

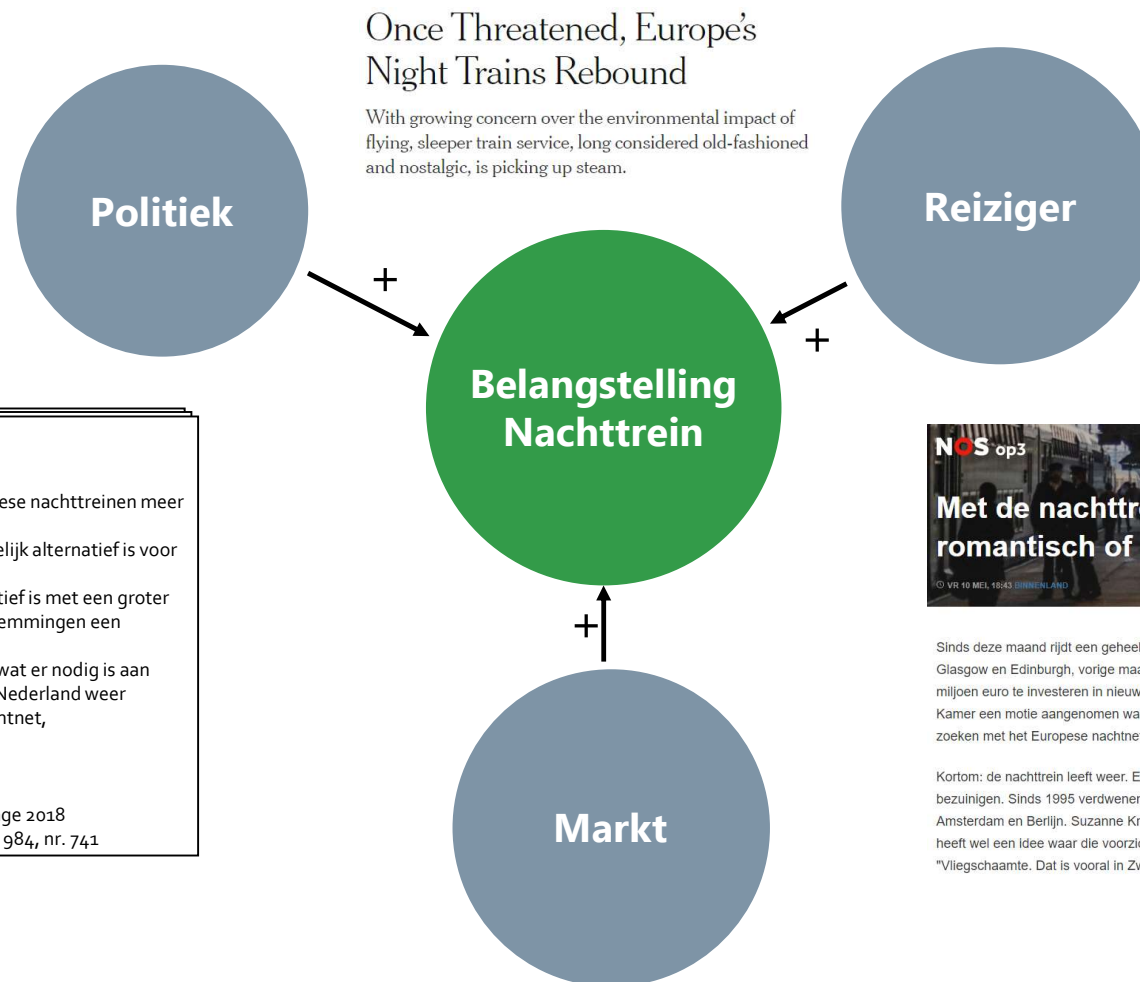
De nachttrein naar Nederland

Onderzoek naar de *market appetite* voor het rijden van nachttreinen van en naar Nederland

6 september 2019

R19061-03-Definitief

Nadat in 2016 de laatste internationale nachttrein uit Nederland vertrok is er nu toenemende belangstelling voor een nieuwe slaaptreinverbinding...



