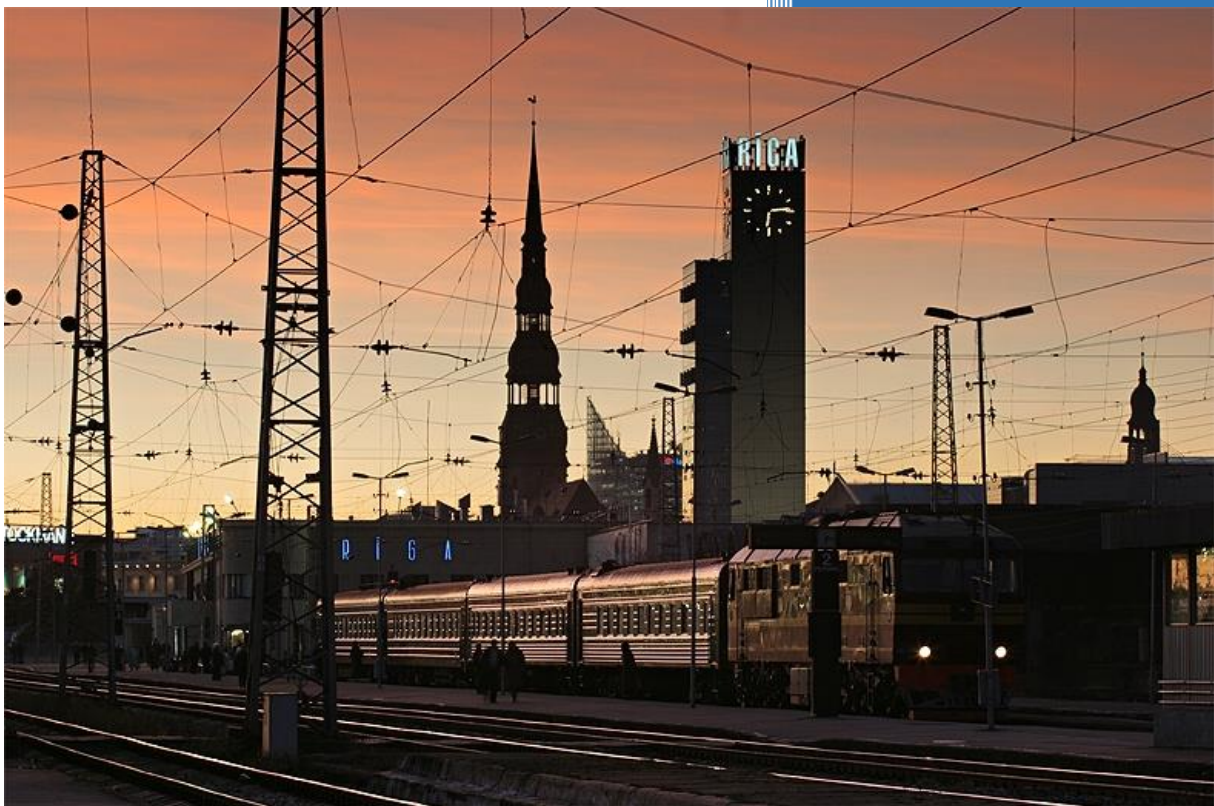


# Bacheloronderzoek

## De invloed van de Rail Baltica op toeristenstromen rondom Riga.



Rijksuniversiteit Groningen

Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen

Jorne Dirk Visser

S1994816

Bacheloronderzoek

8 juli 2013

## Samenvatting

In deze thesis wordt onderzoek gedaan naar de invloed van de Rail Baltica op toeristenstromen van en naar Riga. De Rail Baltica is een nieuwe hogesnelheidslijn die Tallinn via Riga en Kaunas en uiteindelijk Warschau met elkaar verbindt. Met theorieën, voorbeelden uit het verleden, een haalbaarheidsrapport, interviews en enquêtes is er een zo compleet mogelijke prognose gevormd van het effect van de Rail Baltica op de toeristenstromen van en naar Riga. Alle verzamelde informatie wijst erop dat deze spoorlijn een impuls zal geven betreffende het toerisme in Riga. Ook zullen gebruikers van andere modaliteiten overstappen op de Rail Baltica. Gebruikers van de auto, bus en het vliegtuig zullen gebruik maken van de Rail Baltica, omdat het goedkoop en snel is.

# Inhoudsopgave

## 1. Inleiding

1.1 Aanleiding .....	3
1.2 Probleem, doel- en vraagstelling .....	5
Hoofd- en deelvragen .....	5
1.3 Methodologie .....	6
1.4 Conceptueel model.....	7

## 2. Klaarmaken voor vertrek

2.1 Toerisme en transport .....	8
2.2 Toerisme en hogesnelheidslijnen .....	9
2.3 Vergelijkbare cases .....	11
2.4 Context Rail Baltica .....	12

## 3. Op het juiste spoor

3.1 Toeristenstromen rondom Riga .....	13
3.2 De concurrentiekracht van de Rail Baltica .....	17
3.3 Een deskundige kijk op het Rail Baltica-project .....	22

## 4. Het eindstation

4.1 Een prognose van de impact van de Rail Baltica .....	24
--	----

Conclusie

Reflectie

Verwijzingen

## Bijlagen

Bijlage 1: Uitleg toegepaste modellen .....	32
Bijlage 2: Interview met Agita Livina .....	34
Bijlage 3: Interview met Daina Vinklere .....	36
Bijlage 4: Enquête met resultaten .....	38

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Na veel discussie rondom de uitvoering van het project Rail Baltica, is er op 12 april 2013 eindelijk een akkoord bereikt over het uitvoeren van de Rail Baltica. Uit dit akkoord over de Rail Baltica, ook wel Rail Baltica 2 of Rail Baltic genoemd, komt naar voren dat het project in 2025 afgerond zal moeten worden (Railwaybulletin, 2013).

De Rail Baltica is een nieuwe hogesnelheidslijn die Tallinn, Riga, Kaunas en Warschau met elkaar zal verbinden. De lijn loopt door naar Berlijn en ook Helsinki kan aansluiten op de lijn, hetzij via een veerpontverbinding of via een spoorwegtunnel. De Rail Baltica is een van de belangrijkste TEN-T-projecten van de EU en heeft als doel om reistijden te verkorten en een economisch en milieutechnisch duurzaam alternatief te bieden voor het vervoer over de weg. (Telička, 2012)

In het jaar 2011-2012 heeft er een omslag plaatsgevonden in het overleg over de Rail Baltica. De plannen voor het project zijn verschoven van het originele plan, waar de bestaande spoorbreedte (1520 mm) gebruikt zal worden, naar een hogesnelheidslijn met een spoorbreedte van 1435 mm. In onderstaande tabel zijn de belangrijkste cijfers te vinden.

**Figuur 1.1: Belangrijkste cijfers betreffende het Rail Baltica traject**

Lithuanian border-Kaunas-Panevezys-Riga-Pärnu-Tallinn		
	Passenger	Freight
Distance (km)	701	708
Journey Time	4 hrs 8 min	10 hrs 23 min
Average Speed	170 km/h	68 km/h
Total Estimated Cost	3,593 bEUR	

Bron: AECOM (2011)

Voorbeelden elders uit de wereld hebben laten zien, dat toeristenstromen kunnen toenemen als gevolg van de ingebruikneming van een nieuwe hogesnelheidslijn. Volgens statistieken uit China, waar de hogesnelheidslijn pas vrij recentelijk in opkomst is, ervaren veel steden een groei in toerisme na de initiatie van de hogesnelheidslijn. De lijn tussen Fuzhou en Xiamen zou voor een toeristentoename van 30% in Xiamen hebben gezorgd. De hogesnelheidslijn van Jingjin zou voor een toename van maar liefst 35% in toeristen hebben gezorgd (Zhao et al., 2010). Ook in Japan is de toename van het aantal toeristen merkbaar. Zo geeft Saimyo (2010) aan dat de Shinkansen-spoorlijn onlosmakelijk verbonden is met toerisme.

Ondanks de vele haalbaarheidsrapporten die vrijgegeven zijn over de Rail Baltica, wordt er in deze rapportages weinig duidelijkheid gegeven omtrent de invloed van de Rail Baltica op toeristenstromen. Toerisme wordt slechts in enkele zinnen genoemd:

- De nieuwe lijn is in Letland gericht op passagiers. Het zal een beslissende factor worden in het verzekeren van de ontwikkeling van toerisme. (NK konsultāciju birojs, 2007).
- Toerisme is cruciaal voor steden en regio's die aansluiten op de spoorlijn. De toegankelijkheid van een stad is van groot belang voor buitenlanders. (NK konsultāciju birojs, 2007).

Tot het einde van mei konden ingenieursbureaus zich inschrijven voor een nieuw haalbaarheidsonderzoek betreffende de Rail Baltica. De resultaten van de uitgevoerde bachelorthesis zijn gebaseerd op het eerder gemaakte rapport van AECOM en kunnen dus in waarde afnemen bij eventuele wijzigingen in de toekomstige plannen.

## 1.2 Probleem, doel- en vraagstelling

Het doel van het onderzoek is om vast te stellen of de spoorlijn “Rail Baltica” verandering zal brengen in de omvang of de transportmiddelkeuze van toeristenstromen naar Riga. Er is over het algemeen niet veel bekend over toerisme en treinvervoer. De beperkte hoeveelheid aan informatie en theorieën maakt dit onderzoek interessant en belangrijk. Ook in het geval van de Rail Baltica blijkt niet uit het vooronderzoek dat er onderzoek is gedaan naar de eventuele veranderingen die de Rail Baltica teweeg zal brengen in toeristenstromen.

De thesis is opgebouwd uit een aantal deelvragen die hulpmiddel zijn geweest voor het beantwoorden van de hoofdvraag. Na verdere uitleg over de aanpak van de thesis behandelt dit onderzoek de gebruikte en toegepaste theorie in het theoretisch kader. Daarna behandelt deze thesis de onderstaande deelvragen en wordt er afgesloten met het beantwoorden van de hoofdvraag.

### Hoofdvraag

Wat is de invloed van de implementatie van de nieuwe spoorlijn Rail Baltica op toeristenstromen van en naar Riga?

### Deelvragen

- 1)** Hoeveel toeristen bezoeken nu jaarlijks Riga en hoeveel inwoners van Riga gaan, naar schatting, jaarlijks per trein als toerist naar elders?
- 2)** In welke mate kan de Rail Baltica voor wat betreft prijs en reistijd concurreren met andere transportmiddelen zoals auto, bus en vliegtuig?
- 3)** Wat denken lokale deskundigen of beleidsmakers over de impact van Rail Baltica op inkomende en uitgaande toeristenstromen?
- 4)** Wat is, naar verwachting, al met al de impact van Rail Baltica op toeristenstromen van en naar Riga?

