	
Missing	System	103	62.8		
Total		164	100.0		

Table 15. Descriptive Statistics Railway Satisfaction

		<i>N</i>	<i>Minimum</i>	<i>Maximum</i>	<i>Mean</i>	<i>Std. Deviation</i>
Satisfaction European railway network		160	1	5	2.68	0.773
Valid N (listwise)		160				

Appendix 5: Popular Railway Routes

Table 16. Popular Railway Routes

Departure station	Destination Station	Total Trips
Groningen	Berlin	8
Amsterdam	Paris	6
Groningen	Paris	6
Groningen	Brussels	5
Groningen	St Johann	5
Amsterdam	Ljubjana	3
Amsterdam	Berlin	3
Meppel	Budapest	3
Rotterdam	Paris	3
Amsterdam	London	2
Assen	London	2
Groningen	Cologne	2
Groningen	Sell am See	2
Groningen	München	2
Groningen	London	2
Groningen	Antwerp	2
Groningen	Budapest	2
Groningen	Hamburg	2
Heerlen	Berlin	2
Alphen aan den Rijn	Caen	1
Alphen aan den Rijn	Berlin	1
Alphen aan den Rijn	Antwerp	1
Alphen aan den Rijn	Paris	1
Amsterdam	Brussels	1
Amsterdam	Antwerp	1
Amsterdam	Lisbon	1
Amsterdam	Namur	1
Amsterdam	Jensbach	1
Amsterdam	Modane	1
Amsterdam	Tuttlingen	1
Arnhem	London	1
Arnhem	Vienna	1
Arnhem	Graz	1
Arnhem	Vienna	1
Arnhem	Berlin	1
Assen	Prague	1
Culemborg	Munchen	1
Den Haag	Paris	1
Den Haag	London	1
Den Haag	Brussels	1
Deventer	Brugge	1
Deventer	London	1
Deventer	Berlin	1
Deventer	Bristol	1
Dronten	Antwerp	1
Elst	Souillac	1
Groningen	Luik	1
Groningen	Chur	1
Groningen	Visp	1
Groningen	Lübeck	1
Groningen	Cochem	1
Groningen	Luxembourg	1
Groningen	Aachen	1
Groningen	Dresden	1
Groningen	Zürich	1
Groningen	Antwerp	1
Groningen	Basel	1
Groningen	Leer	1
Groningen	Salzburg	1
Groningen	Ljubjana	1
Leiden	Bonn	1
Leiden	Hamburg	1
Maastricht	Düsseldorf	1
Maastricht	Milaan	1
Maastricht	Berlin	1
Rotterdam	Genève	1
Rotterdam	Berlin	1
Utrecht	Basel	1
Utrecht	Innsbrück	1
Zwolle	Berlin	1