MOTIE VAN HET LID KRÖGER

constaterende dat er nagenoeg geen Europese nachttreinen meer vertrekken van en naar Nederland;
overwegende dat de trein een milieuvriendelijk alternatief is voor het vliegtuig;
overwegende dat de nachttrein een alternatief is met een groter praktisch bereik en dus voor veel meer bestemmingen een alternatief kan zijn;
verzoekt de regering, om te inventariseren wat er nodig is aan afspraken of tarieven voor vervoerders om Nederland weer aangesloten te krijgen op het Europese nachtnet,

Kröger

kst-29984-741 ISSN 0921 - 7371 's-Gravenhage 2018
Tweede Kamer, vergaderjaar 2017-2018, 29 984, nr. 741



Sinds deze maand rijdt een geheel vernieuwde nachttrein tussen Londen, Glasgow en Edinburgh, vorige maand maakten de Zweden bekend bijna 5 miljoen euro te investeren in nieuwe nachttreinen en hier heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen waarin staat dat we opnieuw aansluiting moet zoeken met het Europese nachtnet.

Kortom: de nachttrein leeft weer. En dat na 20 jaar van schrappen en bezuinigen. Sinds 1995 verdwenen zo'n 30 lijnen, waaronder die tussen Amsterdam en Berlijn. Suzanne Kröger van GroenLinks diende de motie in en heeft wel een idee waar die voorzichtige opleving vandaan komt: "Vliegschaamte. Dat is vooral in Zweden een ding, vandaar ook die investering."

...maar ondanks deze groeiende belangstelling en het bestaan van Open Access is er nog geen nieuw aanbod tot stand gekomen in Nederland

Bronnen: <https://nos.nl/op3/artikel/2284026-met-de-nachttrein-door-europa-romantisch-of-realistisch.html>

<https://www.nytimes.com/2019/06/11/travel/europe-overnight-trains.html>

IenW heeft Rebel gevraagd de waarschijnlijkheid te onderzoeken dat dit wel gebeurt in de periode tot 2025