### 1.3 Methodologie

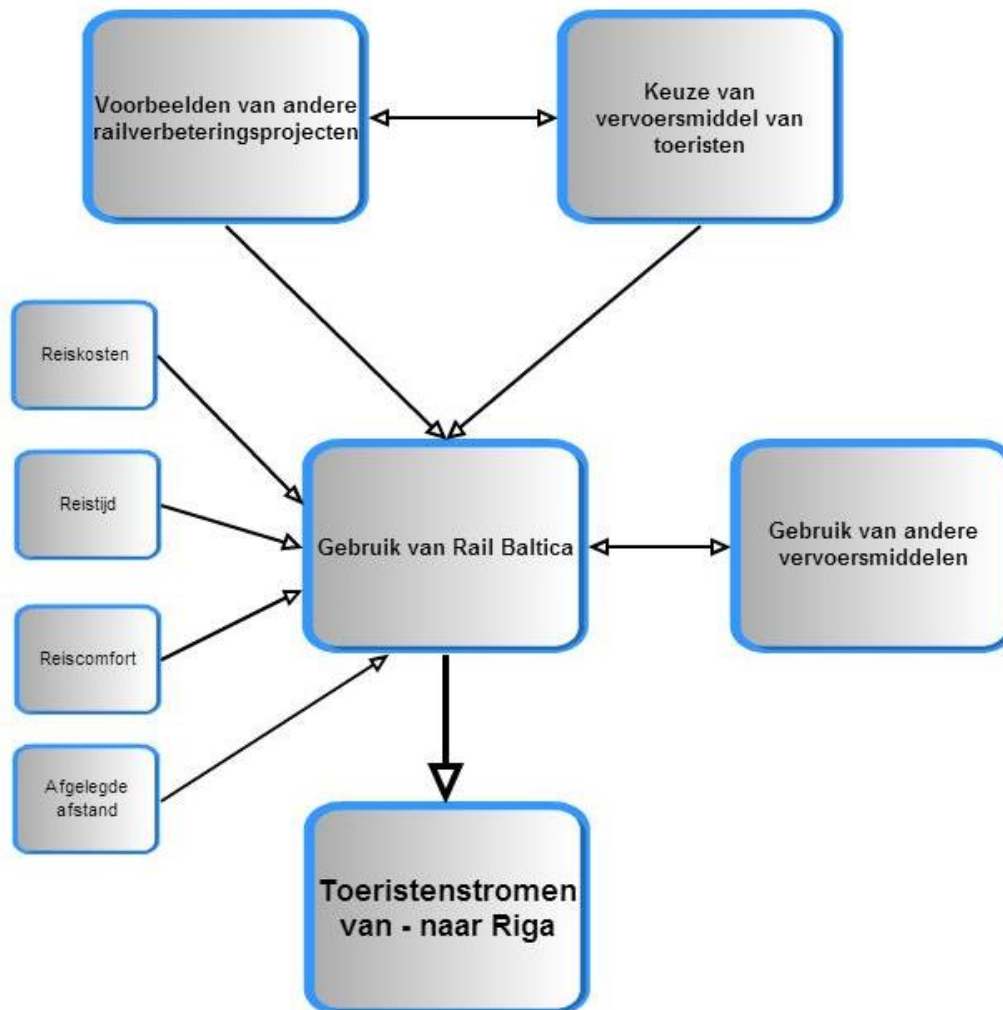
Bij het beantwoorden van de deelvragen zijn er verschillende methoden van dataverzameling gebruikt. Het doel was om voor de eerste deelvraag gebruik te maken van de statistieken aangeleverd door toeristenbureaus en/of het nationale bureau van statistiek. Bij benadering bleek dat er weinig informatie beschikbaar was over toeristenstromen en toerisme in het algemeen. Uit de gegevens die voor handen waren is geprobeerd de deelvraag zo goed mogelijk te beantwoorden.

Voor de tweede deelvraag is het haalbaarheidsrapport van de AECOM gebruikt. Het rapport heeft verschillende modellen gebruikt om de aantrekkingskracht van de Rail Baltica voor passagiers uit te drukken.

De verzamelde informatie uit de theorie en eerste twee deelvragen zijn leidend geweest voor de opzet van enquêtes en interviews. Voor de beantwoording van de derde deelvraag zijn er twee interviews afgenomen. Eén met Daina Vinklere, docente transportgeografie aan de faculteit toerisme van de Turība Universiteit te Riga. Daarnaast een interview met Agita Livina, ook een docente transportgeografie. Zij doceert aan de Universiteit van Vidzeme.

De laatste deelvraag is beantwoord aan de hand van enquêtes die afgenomen zijn in de busritten tussen Riga en Tallinn. Zo is er gevisualiseerd hoe toeristen zullen reizen wanneer de Rail Baltica er is. Deze methode is erg belangrijk geweest voor de latere beantwoording van de hoofdvraag.

## 1.4 Conceptueel model



Het conceptueel model slaat op de theorie die hierna uitgebreid behandeld zal worden. Eerst worden de algemene theorieën over het verband tussen keuze van vervoermiddel van toeristen behandeld, zoals het travel-distance decay model. Daarnaast worden er drie belangrijke factoren genoemd voor de reis keuze, namelijk de reiskosten, reistijd en afgelegde afstand.

De theorie is de basis voor de verdere uitwerking van het bachelorproject.



## 2 Klaarmaken voor vertrek

### 2.1 Toerisme en transport

“...transportation is not usually a goal; it is a necessary evil of tourist travel.” Als men Gunn (1994) moet geloven kan men niet om vervoer heen als het over toerisme gaat.

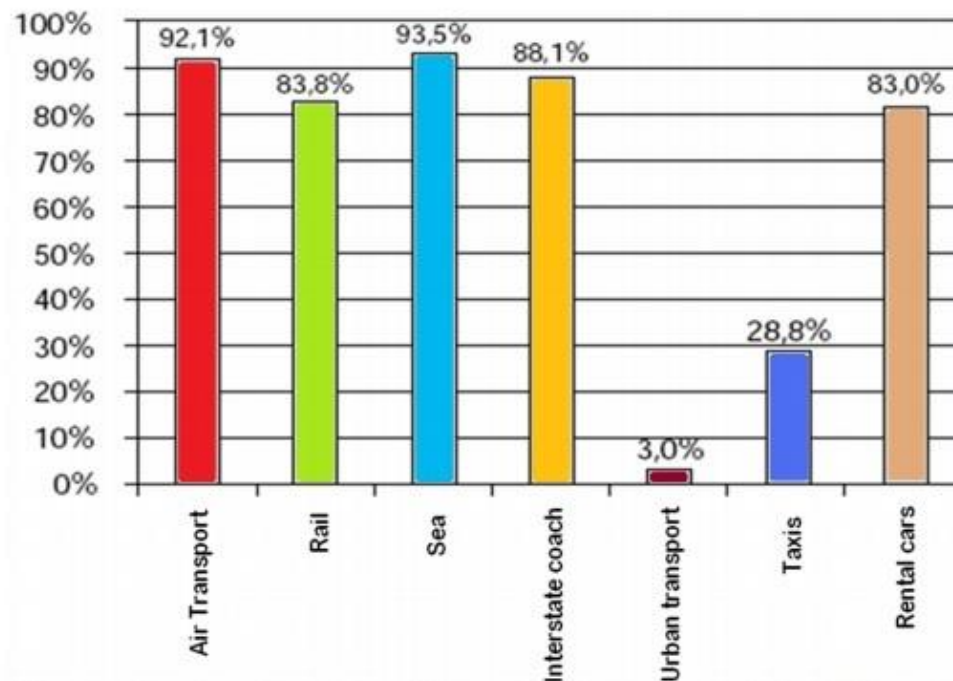
Het belang van transport in de voorziening van toerisme kan niet vaak genoeg benadrukt worden. Transport is een erg belangrijk aspect in de beleving van de toeristische ervaring. Het kan het best omgeschreven worden als een dienst die de verdere toeristenervaring complementeert. Dat maakt dat toerisme zonder deze diensten niet mogelijk zal zijn (Fyall & Morgan, 2009). Er is nog veel onduidelijk over de link die gelegd wordt tussen toerisme en transport. Er zijn wel een aantal dingen over te zeggen:

Allereerst kan gesteld worden dat vervoer een vorm van reizen is, maar ook een bestemming op zich kan zijn. Zo zijn er veel oude treinroutes, zoals de Trans-Siberië Express die een op zichzelf staande toeristische trekpleister zijn, waarbij het toeristen puur om het ervaren van de reis gaat (Heat & Wall, 1991).

Ten tweede is het erg lastig een onderscheid te maken tussen toerisme en non-toerisme. En daarnaast volgt de vraag wat er eerst moet zijn: Transport of een toeristische trekpleister? Men kan hierbij stellen dat er sprake is van een wederzijdse afhankelijkheid. De infrastructuur is onlosmakelijk verbonden met de potentie en aantrekkingskracht van een bestemming, de bestemming is weer afhankelijk van transport voor bezoekers en toeristen. Het belang van vervoer en de implementatie van nieuwe transportmogelijkheden is het in standhouden van passagiers- en toeristenstromen (Gouldner & Ritchie, 2009).

Het grootste discussiepunt is het maken van een onderscheid tussen toerisme en non-toerisme. Er zijn veel vervoersbedrijven die geen onderscheid maken in toeristen en non-toeristen en de gebruikers van de modaliteit “passagiers” noemt. Het ontbreken van dit onderscheid is bepalend voor de verdere ontwikkeling van de kennis over de niche toerisme en transport (Fyall & Morgan, 2009). Meer gedetailleerde gegevens over passagiersstromen had het schrijven van de thesis een stuk simpeler gemaakt. Hoewel het onderscheid nog erg onder discussie staat worden er wel wat kinderstapjes gezet in de juiste richting. Zo heeft een studie in Canada onlangs uitgewezen dat toerisme een aanzienlijk aandeel heeft in regionale vervoerstromen en internationale reistrajecten. Het onderzoek toont aan dat toeristen een aandeel hebben van 3% in het vervoer binnen de stad en dat 30% van de taxipassagiers toerist is. Het aandeel van toeristen in lucht-, bus-, trein- en autovervoer is daarentegen veel hoger met minstens 80% (Lapierre & Hayes, 1994).

**Figuur 2.1: De participatie van toeristen bij verschillende vervoersmodaliteiten.**



Bron: Lapierre & Hayes, 1994.

Zoals de grafiek hierboven aantoont is het gebruik van vervoersmodaliteiten die interregionale en internationale knooppunten met elkaar verbinden voornamelijk onder toeristen populair. Het traject van de Rail Baltica valt ook onder dit voorbeeld, gezien het feit dat dit traject internationale hoofdsteden met elkaar zal verbinden. Ook andere bronnen hebben onderzoek gedaan naar het gebruik van vervoermiddelen door toeristen. Zo maakt Artist (2000) melding van het feit dat 75% van alle internationale reizen toeristische activiteiten betreft.

## 2.2 Toerisme en hogesnelheidslijnen

Om de theorie iets meer met de Rail Baltica te verbinden zoomt dit onderzoek verder in op het onderwerp toerisme en transport en wordt er gekeken naar het verband tussen toerisme en hogesnelheidslijnen. Er zijn weinig theorieën over het verband tussen hogesnelheidslijnen en toerisme. Er zijn echter wel wat theorieën en modellen die wat vertellen over de impact van de implementatie van nieuwe vervoermiddelen en de invloed op passagiersstromen. Zo zijn er een aantal factoren die van invloed zullen zijn op het gebruik van een hogesnelheidslijn en, in dit geval, van de Rail Baltica door toeristen. De toegankelijkheid van een vervoermiddel wordt bepaald aan de hand van drie belangrijke factoren. Het gaat hier om reiskosten, de tijdsduur van de reis en de afgelegde afstand. Wanneer een toerist een beperkte tijd heeft zal de reistijd de doorslaggevende factor zijn (Prideaux, 2000).

Het travel distance decay model sluit hier op aan: Keuze in reistijd en kosten die aan een trip verbonden zijn houden verband met de bereidwilligheid om deze afstand te reizen voor de bestemming (Clawson & Knetsch, 1966, in Lumsdon & Page, 2004).

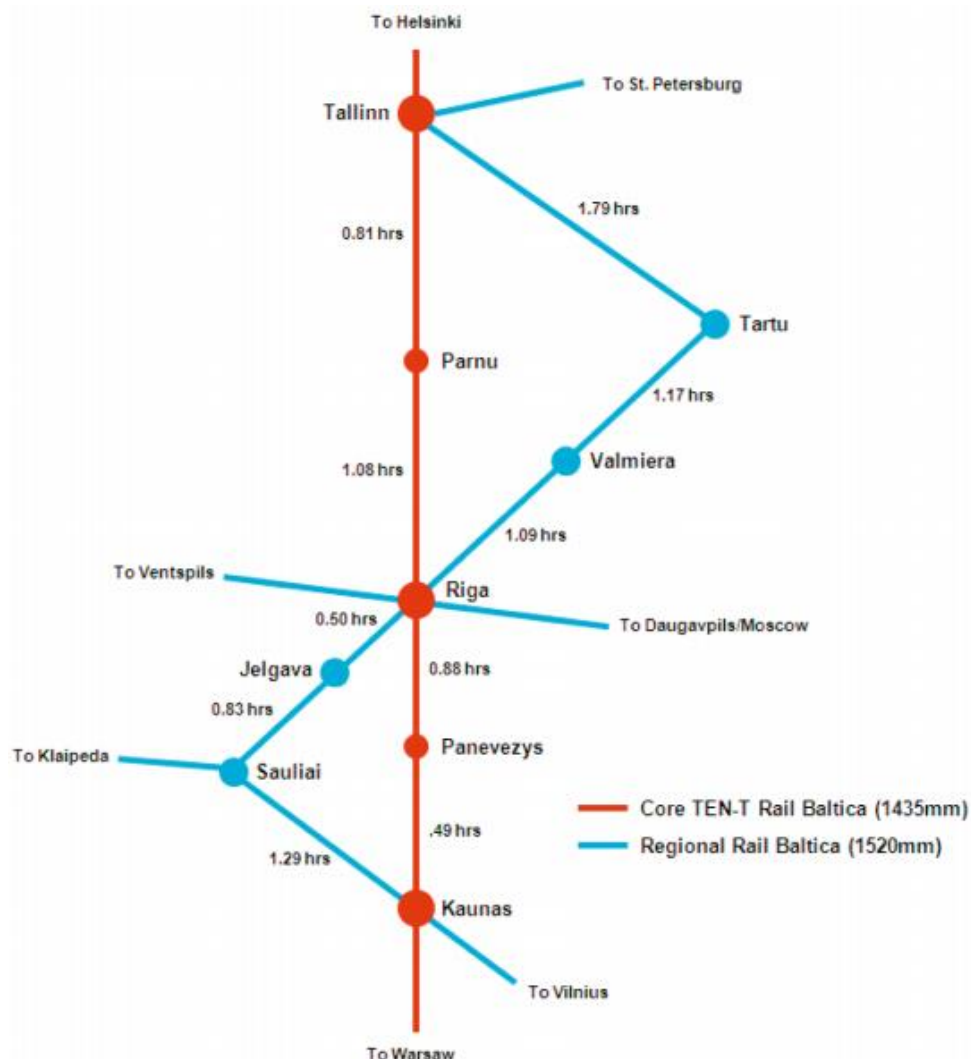
Deze factoren zijn ook van toepassing op de implementatie van de Rail Baltica. De hogesnelheidslijn zal met deze factoren moeten concurreren met de auto, bus en het vliegtuig. Zo meldt een rapport over de Rail Baltica dat de route van de spoorlijn (zie hieronder) gebaseerd is op lagere reiskosten, kortere reistijden en hogere economische opbrengsten. Het moet vooral een alternatief bieden voor het gebruik van wegvervoer (AECOM, 2011). Naast het genoemde travel distance decay model worden er ook nog andere modellen genoemd.

Er worden drie modellen toegepast in het haalbaarheidsrapport van de AECOM om te voorspellen wat de vraag naar de Rail Baltica zal zijn betreffende personenvervoer. Dat zijn:

- Het synthetic demand model.
- Het mode of choice model.
- Het Air to Rail shift demand model.

Uitgebreide toelichting over deze modellen is te vinden in bijlage 2 .

**Figuur 2.2: Kaart van de geplande Rail Baltica route.**



### 2.3 Vergelijkbare cases

Zoals bij het haalbaarheidsrapport zijn er al onderzoeken gedaan naar de implementatie van een hogesnelheidslijn en de invloed op toerisme. Hierin zijn een aantal beweringen aangenomen over het verband tussen toerisme en hogesnelheidslijnen. Zo verlaagt de introductie van hogesnelheidslijnen de reistijd en ook de kosten voor toegang tot toeristische bestemmingen (Masson en Petiot, 2009). Zo kan de Rail Baltica een hulpmiddel zijn voor de ontwikkeling van toerisme door de toegankelijkheid van gebieden te vergroten. Daarnaast melden Masson en Petiot (2009) dat eerdere ervaringen aantonen dat hogesnelheidslijnen een ontwikkeling in toeristische activiteiten teweegbrengen. Met name in stedelijk en zakelijk toerisme. Deze effecten zullen voornamelijk plaatsvinden wanneer er al een toeristisch verband is tussen twee plaatsen en de publieke en private actoren samenwerken.

Ook Lumsdon & Page (2004) geven aan dat de aantrekkingskracht van treinvervoer voor buitenlandse reizen steeds groter wordt. Initiatieven en projecten van de EU op het gebied van treinvervoer kunnen concurreren met andere hogesnelheidsinfrastructuur en dit is zeker van invloed op de patronen van toeristenstromen. Vooral tussen hoofdsteden en andere grote steden zijn de bus en met name de trein vaak de meest gebruikte modaliteiten voor het vervoeren van toeristen. Om deze beweringen kracht bij te zetten duiden voorbeelden uit het verleden er ons op wat het effect is van een nieuwe hogesnelheidslijn op economische welvaart en passagiersvervoer.

Over de concurrentie van de auto zeggen Boniface & Cooper (2001) dat er een aantal voordelen verbonden zijn aan het autovervoer. Auto's bieden een veel hogere toegankelijkheid, ze bieden de mogelijkheid om precies bij de gewenste bestemming uit te stappen en hebben niet een beperkt aantal bestemmingen. Daarnaast is er geen sprake van een tijdschema en biedt een auto veel meer privacy.

Het voordeel van hogesnelheidstreinen is in sommige gevallen dat het een snel en betrouwbaar alternatief is voor luchttransport tussen grote steden. Het meest duidelijke voorbeeld is de EuroStar-trein in Europa. Het voordeel van deze treinen is dat ze tussen belangrijke mainports en grote steden rijden en hierdoor erg toegankelijk zijn voor met name reizigers die reizen voor zaken. De trein is een betrouwbare en veilige vorm van vervoer. Dit gaat vaak gepaard met een zekere vorm van comfort. Hogesnelheidstreinen zijn concurrenten geworden van het vliegtuig. Met name bij de korte en middellange afstanden (onder de 1000 km) (Lohmann & Duval, 2011).

## 2.4 Context Rail Baltica

Na feitelijk te kijken naar de functies van transport in toerisme zijn er een paar kwesties die hulpmiddel kunnen zijn voor het scheppen van een context rondom de Rail Baltica.

Het belang van marketing en campagnes bij de implementatie van een nieuwe transportmodaliteit is van belang bij de keuze van vervoersmiddel. Van belang bij deze keuze is de toegang tot informatie die de passagiers hebben. Reizigers moeten een modaliteit kiezen om hun gewenste bestemming te bereiken, maar zonder volledige kennis van alle opties wordt het kiezen bepaald aan de hand van advertenties en marketing. Ook Vinklere (2013) geeft aan dat marketing een groot aandeel heeft in het aantrekken van toeristen. Ook de toegankelijkheid van de Rail Baltica verhogen is een belangrijk element. Dit kan bijvoorbeeld door het traject aan te laten sluiten op het InterRail-pakket.

De positie van Riga in het Tourism Life Cycle-model is een onderdeel van de raming van de positie van Riga in de toeristische industrie. Over dit model is aan beide deskundigen een vraag gesteld. Een uitgebreide uitleg van dit model is te vinden in bijlage 1.

Daarnaast is de positie van Riga in het netwerk van de Baltische Staten van belang. Hoe meer functies Riga heeft in dit netwerk, hoe meer mensen Riga zullen bezoeken. Volgens Caves & Gosling (1999), voldoet Riga aan het beeld van een 'gateway hub'. Dit is een toegangspoort in de periferie van Europa die diensten verleent aan omringende centra. Grotere steden hebben een meer verbindende functie. Riga is de grootste stad van de Baltische Staten, het heeft de grootste vluchthaven en bevindt zich daarnaast midden in het Baltische gebied. Dat betekent dat reizigers er veel doorheen trekken wanneer ze van de ene kant naar de andere kant van de Baltische Staten reizen.

### 3. Op het juiste spoor

#### 3.1 Toeristenstromen rondom Riga

##### Toerisme in Riga

Om een duidelijk kader te schetsen van de huidige situatie rondom het toerisme in Riga worden hieronder een aantal statistieken geanalyseerd. Toerisme onderscheidt zich van andere reizen. De reis en plaats van verblijf bevinden zich buiten de dagelijkse leefomgeving. Daarnaast onderscheiden toeristische activiteiten zich van die van de inwoners van de plaats waar ze door reizen en verblijven (Morley, 1990). De reis en het verblijf is tijdelijk van aard; De intentie is om terug te keren in een paar dagen, weken of maanden. De bestemmingen worden bezocht voor andere doeleinden dan een permanent verblijf of het vinden van werk in de bezochte plaatsen. Over het aandeel van toeristen in internationale en interregionale reizen is niet veel bekend, al is te zien in het vorige hoofdstuk dat Artist (2000) bijvoorbeeld spreekt over 75% en dat een Chinees onderzoeksbureau een 80% heeft genoemd

De aantrekkingskracht van Riga speelt een belangrijke rol in het aantrekken van toeristen en dus de toeristenstromen van en naar Riga. Volgens Vinklere (2013) gaat het toerisme al jaren terug en is Riga al een populaire bestemming sinds de bezetting van de Sovjetunie. Op de vraag waar Riga staat in het eerder genoemde Tourism Life Cycle-model van Butler (zie bijlage 1) geeft ze het volgende antwoord:

*'In die tijd (bezetting van de Sovjetunie red.) kwamen de toeristen met name uit andere Sovjetlanden, maar sinds de val van de Sovjetunie is dit alleen maar meer geworden. Als je kijkt naar het toerismemodel van Butler dan zitten we al een tijd aan de top van dit model, het aantal toeristen dat naar Riga komt blijft maar stijgen en het einde is nog niet in zicht.'*

## Toeristenstromen van en naar Riga

Het Centraal Bureau van de Statistiek biedt een beperkte hoeveelheid gegevens over toeristen die vanuit Estland en Litouwen een bezoek brengen aan Letland. In combinatie met de gegevens uit het rapport van AECOM (2011) valt er wat te zeggen over het huidige gebruik van vervoermiddelen om Riga te bereiken. Allereerst wordt er een blik geworpen op de gegevens die beschikbaar zijn via het Centraal Bureau van de Statistiek. Belangrijk om te vermelden dat het bij de gegevens van het CBS, die hieronder gebruikt zijn, niet gaat om passagiers, maar om toeristen:

**Figuur 3.1: De herkomst van de toeristen uit het buitenland die Letland bezoeken.**

<b>NON-RESIDENT TRAVELLERS BY THE COUNTRY OF RESIDENCE (thousands), 1996 - 2008</b>			
	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
<b>EE Estonia</b>	1101,6	1186	1384,6
<b>LT Lithuania</b>	1762,1	1891,9	1958,7
<b>Total</b>	4644,6	5235,6	5496,2

Bron: (Central Bureau of Statistics, 2013)

De tabel geeft de nationaliteit van de toeristen die Letland bezoeken aan en geeft aan hoeveel toeristen een bezoek brengen aan Letland. De tabel laat zien dat het toerisme toeneemt en toont dat het aandeel Estse en Litouwse toeristen hoog is. Ze zorgen voor een gemiddeld aandeel van 60,3 % in het totale toerisme in Letland.