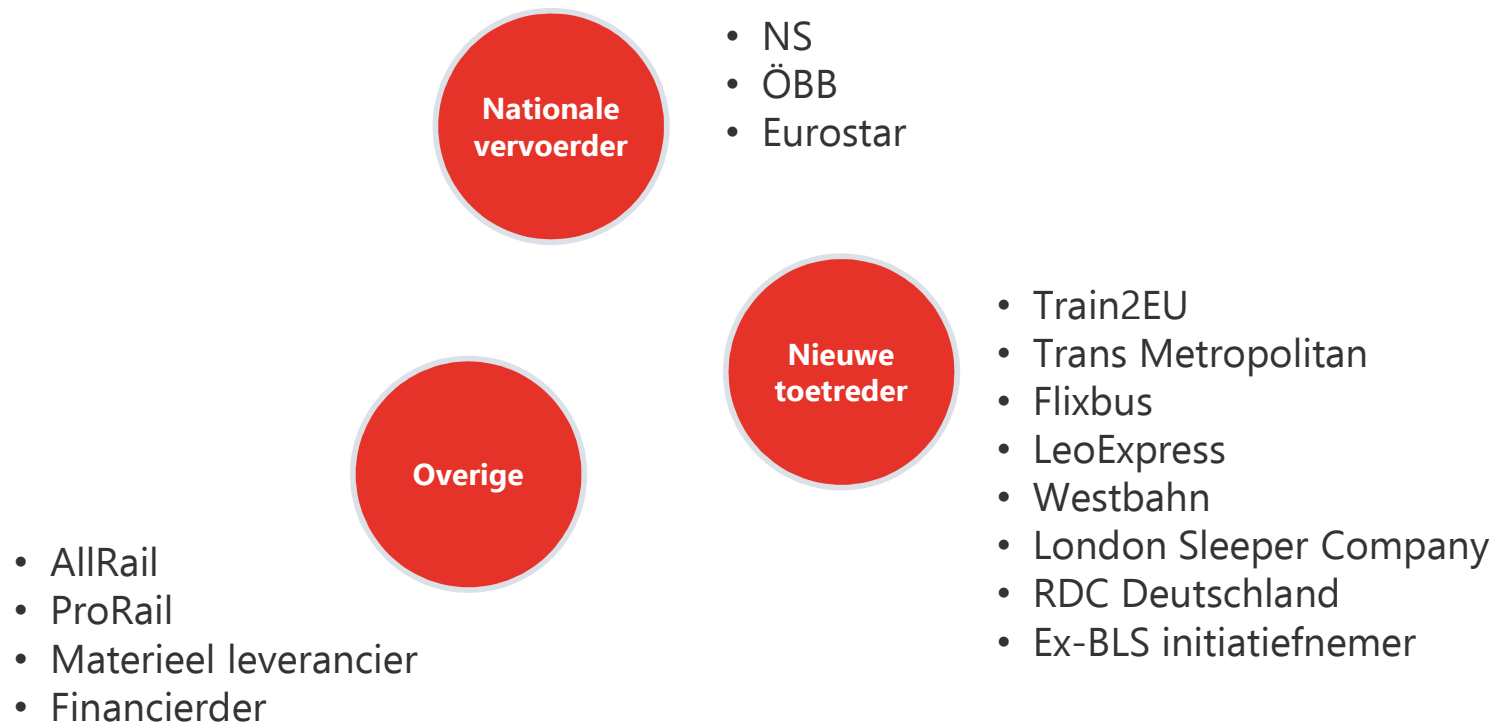
IenW stelde de volgende vragen:

- 1 Welke partijen zijn serieuze partijen om een nachttrein van/naar Nederland te gaan rijden in de periode tot 2025 of daarna én verkeren in een dusdanige positie (financieel, geografisch, toegang tot beschikbaar materieel, etc.) dat zij een met een serieus voorstel voor de herintroductie van de nachttrein kunnen komen in de genoemde periode(s)?
- 2 Hoe groot wordt geschat dat de kans is dat één of meerdere partijen dit ook zullen doen zonder subsidieregeling? Welke randvoorwaarden zijn hier eventueel aan verbonden?
- 3 Indien wel een subsidieregeling wordt ingesteld, welke aspecten (hoogte subsidie, looptijd, voorwaarden, etc.) dienen hier dan in terug te komen en met welke invulling hiervan?
- 4 Indien een dergelijke subsidieregeling wordt ingesteld, hoeveel en welke partijen zullen dan waarschijnlijk in de genoemde periode(s) met een serieus/kansrijk voorstel komen?

Deze vragen worden in dit rapport achtereenvolgens beantwoord.

We hebben een representatieve selectie van marktpartijen¹⁾ gesproken om de marktinteresse, drijfveren en barrières in kaart te brengen