**Figuur 3.2: De bestemmingen van toeristen uit Letland.**

<b>DEPARTURES BY THE COUNTRY OF DESTINATION (thousands), 1996 - 2008</b>			
	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
<b>EE Estonia</b>	598	545,7	614,8
<b>LT Lithuania</b>	1153,6	1350,7	1254,5
<b>Other destinations</b>	1760,4	1710,5	1913
<b>Total</b>	3512	3606,9	3782,3

Bron: (Central Bureau of Statistics, 2013)

De hierboven weergegeven gegevens tonen het aantal toeristen dat vanuit Letland naar Estland en Litouwen afreist. Ook hier is te zien dat de Baltische Staten onderling zorgen voor een groot aandeel in het toerisme. Het percentage van het totaal aantal toeristen dat vanuit Letland afreist naar Litouwen en Estland is 50%. Dit onderstreept het belang van een goed transportsysteem dat de

landen met elkaar verbindt en de mogelijke invloed die de Rail Baltica kan hebben op de toeristenstromen tussen de landen.

Het probleem met de statistieken hierboven is dat het over de landen spreekt en geen beeld geeft van het aantal toeristen dat Riga bezoekt vanuit bijvoorbeeld Tallinn of Kaunas en vice versa. De volgende tabel kan daar wellicht een wat duidelijker beeld over geven:

**Figuur 3.3: Dagelijkse passagiersvervoer tussen Baltische steden en de gebruikte modaliteiten.**

	Rail	Road (Car)	Road (Coach)	Air	Total
<b>E S T O N I A</b>					
Tallinn – Riga	0	1520	320	430	1,650
Tallinn – Kaunas	0	60	8	0	128
Tallinn – Vilnius	0	160	40	200	400
Tallinn - Warsaw	0	30	2	100	142
<b>L A T V I A</b>					
Riga – Tallinn	0	1520	320	430	1,650
Riga – Vilnius	0	560	300	420	1,680
Riga – Kaunas	0	340	120	70	770
Riga - Warsaw	0	45	6	100	186
<b>L I T H U A N I A</b>					
Vilnius – Riga	0	560	300	420	1,680
Vilnius – Warsaw	14	80	60	120	254
Vilnius – Tallinn	0	160	40	220	480
Kaunas – Riga	0	340	120	70	770
Kaunas - Warsaw	10	420	40	0	350
Kaunas - Tallinn	0	60	8	0	88

Bron: AECOM (2011)

De bovenstaande tabel toont het aantal *passagiers* dat dagelijks reist en de vervoermiddelkeuze van deze passagiers. Te zien is dat de auto een populair vervoermiddel is om vanuit Tallinn en Kaunas in Riga te geraken. Dit geldt ook voor het reizen vanuit Riga naar Kaunas en Tallinn. Het meest opvallende feit is het minimale gebruik van de trein. Dit valt te verklaren, omdat de treinverbindingen tussen de steden erg slecht zijn, waardoor het gebruik van andere modaliteiten meer voor de hand ligt. De trein vanuit Tallinn doet er 8 uur en 36 minuten over om Riga te bereiken (www.raildude.com, 2013). Mede hierdoor maakt de komst van de Rail Baltica het gebruiken van de trein veel aantrekkelijker.



Bovenstaande tabellen bevatten de meest bruikbare gegevens die beschikbaar worden gesteld door statistiekbureaus uit de Baltische staten. Het is niet mogelijk om exacte gegevens te vinden over toeristenstromen, enkel gegevens over het land van herkomst en het land dat bezocht wordt. Dit maakt het alleen mogelijk om aan te tonen hoe belangrijk de Baltische Staten zijn voor elkaars aandeel in toerisme.

Daarnaast wordt aangetoond hoe passagiers verschillende steden bereiken. De auto is het belangrijkste vervoermiddel. Het vliegtuig en de bus ontlopen elkaar niet veel als het gaat om het aantal passagiers. Opvallende afwezig is de trein die niet gebruikt wordt voor het personenvervoer tussen de grote plaatsen in de Baltische Staten.

### 3.2 De concurrentiekracht van de Rail Baltica

Zoals in de eerdergenoemde theorie duidelijk wordt gemaakt, concurreren vervoermiddelen op drie gebieden met elkaar. Deze drie factoren zijn de reiskosten, de reistijd en de afgelegde afstand. Hieronder staat een kort overzicht van de vervoersmogelijkheden door ze met elkaar te vergelijken op het reistrject Tallinn – Riga en Kaunas – Riga. Door de verschillende vervoersmogelijkheden op deze onderdelen te vergelijken ontstaat er een overzichtelijk beeld waarin wordt aangetoond of de Rail Baltica daadwerkelijk kan concurreren met andere vervoermodaliteiten. Daarnaast heeft AECOM (2011) in haar rapport een model toegepast om de aantrekkingskracht van de Rail Baltica te meten. Deze zal na het overzicht behandeld worden.

#### Reiskosten

Allereerst wordt er gekeken naar de reiskosten van de verschillende vervoersmiddelen. De reiskosten van de Rail Baltica staan nog niet vast, omdat de ticketprijzen vastgesteld zullen worden door de spoorwegbedrijven van de desbetreffende landen. Een vergelijking maken met andere vervoermiddelen is dus niet mogelijk. Wel heeft AECOM in haar haalbaarheidsrapport een indicatie gegeven voor de reiskosten van de Rail Baltica. Dit zijn maximale reiskosten en worden gebruikt om de reiskosten met elkaar te vergelijken.

**Figuur 3.4: Gemiddelde reiskosten tussen bestemmingen van het Rail Baltica-traject.**

	Rail Baltica	Vliegtuig	Auto	Bus	Trein
Tallinn – Riga	€25,70	€70,00	€21,56	€15,15	€16,10
Riga - Kaunas	€28,70	-	€18,55	€24,20	-

Bronnen: AECOM (2011), ([www.airbaltic.com](http://www.airbaltic.com), 2013)  
([www.ecolines.com](http://www.ecolines.com), 2013) ([www.raildude.com](http://www.raildude.com), 2013)

Zoals af te lezen in de bovenstaande tabel zal de Rail Baltica iets duurder zijn dan reizen met de bus, auto of trein. Het vliegtuig daarentegen is een stuk duurder dan de Rail Baltica. Hoewel de prijzen enorm variëren zijn dit de gemiddelde kosten voor een vlucht.

## Reistijd

Daarnaast is reistijd een belangrijk element in het kiezen van een modaliteit. In onderstaande tabel staat een weergave van de gemiddelde reistijden.

**Figuur 3.5: Gemiddelde reistijd tussen bestemmingen van het Rail Baltica-traject**

	Rail Baltica	Vliegtuig	Auto	Bus	Trein
Tallinn – Riga	1u 53m	55m	3u 55m	4u 5m	8u 36m
Riga - Kaunas	1u 22m	-	3u 22m	5u 40m	-

Bronnen: AECOM (2011), (www.airbaltic.com, 2013)  
(www.ecolines.com, 2013) (www.raildude.com, 2013)

Uit dit korte overzicht van gegevens blijkt dat de bus en auto qua kosten het voordeligst zijn, terwijl het vliegtuig en de trein de snelste middelen zijn om de bestemmingen te bereiken. Dit in het achterhoofd houdende, kijkt men naar de resultaten uit het haalbaarheidsrapport van AECOM betreffende de aantrekkingskracht van de Rail Baltica voor passagiers.

## Resultaten AECOM

**Figuur 3.6: Model van generaliseerde kosten**

Cost Element		Car	Bus	Rail	Rail Baltica
Access Time	AT <sub>i</sub>	Average time to access mode at origin	0	Large Cities: 30 minutes Small Cities and Towns: 20 minutes	
Wait time	WT <sub>i</sub>	Average time to wait for mode at origin	0	Wait time calculated as half the average time between service departures, therefore wait time varies by Origin to Destination movement depending on frequency of service. The maximum wait time has been set at 3 hours to reflect the fact that people time their arrival at bus and rail stations for infrequent services.	
Wait time weighting		Factor to reflect dissatisfaction with waiting for public transport services	-	2.0 used in line with standard industry practice.	
Journey time	JT <sub>i</sub>	In-vehicle journey time	From assignment model		
Egress time	ET <sub>i</sub>	Average time to travel from mode stop to ultimate destination origin	0	Large Cities: 30 minutes Small Cities and Towns: 20 minutes	
Fare	F <sub>i</sub>	Public transport Fare	-	Trip length (in km) from Assignment model * Average fare rate for mode in country based on observed data: Estonia €0.050 per km    Estonia €0.038 per km Latvia €0.041 per km    Latvia €0.040 per km Lithuania €0.063 per km    Lithuania €0.054 per km Trip length (in km) from Assignment model * Average fare rate	
Vehicle Operating Costs	VOC <sub>i</sub>	Vehicle operating costs	€0.07 per km, based on fuel price.	-	-
Value of Time	VOT	Value of time	Estonia €8.5 per hour Latvia €7.3 per hour Lithuania €6.8 per hour		

Bron: AECOM (2011)

Bovenstaande tabel komt uit het AECOM-rapport en geeft een andere kijk op de beslissende factoren bij de keuze van de modaliteit. Dit is een overzichtelijk systeem waarin randzaken als wachttijd geconverteerd worden naar kosten. Deze factoren spreken in het voordeel van het gebruik maken van de auto. Deze modaliteit kent geen belemmering betreffende wachttijden en reistijden tussen de punten van vertrek en aankomst naar huis.

Daarnaast wordt er gekeken naar het vliegtuig. Zoals Lohmann & Duvall (2011) beweren zijn er een aantal voordelen aan hogesnelheidslijnen. Ze zijn snel en betrouwbaar en zijn erg toegankelijk voor zakenreizen. Bovendien is er minder tijd gemoeid met het inchecken en instappen. Dit gaat vaak gepaard met een zekere vorm van comfort. Daarom zijn hogesnelheidslijnen, met name op de korte en middellange afstanden, concurrenten van het vliegtuig. Voor het berekenen van het aantal vliegtuigpassagiers dat zal overstappen op de Rail Baltica heeft AECOM (2011) het eerdergenoemde 'Air to Rail Baltica Shift Demand model' toegepast. Bij de verschuiving van de vraag voor vliegen naar reizen met de trein wordt primair gelet op de reistijd van het geïmplementeerde treintraject. Dit in tegenstelling tot andere modaliteiten waar de invloed van de reiskosten de belangrijkste invloed heeft op de verschuiving van vraag. Het AECOM (2011) rapport geeft een schema met voorbeelden van hogesnelheidslijnen die concurreren met vliegtrajecten in hetzelfde netwerk.

**Figuur 3.7: Air to Rail Shift Demand model**

Rail Journey	Journey Time for new rail service (hh:mm)	Distance (km)	Share of Air Demand prior to open that switched to rail
London - Paris	02:40	160	68%
London - Brussels	02:20	140	63%
Paris - Marseille	03:00	180	66%
Paris - Bordeaux	03:00	180	65%
Madrid - Barcelona	04:40	280	10%
Madrid - Sevilla	02:25	145	83%
Rome - Florence	01:36	96	90%
Frankfurt - Cologne	01:00	60	90%
Paris - Strasbourg	02:20	140	60%
Madrid - Barcelona (highspeed)	02:40	160	40%
Madrid - Seville	02:45	165	51%
Paris - Marseille	03:00	180	69%
Madrid - Barcelona - 2005	04:50	290	12%
Madrid - Barcelona - 2002	07:00	420	8%
London - Edinburgh - 2004	04:30	270	18%
London - Edinburgh - 1999	04:25	265	29%
Paris Brussels	01:25	85	95%
Paris - London	03:00	180	60%
Paris - Amsterdam	04:10	250	45%
London - Brussels	02:45	165	45%

Bron: AECOM (2011)

Er is een zichtbaar verband in de bovenstaande data. Wanneer er een alternatief wordt geboden voor vliegtuigpassagiers in de vorm van een hogesnelheidslijn is er een significante verschuiving zichtbaar. Bij een reistijd onder twee uur is er een verschuiving zichtbaar van ongeveer 80%. Bij een reistijd van meer dan 4 uur is er een percentage van ongeveer 30% dat overstapt van het vliegtuig naar de hogesnelheidslijn (AECOM, 2011).

In het rapport is een voorspelling te vinden van de verschuiving van modaliteiten naar de Rail Baltica. Zij geven met behulp van de toegepaste modellen (zie bijlage 1) een indicatie van passagiers die overstappen op de Rail Baltica. In dit overzicht is duidelijk te zien hoeveel procent van de dagelijkse reizigers door de Baltische Staten overstapt op de Rail Baltica. Hoewel deze gegevens over passagiers gaan en niet over toeristen is deze verschuiving ook een indicatie voor het aantal toeristen dat zal overstappen op de Rail Baltica.

**Figuur 3.8: De voorspelde overstap van gebruikers van andere modaliteiten op de Rail Baltica.**

2020 (Total trips per day, 2-way)		Red	Yellow	Green	Orange
Trips Diverted from Existing modes	Car	2,133 (28%)	2,322 (25%)	1,632 (26%)	1,473 (27%)
	Bus	3,452 (45%)	3,894 (43%)	2,379 (38%)	2,122 (39%)
	Rail	222 (3%)	827 (9%)	819 (13%)	481 (9%)
	Air	844 (11%)	771 (8%)	599 (10%)	698 (13%)
Induced Trips		1,039 (14%)	1,332 (15%)	804 (13%)	722 (13%)
<b>Total Rail Baltica Trips per Day</b>		<b>7,689</b>	<b>9,146</b>	<b>6,234</b>	<b>5,496</b>

Bron: AECOM (2011)

De aandacht gaat bij dit schema uit naar de **rode route**. Deze is door AECOM voorgedragen als de meest waarschijnlijke route voor de Rail Baltica. Hierin is te zien dat het gemiddelde percentage van passagiers dat over zal stappen op de hogesnelheidslijn 14% bedraagt. Zoals verwacht is het aantal reizigers dat overstapt van de coach (bus) naar de trein het hoogst met 45%. Dit ligt met name in de reductie van de reistijd die teweeg gebracht wordt door de Rail Baltica. Veel buspassagiers zijn toeristen die reizen tussen Riga en Litouwen of Estland.

Daarnaast is het aantal reizigers dat van de auto overstapt op de trein opvallend hoog. De theorie meldt dat concurreren met de auto een lastige opgave is omdat de auto veel comfort en gemak biedt ten opzichte van de trein. Het aantal reizigers dat overstapt van de trein op de Rail Baltica is erg laag, dit komt mede doordat de trein een geheel andere route aflegt en de verbindingen heel zwak zijn. Dit maakt de Rail Baltica in eerste instantie niet een heel interessante optie voor deze

reizigers. Als laatste is zichtbaar dat het voorspelde percentage van overstappende luchtpassagiers in deze tabel niet overeenkomt met de verwachtingen die voorspeld zijn in figuur 3.7. Met 11% is dit een minder groot aandeel dan verwacht.

De resultaten uit het haalbaarheidsrapport zijn een duidelijke indicatie van de impact die de Rail Baltica zal hebben op passagiersstromen van en naar Riga. Dit is voor een deel ook een indicatie van het aantal toeristen dat van andere modaliteiten zal overstappen op de Rail Baltica. De implementatie zal, overeenkomstig het rapport, van invloed zijn op toeristenstromen van en naar Riga. Bij de verdere zoektocht naar een antwoord op de vraag of de Rail Baltica invloed zal hebben op toeristenstromen zijn voor dit onderzoek primaire data verzameld.

### 3.3 Een deskundige kijk op het Rail Baltica project

Naast het rapport van AECOM (2011) is de verzameling van primaire data een belangrijke factor in het beantwoorden van vraag wat de invloed zal zijn van de Rail Baltica op inkomende en uitgaande toeristenstromen. Twee docentes van de Turība en Vidzeme universiteit hebben hun licht laten schijnen op het betreffende onderwerp. Aan de hand van de drie belangrijkste interviewvragen wordt hieronder ingegaan op de verwachte impact van Rail Baltica op inkomende en uitgaande toeristenstromen. Een uitgebreide samenvatting van beide interviews zijn te vinden in de bijlagen.

#### De huidige trein is geen interessante optie.

Volgens Vinklere (2013) is het gebruiken van de trein voor internationale connecties in de Baltische Staten niet gebruikelijk. Het reizen duurt erg lang waardoor de meeste mensen kiezen voor een ander vervoermiddel. De auto is erg populair, zeker met de Via Baltica die de belangrijkste steden in de Baltische Staten met elkaar verbindt. Livina (2013) heeft hier dezelfde kijk op en voegt er aan toe dat de treinverbindingen geen goede connectie bieden in de richting van West-Europa. Hierdoor biedt de Rail Baltica een interessante optie voor toeristen uit andere delen van Europa.

#### De concurrentiekracht van de Rail Baltica.

Vinklere (2013) gelooft dat een hogesnelheidslijn verbinding erg belangrijk zal zijn. Er zijn veel passagiers die uit Estland en Finland die via Riga door naar de rest van Europa reizen. Ze gelooft echter niet dat er veel mensen gebruik maken van de trein als toeristenvervoer, puur omdat andere opties interessanter zijn. Voor veel families is het bijvoorbeeld interessanter om gebruik te maken van de auto, hierbij is het comfort van de auto doorslaggevend. De trein zal, volgens Vinklere (2013), derhalve concurreren met gebruikers van de bus. Dit zijn met name jonge mensen, studenten en ouderen. Daarnaast zal de trein ook veel zakelijk toerisme genereren tussen de belangrijke steden. Wanneer de reistijd niet meer is dan twee uur zal de trein concurreren met het vliegtuig (Vinklere, 2013).

Livina (2013) is wat positiever over de invloed die de Rail Baltica zal hebben op toeristenstromen. De Rail Baltica zal met name zorgen voor een betere samenwerking op het gebied van toerisme tussen Letland en Estland. Het vliegveld van Riga telt ongeveer 80 bestemmingen en de Rail Baltica biedt de mogelijkheid voor internationale toeristen om een bezoek aan Riga te combineren met een bezoek aan Estland of Litouwen (Livina, 2013). De trein zal vooral concurreren met de bus, omdat de Rail Baltica veel sneller en niet heel duur is. Veel mensen die normaal de internationale bus gebruiken in het vervolg gebruik zullen maken van de trein. De auto daarentegen biedt meer mogelijkheden en is en blijft voor gezinnen de meest interessante reisoctie.

## Het belang van marketing

Marketing is zeker van belang voor de Rail Baltica. In de Baltische Staten zal het grootste publiek te vinden zijn. Door marketing kan men op de hoogte gebracht worden van de utiliteit van de treinverbinding. Daarnaast is het van belang een groter publiek te bereiken door in de rest van Europa bijvoorbeeld reclamespotjes te vertonen over de Rail Baltica (Livina, 2013).

Daarnaast zullen meer mensen gebruik maken van de hogesnelheidslijn, wanneer het comfort van de reis verhoogd wordt. Met name het gebruik van WIFI is een must. Op deze wijze kunnen toeristen en zakenmensen een hotel boeken of de toeristische trekpleisters opzoeken (Livina, 2013).

Dat marketing een belangrijk aspect is om het aantal reizigers te verhogen, beaamt Vinklere (2013).

Een interessante toevoeging aan de respons van Agita Livina is om te overwegen het traject toegankelijker te maken door het toe te staan om met een Interrail-ticket op het traject te reizen. Zo zullen met name meer jongeren het traject overwegen in een reis door Europa (Vinklere, 2013).

Beide deskundigen zijn het over veel aspecten met elkaar eens. Zo bemerken ze beiden dat de hogesnelheidsverbinding een sleutel zal zijn tot aansluiting bij de rest van Europa en Scandinavië. Naast de Baltische Staten komen er veel toeristen uit Scandinavië en West-Europa naar Riga. Dit maakt dat de Rail Baltica een interessante optie is voor toeristen.

Daarnaast geloven beide deskundigen dat de Rail Baltica weinig zal concurreren met de auto. Deze biedt simpelweg meer flexibiliteit en comfort. Daarentegen zal de treinverbinding wel veel reizigers aanspreken die momenteel gebruik maken van de bus of het vliegtuig. Simpelweg omdat de Rail Baltica sneller en (relatief) goedkoper is dan deze modaliteiten. Marketing zal bovendien een belangrijke invloed kunnen hebben op een toename van toeristen die gebruik zullen maken van de Rail Baltica.



## 4 Het eindstation

### 4.1 Prognose van de impact van de Rail Baltica

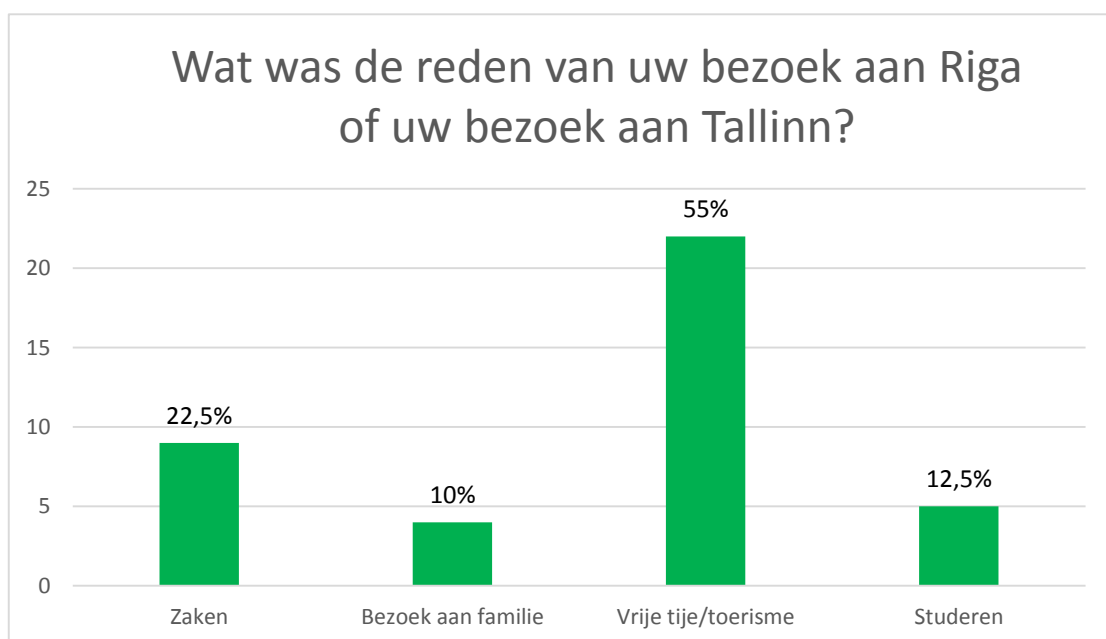
Passagiers die van Tallinn of Kaunas naar Riga reizen maken momenteel gebruik van de bus of de auto. De intentie is om te observeren of de gebruikers van deze modaliteiten overstappen naar het gebruik van de 'Rail Baltica'.

Voor dit onderzoek is ervoor gekozen om een enquête af te nemen in de bus van en naar Tallinn. Op deze wijze bereikt men een publiek dat onder potentiële gebruikers van de nieuwe sneltrein valt. De vraag is wat de afwegingen zijn van de respondenten voor het gebruik van de bus en of ze eventueel gebruik zullen maken van de 'Rail Baltica'. De enquêtes die gebruikt zijn voor dit onderzoek zijn afgenomen bij 40 respondenten op 17 en 19 mei 2013.