Overzicht geïnterviewde partijen Geordend in categorieën

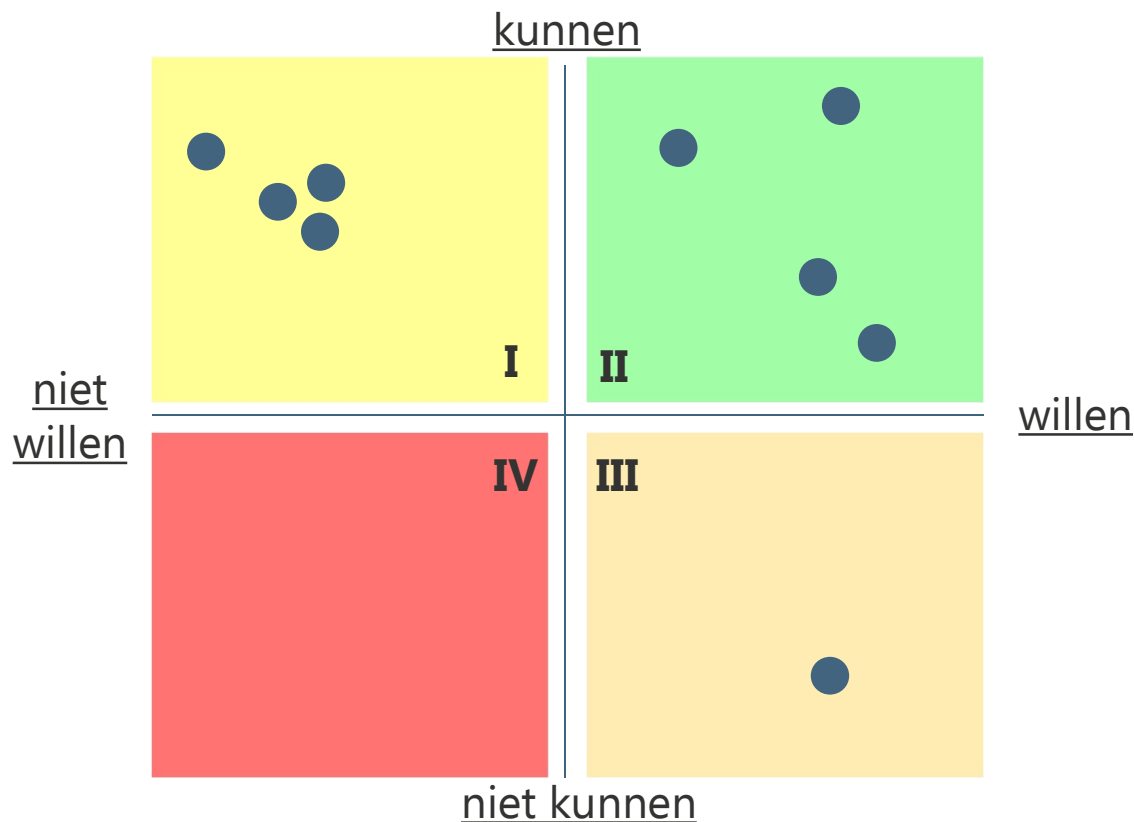


1) De scope en tijdsperiode van het onderzoek maakt dat we geen uitputtend marktonderzoek uitgevoerd hebben. In het onderzoek is een ruime selectie van vervoerders gesproken; dit betekent dat er meer partijen zijn dan in dit onderzoek zijn betrokken. De selectie is tot stand gekomen op basis van een marktanalyse waarmee de meest waarschijnlijke partijen die een nachttrein product naar Nederland zouden kunnen/willen exploiteren in dit onderzoek betrokken zijn

Meerdere partijen hebben interesse in de exploitatie van nieuwe slaaptreinen – 3 tot 4 zouden ook daadwerkelijk voor 2025 kunnen gaan rijden

Scan van de marktinteresse

Kwalitatieve beoordeling van geïnterviewde partijen

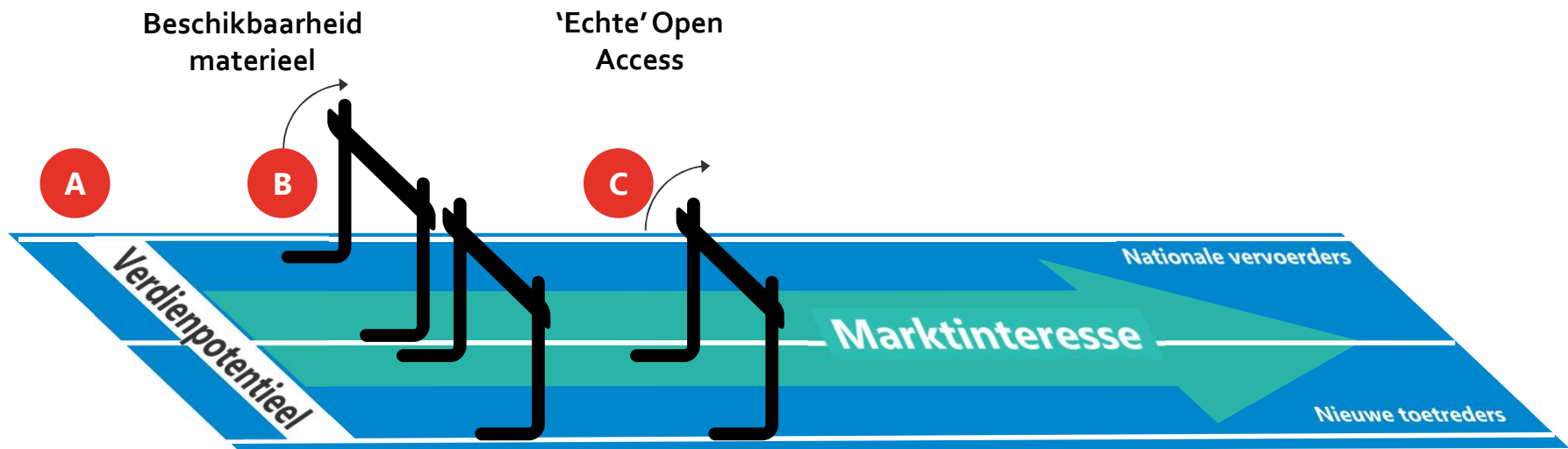


Toelichting

- 'Willen' is bepaald door de interesse van partijen te peilen voor het opzetten van een nachttreindienst van/naar Nederland
- 'Kunnen' is een gecombineerde kwalitatieve beoordeling van de aspecten vervoerderschap, toegang tot materieel en financiering
- Het merendeel van de partijen die we gesproken hebben is in staat om een product te leveren omdat ze óf reeds vervoerder zijn, óf omdat ze concrete plannen uitwerken en implementeren om dit te worden, kwadrant I + II
- De helft van de partijen die een product kan leveren heeft hier ook daadwerkelijk interesse in om dit van/naar Nederland op te zetten, kwadrant II
- Partijen in kwadrant I 'willen niet' omdat een nachttrein product niet aansluit bij hun product of ze richten zich op een andere regio

De *driver* voor de marktinteresse is het verdienpotentieel; beschikbaarheid van materieel en 'echte' open access zijn de grootste barrières

Driver en barrières voor marktinteresse Gedifferentieerd voor nationale vervoerders en nieuwe toetreders