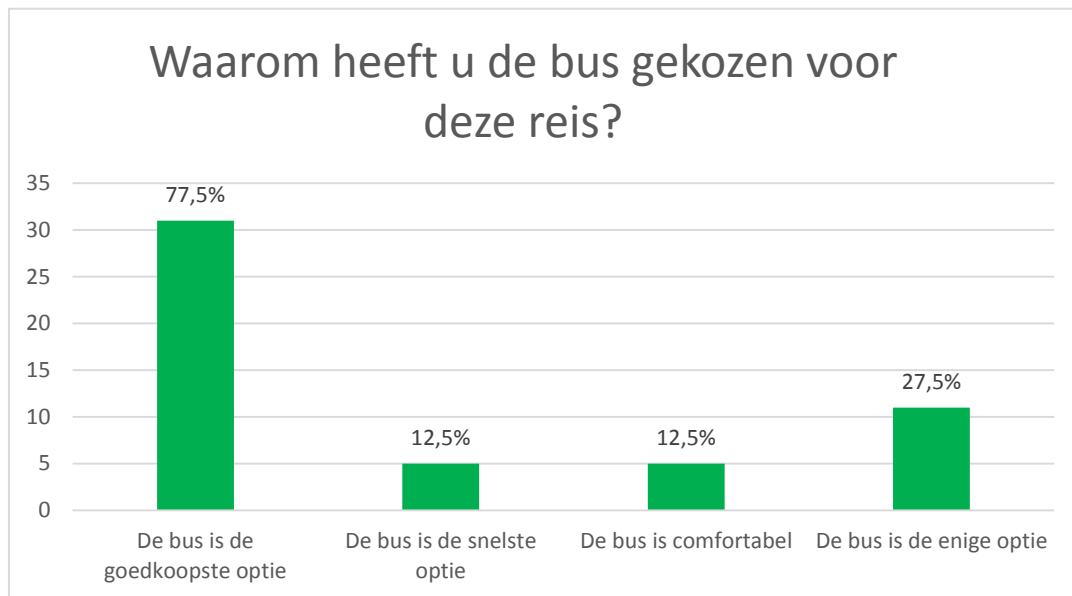
Met een kort inleidend verhaal werd een beeld gegeven van wat de 'Rail Baltica' inhoudt. Daar werd de geschatte reistijd en kosten van de reis bijgevoegd. Op deze manier konden de respondenten een afweging maken over het wel of niet gebruiken van het 'Rail Baltica'-traject. Met de gestelde vragen wordt de keuze van de reizigers in de bus in kaart gebracht en de motivaties bij de modaliteitskeuze. Waarom bezoeken ze Riga of Tallinn en waarom hebben ze de bus gekozen? Zouden ze in het vervolg de Rail Baltica gebruiken en waarom?

De belangrijkste resultaten die uit de enquêtes zijn voortgekomen worden hieronder per vraag behandeld. Bij de weergave van de resultaten is er gebruik gemaakt van Excel. Daarnaast is ook SPSS toegepast om een toets uit te voeren en de significantie van een van de resultaten uit het onderzoek te testen. De volledige enquête met resultaten is te vinden in bijlage 4.

### Resultaten

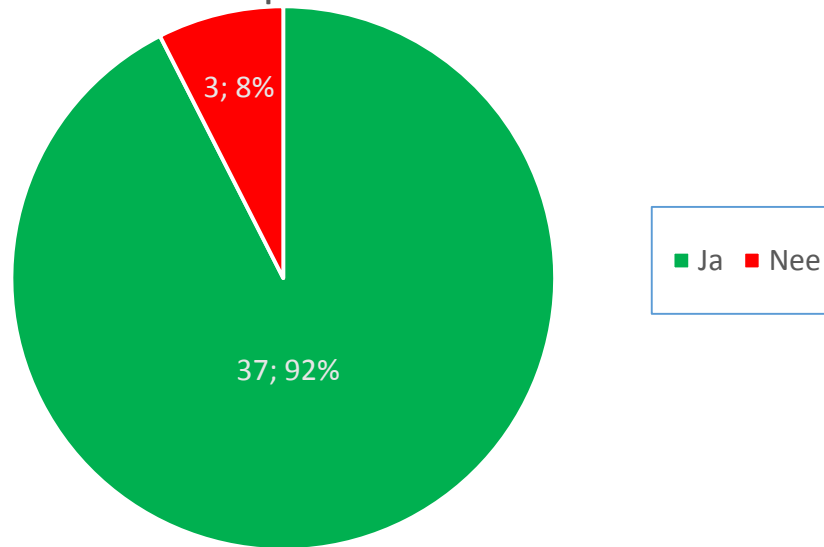


De eerste vraag was de reden van het bezoek aan Riga of Tallinn. Zoals te zien is de utilisatie van de coach met name voor toerisme. Dit bevestigt wat uit eerdere resultaten naar voren is gekomen. Vinklere (2013) gaf bijvoorbeeld al aan dat veel gebruikers van de bus toeristen, zakenmensen (zakelijk toerisme) en studenten zijn.



De reden achter het kiezen van de coach is met name omdat dit vervoermiddel de meest goedkope optie is. Daarnaast geeft een aantal respondenten aan dat de bus voor hen de enige optie is. Dit kan zijn omdat ze niet in het bezit zijn van een rijbewijs en/of omdat het vliegtuig veel te duur is. Ook dit resultaat strookt met de verwachting. De bus is eenmaal de goedkoopste reisoctie en dat is de belangrijkste reden voor veel respondenten.

## Zal je met de Rail Baltica reizen wanneer dat een optie is?



De vraag die van het grootste belang is, heeft een interessant resultaat opgeleverd. Een aanzienlijke meerderheid heeft positieve respons gegeven op de vraag of ze wel of niet van de Rail Baltica gebruik zullen maken. Een resultaat dat in de lijn der verwachting lag kijkende naar de rest van dit onderzoek, maar desalniettemin een opvallend resultaat. Een meerderheid van 92% geeft aan van de Rail Baltica gebruik te zullen maken. Om deze uitkomst hard te maken is er in SPSS een non-parametrische binaire toets uitgevoerd om te zien of de uitkomst significant is en daarmee bevestigd kan worden dat een significante meerderheid zal kiezen voor de Rail Baltica.

De nulhypothese die gesteld is bij het uitvoeren van de non-parametrische binaire toets is:

*'De gebruikers van de coach tussen Tallinn en Riga zullen geen gebruik maken van het nieuwe spoorlijn-traject: de Rail Baltica.'*

### Hypothesis Test Summary

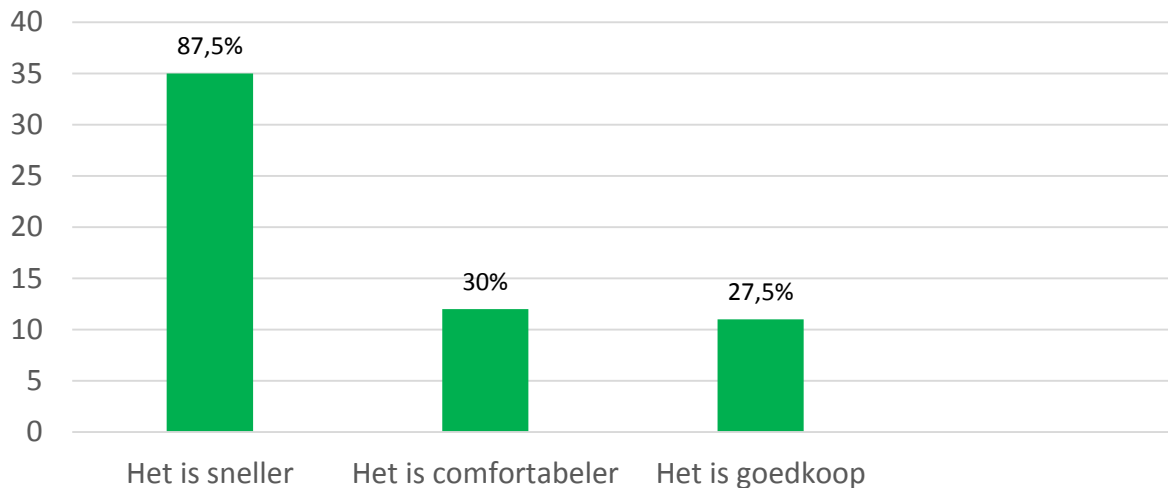
	Null Hypothesis	Test	Sig.	Decision
1	The categories defined by V5 = no and yes occur with probabilities 0,5 and 0,5.	One-Sample Binomial Test	,000	Reject the null hypothesis.

Asymptotic significances are displayed. The significance level is ,05.

Het resultaat hierboven toont aan dat de proef die uitgevoerd is met SPSS 21 het toe laat om de nulhypothese te verwerpen. Hiermee kan de alternatieve nulhypothese worden aangenomen:

*'De gebruikers van de coach tussen Tallinn en Riga zullen wel gebruik maken van het nieuwe spoorlijn-traject: de Rail Baltica.'*

## Waarom zou je gebruik maken van de Rail Baltica?



Wat zijn de beweegredenen achter de keuze voor de Rail Baltica? De eerder besproken drie factoren van Prideaux (2000) zijn verwerkt in de vraagstelling. De meest belangrijke reden voor het kiezen van de Rail Baltica is het feit dat deze modaliteit ervoor zorgt dat je veel sneller op de gewenste bestemming aankomt. Ook het comfort en de prijs zijn voor een aantal mensen een doorslaggevende factor voor het gebruikmaken van de Rail Baltica. Ook deze uitkomst kon op basis van de eerdere resultaten geprognoseerd worden.

Met de uitkomsten van de enquêtes is het mogelijk een aantal gegevens concluderen:

- Veel gebruikers van de coach(bus) maken gebruik van het vervoermiddel voor toeristische of zakelijke doeleinden en zijn dus een belangrijk onderdeel van de toeristenstromen van en naar Riga.
- De bus wordt met name gebruikt omdat dit een goedkope manier van reizen is.
- Veel respondenten geven aan dat ze, wanneer ze de mogelijkheid hebben, gebruik zullen maken van de Rail Baltica. Veel reizigers met de bus zullen dus overstappen op de trein.
- De reden voor het gebruiken van het Rail Baltica-traject is met name het feit dat deze modaliteit de reizigers veel sneller van punt A naar punt B zal brengen.

Kijkende naar de resultaten van de enquêtes is het zichtbaar dat de Rail Baltica daadwerkelijk invloed zal hebben op de toeristenstromen van en naar Riga. Veel gebruikers van de bus, die onderdeel zijn van de toeristenstromen van en naar Riga, zullen overstappen op de Rail Baltica.

## Conclusie

De gebruikte informatie en toepassing van data hebben een compleet beeld gegeven van de invloed van de Rail Baltica en na de analyse van de verzamelde gegevens luidt de conclusie als volgt: de implementatie van de nieuwe spoorlijn zal invloed hebben op de toeristenstromen van en naar Riga. Uit primaire en secundaire data komt naar voren dat de impact van de Rail Baltica vast te stellen is, maar omdat het een voorspelling betreft valt er geen concrete impact te constateren. De theorie geeft met behulp van eerdere cases en wetenschappelijke artikelen aan dat toerisme toe zal nemen met de komst van een hogesnelheidslijn. Daarnaast meldt het AECOM-rapport dat veel gebruikers van andere modaliteiten, waaronder toeristen, gebruik zullen gaan maken van de Rail Baltica.

De verzamelde primaire data tonen ook aan dat er een verandering zal plaats vinden in toeristenstromen van en naar Riga. Beide geïnterviewde deskundigen verwachten dat het toerisme van en naar Riga toe zal nemen en dat gebruikers van andere modaliteiten zullen overstappen op de Rail Baltica. Dit laatste wordt bevestigd door de resultaten van de enquêtes. Gebruikers van de bus geven met een significante meerderheid aan dat ze zullen overstappen op de nieuwe spoorlijn.

De theorie komt hierbij dus overeen met de resultaten die voortgekomen zijn uit de interviews en enquêtes. Daarnaast verwachten Daina Vinklere en Agita Livina dat de hogesnelheidslijn met name zal concurreren met de bus en het vliegtuig. Ook dit wordt aangetoond in de theorie; in andere artikelen worden deze modaliteiten ook als belangrijkste concurrent genoemd. De belangrijkste factoren voor vervoermiddelkeuze zijn de reistijd en het comfort. Zo blijkt ook uit de resultaten van de enquêtes waarbij met name reistijd, maar ook prijs wordt genoemd als doorslaggevende factor voor het kiezen van de Rail Baltica.

## Reflectie

Terugkijkende op het uitgevoerde onderzoek ben ik over het algemeen tevreden over het verloop ervan. Een aantal punten:

- Het uitvoeren van de enquêtes verliep goed. Hoewel er geïnterviewd moest worden over de aanpak ben ik met het verloop en de resultaten tevreden. Bijna iedereen was bereid de enquête in te vullen en enthousiast over het project.
- Ook ben ik tevreden over het feit dat de link tussen de theorie en resultaten duidelijk naar voren is gekomen. Het is op voorhand moeilijk te voorspellen of de theorie en resultaten duidelijke overeenkomsten zullen hebben en daarmee is het een succesvol onderzoek gebleken.
- Mijn weinige ervaring met het schrijven van wetenschappelijke stukken bezorgde mij wat twijfels over de verloop van de thesis. Met dit onderzoek heb ik veel geleerd over wetenschappelijk schrijven. Ik ben niet geheel tevreden over mijn gehanteerde schrijfstijl en zie dit als een verbeterpunt.
- Het organiseren van interviews was lastiger dan verwacht. Met moeite is het gelukt twee interviews te arrangeren. Ik had liever meer gedaan om een helderder beeld te creëren van de deskundige blik op het onderwerp. Het was spijtig dat geen enkele docent van de faculteit bereikbaar was en bereid was een interview te houden. Ook andere instanties hebben nooit gereageerd op mijn verzoek. Sommige organisaties vroegen wel om de resultaten van het onderzoek, zodat ze deze konden gebruiken bij de promotie van het project.

## Verwijzingen

- AECOM. (2011). Rail Baltica Final Report: Executive Summary. Essex.
- Boniface, B., & Cooper, C. (2001). *Worldwide Destinations: The Geography of Travel and Tourism*. Oxford: Butterworth Heinemann.
- Butler, R. W. (1980). The Concept of a Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources. *The Canadian Geographer*, 5-12.
- Central Bureau of Statistics. (2013, juni). Opgehaald van [data.csb.gov.lv](http://data.csb.gov.lv):  
<http://data.csb.gov.lv/DATABASEEN/transp/Annual%20statistical%20data/20.%20Tourism/20.%20Tourism.asp>
- Chadwick, R. (1987). Concepts, definitions and measures used in travel and tourism research. *Travel, tourism, and hospitality research. A handbook for managers and researchers*, 47-61.
- Fyall, A., & Morgan, M. (2009). *Marketing in Travel and Tourism*. Oxford: Elsevier Ltd.
- Gerden, E. (2013, April). Opgehaald van [www.railwaybulletin.com](http://www.railwaybulletin.com):  
<http://www.railwaybulletin.com/2013/04/implementation-of-rail-baltica-project-closer>
- Gouldner, C., & Ritchie, B. (2009). *Tourism: Principles, Practices, Philosophies*. Hoboken: John Wiley & Sons.
- Heat, E., & Wall, G. (1991). *Marketing tourism destinations: a strategic planning approach*. New York: John Wiley & Sons, inc.
- Lapierre, J., & Hayes, D. (1994). *The Tourism Satellite Account*. In *National Income and Expenditure*. Ottawa: Statistics Canada.
- Lohmann, G., & Duval, D. T. (2011). *Critical Aspects of the Tourism-Transport Relationship*. Oxford: Goodfellow Publishers Ltd.
- Lumsdon, L., & Page, S. J. (2004). Progress in transport and tourism research: reformulating the transport-tourism interface and future research agendas. *Tourism and transport: issues and agenda for the new millennium*, 1-27.
- Milan, J. (1996). The trans-European railway network : Three levels of services for the passengers. *Transport Policy*, 99-104.
- Morley, C. (1990). What is tourism? Definitions, concepts and characteristics. *Journal of Tourism Studies*, 3-8.
- NK konsultaciju birojs. (2007). *Rail Baltica Methodology Study: Final Report*. Riga: ULj/59-07.
- Peeters, P., van Egmond, T., & Visser, N. (2004). *European tourism, transport and environment: Final draft*. Breda: NHTV Centre for Sustainable Tourism and Transport.
- Prideaux, B. (2000). The role of transport system in destination development. *Tourism Management*, 53-63.

Saimyo, H. (2010). Relationships between Railways and Tourism. Japan railway & transport review no. 55, 6-15.

Sasaki, K., Ohashi, T., & Ando, A. (1997). High-speed rail transit impact on regional systems: does the Shinkansen contribute to dispersion? *The Annals of Regional Science*, 77-98.

Telicka, P. (2012). Annual Report of the Coordinator Priority Project 27.

Website. (2013, juni 26). Opgehaald van [www.ecolines.com](http://www.ecolines.com).

Website. (2013, juni 28). Opgehaald van [www.airbaltic.com](http://www.airbaltic.com).

Website. (2013). Opgehaald van [www.raildude.com](http://www.raildude.com): <http://www.raildude.com/nl/spoor-trein-verbindingen-europa/tallinn-riga/estland-letland/646>

Website. (2013, Juni). Opgehaald van [greenfieldgeography.wikispaces.com](http://greenfieldgeography.wikispaces.com): <http://greenfieldgeography.wikispaces.com/IGCSE+and+GCSE+Tourism>

Zhao, Q., Hong, L., Wu, X., & Mao, Y. (2010). Impacts of high speed railways on accessibility transformation and tourism change - The case of China.

## Interviews

Livina, A. (2013) Interview op 10 juni 2013

Vinklere, D. (2013) Interview op 11 juni 2013



## Bijlage 1: Uitleg toegepaste modellen

### Modellen AECOM

Een model dat toegepast wordt is het synthetic demand model. Het is een model gebaseerd op een spreadsheet dat verschillende elementen gebruikt om een basis te maken van de jaarlijkse vraag voor elk vervoermiddel tussen de vertrekplaats en de bestemming in een specifieke regio, het gaat om een paar elementen:

- Reisgeneratie
- Reisdistributie
- Keuze van vervoersmiddel

Deze elementen worden verwerkt in formules die aan de hand van elasticiteit berekend worden.

Bij het mode of choice model wordt er bepaald welk vervoermiddel er gebruikt zal worden voor vervoer van de ene plaats naar de andere. Er wordt hier niet alleen rekening gehouden met de basiskosten van transport, maar onderdelen als reistijd, wachttijd en toegankelijkheid worden ook vertaald naar kosten. Er wordt ook wel gesproken over gegeneraliseerde kosten.

Bij het laatste model, het Air to Rail Baltica shift demand model, wordt er gekeken naar de invloed die de Rail Baltica heeft op het gebruik van het vliegtuig. Het is gebruikelijk om de overgang van vliegverkeer naar treinverkeer na te gaan door te kijken naar de reisduur van de nieuwe hogesnelheidslijn.

### Tourism Life Cycle-model

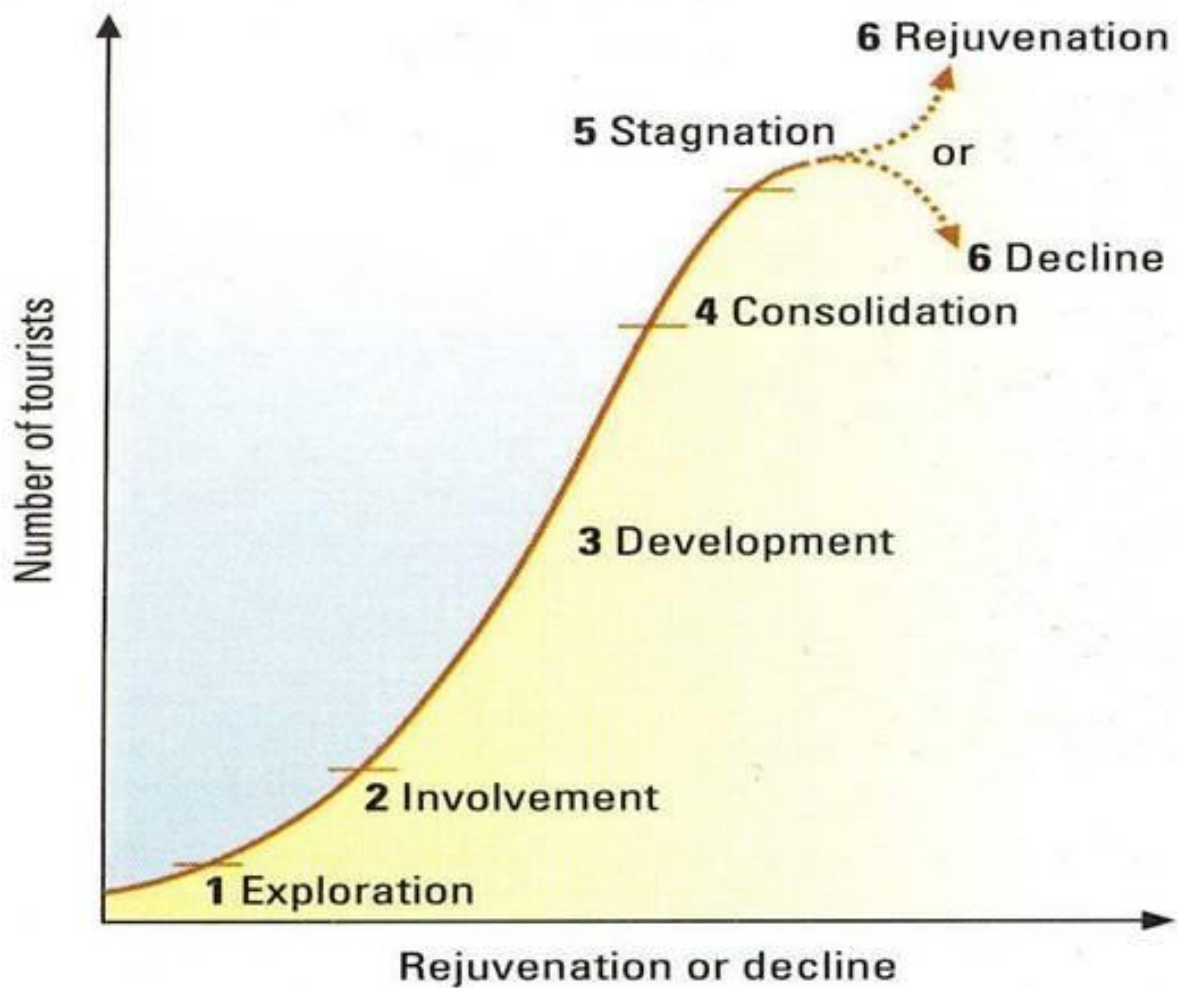
Butler (1980) heeft een model gemaakt waarin de meeste toeristische bestemmingen ingeschaald worden in zes niveaus. Ook wel het Tourism Life Cycle Model genoemd.

De meeste toeristische bestemming beginnen op een erg kleine schaal en worden steeds groter totdat er een stagnatie in de groei als toeristische bestemming plaatsvindt.

De zes niveaus zijn:

- **Exploration:** De eerste toeristen ontdekken een nieuwe plek die bijzonder is als het gaat om cultuur, natuur, historie of landschap. Het kan zijn dat er nog geen of erg weinig voorzieningen zijn gericht op toeristen.
- **Involvement:** De lokale bevolking beseft dat er een toenemend aantal bezoekers zijn die naar het gebied komen. Ze starten bedrijfjes en voorzieningen gefocust op toeristen.
- **Development:** Grotere bedrijven zien de potentie van het gebied en er wordt meer geïnvesteerd in het gebied. Het aantal toeristen neemt drastisch toe.