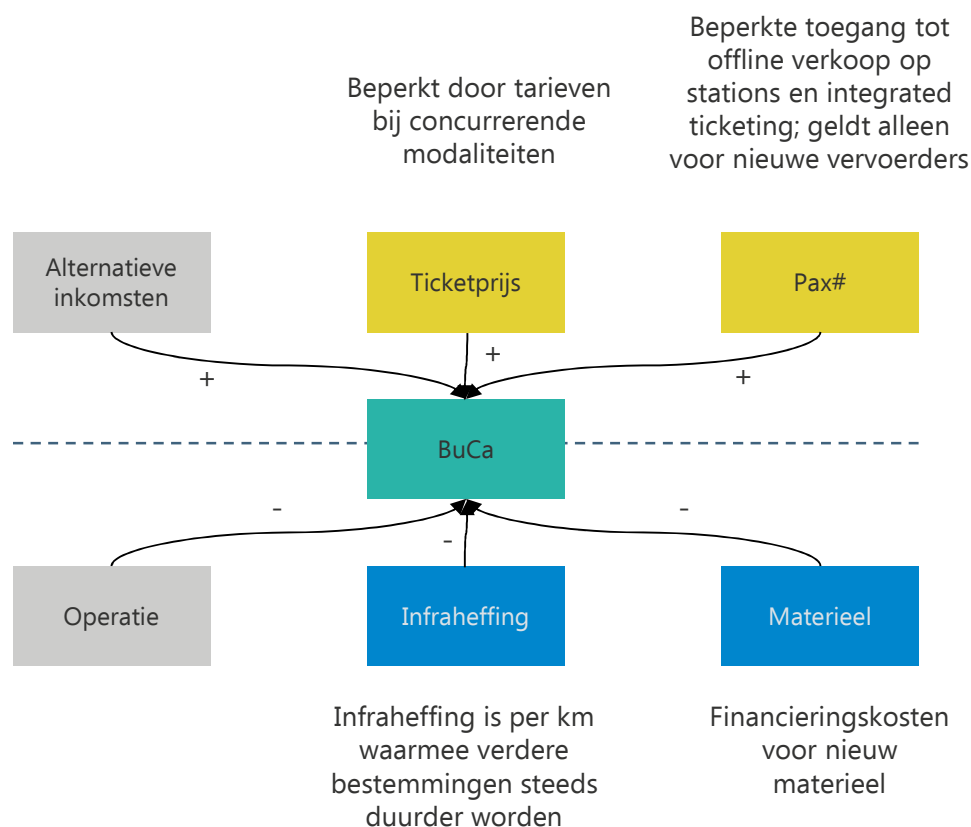


- Internationaal spoorvervoer en dus ook nachttreinen opereren in Europa in een geliberaliseerde markt. Daarmee staan deze open voor zowel de nationale vervoerders als nieuwe toetreders en is het verdienpotentieel de belangrijkste drijver voor de interesse van deze beide groepen vervoerders
- Het verdienpotentieel wordt bepaald door diverse factoren, zowel op het vlak van kosten- en productiemiddelen als aan de kant van de opbrengsten
- De belangrijkste barrières voor introductie zijn:
 - beschikbaarheid van materieel – door het ontbreken van een tweedehandsmarkt en levertijden van nieuw materieel en gebrek aan financiering (voor nieuwe toetreders)
 - 'echte' open acces: beperkte toegang tot offline verkoopkanalen en producten van nationale vervoerders (voor nieuwe toetreders)
- De beschikbaarheid van treinpaden in Nederland in de spits wordt wel beleefd als barrière, maar is bij een beperkt aanbod van nachttreinen in te passen

Het verdienpotentieel wordt beperkt door de tarieven die gerekend worden door concurrerende modaliteiten in relatie tot hoge vaste kosten

Beperking van het verdienpotentieel

Belangrijkste factoren in de business case



Toelichting

Inkomstenkant

- Hoogte van de ticketprijs wordt beperkt door concurrerende modaliteiten;
- Voor nieuwe toetreders zorgt de beperkte toegang tot offline verkoopkanalen (op stations) dat volgens marktpartijen tot 30% van de potentiële reizigers moeilijker bereikt kan worden;
- Onmogelijkheid tot integrated ticketing / verkoop van tickets in aansluiting op de nachtverbinding is een belangrijke beperking van het boekingsgemak voor reizigers

Kostenkant

- De infraheffing op het spoor is gebaseerd op het aantal kilometers dat afgelegd wordt waarmee verder gelegen bestemmingen (te) duur worden
- Financiering van nieuw materieel is met name voor nieuwe toetreders een beperking

Geschikt slaaptreinmaterieel is niet vrij voorhanden en levering en financiering van nieuw materieel duurt minimaal 3 jaar