- **Consolidation:** De lokale economie wordt gedomineerd door toerisme op dit niveau. Het gebied vaart wel bij de toename van het toerisme. Er wordt continu gebouwd aan de uitbreiding van accommodaties voor toeristen.
- **Stagnation:** Competitie van andere gebieden gaat een grotere rol spelen en de echtheid van de locatie kan ervoor zorgen dat toeristen voor andere bestemmingen kiezen. Het aantal bezoekers neemt af, waardoor lokale bedrijven bedreigd worden.
- **Decline or rejuvenation?:** Vanaf het stagnatiepunt zijn er twee mogelijkheden: Het toerisme blijft afnemen of er vindt een opleving plaats van het gebied (Butler, 1980).



Bron: (greenfieldgeography.wikispaces.com, 2013)

## Bijlage 2: Interview met Agita Livina

Agita Livina is werkzaam bij de Vidzeme University of Applied Sciences. Ze is hier werkzaam bij de faculteit van toerisme en management. Ze is daar docente in verschillende disciplines, waaronder toerisme planning.

Het interview met Agita Livina heb ik via e-mailcontact uitgevoerd. Ze zei nogal ver van Riga te wonen en het leek haar daarom verstandiger om de vragen opgestuurd te krijgen, zodat ze die een paar dagen later beantwoord terug zou kunnen sturen.

Waarom is Riga een interessante stad voor toeristen om te bezoeken?

*Het is nog steeds een bestemming die door veel toeristen over de wereld ontdekt wordt, net als de rest van de Sovjetunie en Oost-Europa. Er komen sinds de Tweede Wereldoorlog al veel toeristen naar Riga en het aantal blijft maar toenemen. Het is het belangrijkste knooppunt in het toeristennetwerk van de Baltische Staten. Riga heeft veel te bieden voor de toeristen, zo heb je cultureel toerisme met de Art Nouveau-wijk, gastronomisch toerisme vanwege de beroemde Letse keuken en heb je veel erfgoed uit de Sovjettijd. Deze onderdelen worden extra benadrukt wanneer Riga volgend jaar de culturele hoofdstad van Europa is.*

Hoe belangrijk is de promotie en marketing van Riga voor het aantrekken van toerisme?

*Promotie is erg belangrijk voor Riga, want de meeste toeristen komen hier voor een kort bezoek van hoogstens twee dagen en trekken vervolgens naar andere plekken of gaan terug naar huis. Met behulp van promotie en het bieden van veel verschillende opties voor toeristen is het de bedoeling om toeristen langer in de stad te houden. Op deze manier kan de stad meer toeristen uit het binnenland en buitenland naar de stad trekken. Ik zie in de toekomst nog geen einde komen aan de stijgende lijn die de stad wat betreft toerisme heeft ingezet.*

Waarom is de trein geen interessante optie om naar Riga te reizen? Is het comfort, reistijd of de reiskosten?

*De trein is een interessante optie voor het reizen tussen Riga en Moskou of Sint Petersburg. Deze treinen reizen de hele nacht door waardoor je snel in Rusland bent. Binnen de Baltische Staten wordt er erg weinig gebruik gemaakt van de trein, omdat de verbindingen erg slecht zijn. Dit maakt het veel interessanter om met andere modaliteiten te reizen tussen de grote steden. De auto is het populairste vervoermiddel voor passagiers en toeristen, omdat het snel en comfortabel is. Momenteel is er geen goede optie voor een internationale connectie in de richting van West-Europa. Hierdoor biedt de Rail Baltica een interessante optie voor toeristen uit andere delen van Europa.*

Verwacht u dat de Rail Baltica invloed zal hebben op toeristenstromen van en naar Riga? Waarom kan het wel of niet concurreren met andere vervoermogelijkheden?

*De Rail Baltica zal met name zorgen voor een betere samenwerking op het gebied van toerisme tussen Letland en Estland. Het is een belangrijke factor voor marketingactiviteiten in het buitenland. Het vliegveld van Riga telt ongeveer 80 bestemmingen en de Rail Baltica kan dus de mogelijkheid bieden voor internationale toeristen om eerst een bezoek te brengen aan Riga en vervolgens door te reizen naar Tallinn of Litouwen.*

*De trein zal vooral concurreren met de bus op dit gebied, omdat de Rail Baltica veel sneller en niet heel duur is geloof ik dat veel mensen die normaal de internationale bus gebruiken in het vervolg gebruik zullen maken van de trein. Ook geloof ik dat voor de kortere vliegafstanden mensen zullen overstappen op de hogesnelheidslijn. Hoewel er niet veel mensen gebruik maken van de vliegverbindingen binnen de Baltische Staten zullen de mensen die het doen de trein waarschijnlijk overwegen.*

*De auto is een ander verhaal. Deze biedt veel meer mogelijkheden en is vooral voor gezinnen de meest interessant reisoptie. Ook na de implementatie van de Rail Baltica geloof ik niet dat hier veel verandering in zal komen.*

Hoe belangrijk is de promotie en toegankelijkheid via bijvoorbeeld het internet voor reismodaliteiten?

*Marketing is zeker van belang voor de Rail Baltica. In de Baltische Staten zal het grootste publiek te vinden zijn. Deze moet op de hoogte gebracht worden van de voordelen die de treinverbinding zal bieden. Daarnaast is het vooral belangrijk een groter publiek te bereiken door in de rest van Europa bijvoorbeeld reclamespotjes te maken voor de Rail Baltica. Op deze manier trek je meer toeristen naar de Baltische Staten. Probleem hierbij kan zijn is dat die promotie erg veel geld kost en de overheid hier misschien niet de financiële capaciteit voor heeft.*

*Je kunt daarnaast ook meer mensen gebruik laten maken van de hogesnelheidslijn door het comfort van de reis te verhogen. Vooral het gebruik van WIFI is een must. Op deze manier kunnen toeristen en zakenmensen hun reis plannen, een hotel boeken of de toeristische trekpleisters opzoeken.*

### Bijlage 3: Interview met Daina Vinklere

Daina Vinklere is werkzaam bij de Turiba University te Riga. Ze is decaan aan de faculteit Toerisme en doceert op deze faculteit in Transportgeografie.

Hoe populair is Riga als stad onder toeristen? En hoe belangrijk is de promotie en marketing van de stad Riga voor het aantrekken van toeristen?

*Riga is de belangrijkste attractie van Letland. In de Sovjettijden was Riga al een erg populaire bestemming voor toeristen. In die tijd kwamen ze met name uit andere Sovjetlanden, maar sinds de val van de Sovjetunie is dit alleen maar meer en meer geworden. Als je bijvoorbeeld zou kijken naar het toerismemodel van Butler dan zitten we voor mijn gevoel al heel lang aan de top van dit model, maar het aantal toeristen dat naar Riga komt blijft maar stijgen en stijgen en het einde is ook nog niet in zicht. Volgend jaar is Riga culturele hoofdstad van Europa en dit is erg belangrijk voor ons om de stad verder te promoten. Er komen ook steeds meer toeristen uit andere delen van de wereld, met name uit Azië, waar groepstoerisme erg populair, je hebt ze vast wel zien lopen.*

*Vanwege de groeiende toerisme-industrie zie je dat er in de stad ook veel gewerkt wordt aan nieuwe hotels en andere accommodaties voor toeristen. We zijn bezig met plannen voor een gigantisch congrescentrum om meer zakenmensen naar Riga te trekken, dus het blijft maar groeien en groeien.*

Waarom is de trein geen interessante optie om mee naar Riga te reizen?

*Het gebruiken van de trein voor internationale connecties in de Baltische Staten is niet gebruikelijk. Het duurt bijna tien uur om van Tallinn naar Riga af te reizen waardoor, logischerwijs, de meeste mensen kiezen voor andere vervoermiddelen. De auto wordt erg veel gebruikt. De komst van de Via Baltica heeft ervoor gezorgd dat het reizen tussen de belangrijkste steden in de Baltische Staten erg makkelijk en comfortabel is.*

Verwacht u dat de Rail Baltica invloed zal hebben op de toeristenstromen van en naar Riga? Waarom wel of niet?

*Ik geloof dat een hogesnelheidsverbinding tussen Riga en Tallinn erg belangrijk is. Er zijn namelijk veel passagiers uit Estland en Finland die via Riga door naar de rest van Europa reizen. Ik geloof echter niet dat er veel mensen gebruik maken van de trein als toeristenvervoer, puur omdat andere opties interessanter zijn. Voor veel families is het veel interessanter om gebruik te maken van de auto, omdat dit veel comfortabeler is dan het gebruik van de trein.*

*De trein zal derhalve vooral concurreren met gebruikers van de bus. Dit zijn met name jonge toeristen, studenten en oudere toeristen. En daarnaast zal de trein ook veel zakelijk toerisme generen tussen de belangrijke steden.*

*Wanneer de reistijd niet meer is dan twee uur zal de trein ook kunnen concurreren met het vliegtuig. Als de toeristen niet te veel aan reistijd inleveren is de trein veel interessanter, omdat dit minder rompslomp met zich mee zal brengen. Over grotere afstanden is het vliegtuig een interessantere optie.*

*Ik geloof dat dit wel zal bijdragen aan een toename in toerisme in Riga en de rest van de Baltische Staten.*

Hoe belangrijk is de promotie voor reismodaliteiten?

*De promotie van nieuwe reismodaliteiten is erg belangrijk om het onder de aandacht te brengen bij met name buitenlanders. Het Rail Baltica-project zal in de Baltische Staten onder veel mensen bekend zijn als het project afgerond is, maar wanneer je veel mensen wilt laten zien wat voor goede optie de Rail Baltica is dan is het belangrijk om dit te promoten via internet en televisie. Ik denk dat je dit het best kunt combineren met een algehele promotie van de Baltische Staten en op deze wijze bereik je twee dingen: Meer toeristen naar de Baltische Staten en toeristen die gebruik zullen maken van de Rail Baltica voor een rondtrip door de Baltische Staten. Ik verwacht dat de Rail Baltica in het bijzonder interessant is voor zakelijk toerisme en zo zullen de projectmanagers originele manieren moeten bedenken om dit publiek te bereiken.*

*Daarnaast is het interessant om te overwegen het traject toegankelijker te maken door het toe te staan om met een Interrail-ticket op het traject te reizen. Zo zullen met name meer jongeren geneigd zijn het traject te overwegen in een reis door Europa.*

## Bijlage 4: Enquête met resultaten

Hello, my name is Jorne Visser and I am a student from the Netherlands who is doing research here in Riga. I am writing my research about the implementation of the Rail Baltica. I am studying the possible effects of this railwayproject on touristflows from and to Riga. With answering a few questions you would help me a lot! The information used will be completed anonymous and will not be shared with third parties.

Thanks in advance.

The Rail Baltica is a new high speed railproject which will be financed by the EU and the Baltic states. The rail will run through Tallinn – Parnu – Riga – Panevezys – Kaunas and will go on to Warsaw. The project is estimated to be finished in 2025. This rail will allow you to travel from Riga to Tallinn in 1 hour and 53 minutes. The estimated traveling costs from Riga to Tallinn will be €25,30 or 17,70 LAT (AECOM, 2011).

- 1) For what purpose did you visit Riga or are you visiting Tallinn?
  - Business 9
  - Visiting family 4
  - Leisure/tourism 22
  - Studying 5
  
- 2) Why did you choose to take the bus for this journey? (You can fill in more than one answer)
  - The bus is the cheapest option 31
  - It's the fastest option 5
  - It's comfortable 5
  - The bus is the only possible connection 11
  
- 3) Would you travel with the Rail Baltica if that would be an option?
  - If yes, see question number 4 37
  - If no, see question number 5 3
  
- 4) If yes, why would you choose to travel with the Rail Baltica? (You can fill in more than one answer)
  - It's faster 35
  - It's more comfortable 12
  - It's cheap 11
  
- 5) If no, what kind of transportation would you choose?
  - (This) Bus 3
  - Car
  - Airplane
  
- 5b) Why? (You can fill in more than one answer)
  - It's cheaper 3
  - It's more comfortable
  - It's faster
  
- 6) What is your age?
  - 18 – 25 12
  - 26 – 40 13
  - 40 – 60 11
  - 60 onwards 4