- Geen functionerende tweedehandsmarkt omdat de beschikbaarheid van slaaptreinstuivers zeer beperkt is
 - Oud materieel van DB waarmee de nachttreinen tot 2016 ook in Nederland reden, is grotendeels overgegaan naar ÖBB
 - Oude stuivers van NS, welke gebruikt werden in de AlpenExpres en Autoslaaptrein, zijn via EETC naar een Duitse chartermaatschappij gegaan
 - Een ander deel van de Europese vloot is gesloopt, ondermeer oude stuivers uit de jaren '60 maar ook recentere Talgo nachttreinen van DB
- Beperkte markt voor nieuw materieel
 - Recentelijk zijn er een beperkt aantal nieuwe nachttreinen besteld, ondermeer door Renfe bij Talgo, door ÖBB bij Siemens en Azerbeidjaan Railways bij Stadler
 - Wel zijn er bij leveranciers meerdere *expressions of interest* ingediend met betrekking tot de levering van nieuw nachttreinmaterieel
- Financiering is een uitdaging, met name voor nieuwe toetreders
 - Afhankelijk van de uitvoering liggen de kosten van nieuw nachttreinmaterieel op EUR ~2,5 – 3,0 M per rijtuig. Bij een voorbeeldlengte van 10 rijtuigen per trein zijn per verbinding 20 rijtuigen nodig, hetgeen een investering van rond de EUR 55M vraagt
 - Met name voor nieuwe toetreders, welke per definitie veel kleiner zijn in omvang dan de nationale vervoerders, is dit een hoog bedrag om te financieren
 - Tevens is het risicoprofiel relatief hoog door inflexibiliteit van inzet (lange looptijden voor capaciteitsaanvraag) en operationele en beleidsmatige onzekerheden
- De duur voor het verkrijgen van nieuw materieel ligt tussen de drie en zes jaar
 - Afhankelijk van de ontwerptijd in relatie tot specifieke productwensen
 - Afhankelijk van serieomvang en productiecapaciteit bij leveranciers
 - Afhankelijk van de duur van het financieringstraject
 - Recente materieelbestellingen en leveringen van rijtuigen in Europa laten een levertijd van 3 tot 6 jaar zien

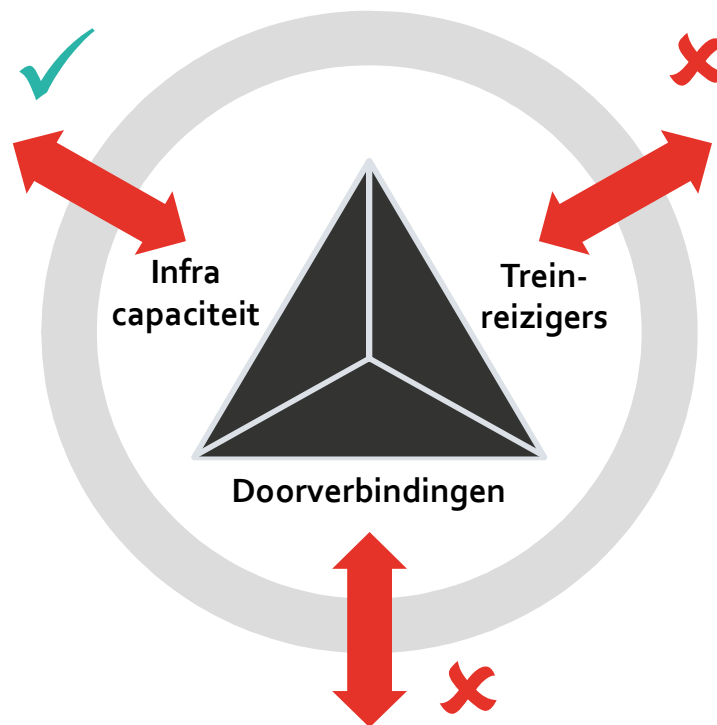
Open access beperkt zich tot treinpaden en nieuwe toetreders missen daarom open toegang tot de reizigers en doorverbindingen

Drie aspecten van Open Access tot de spoorvervoermarkt

Treinpad – aansluitend verkeer - reiziger

Reserveren van treinpaden

Open Access geeft iedere vervoerder de mogelijkheid om infracapaciteit aan te vragen voor grensoverschrijdend vervoer



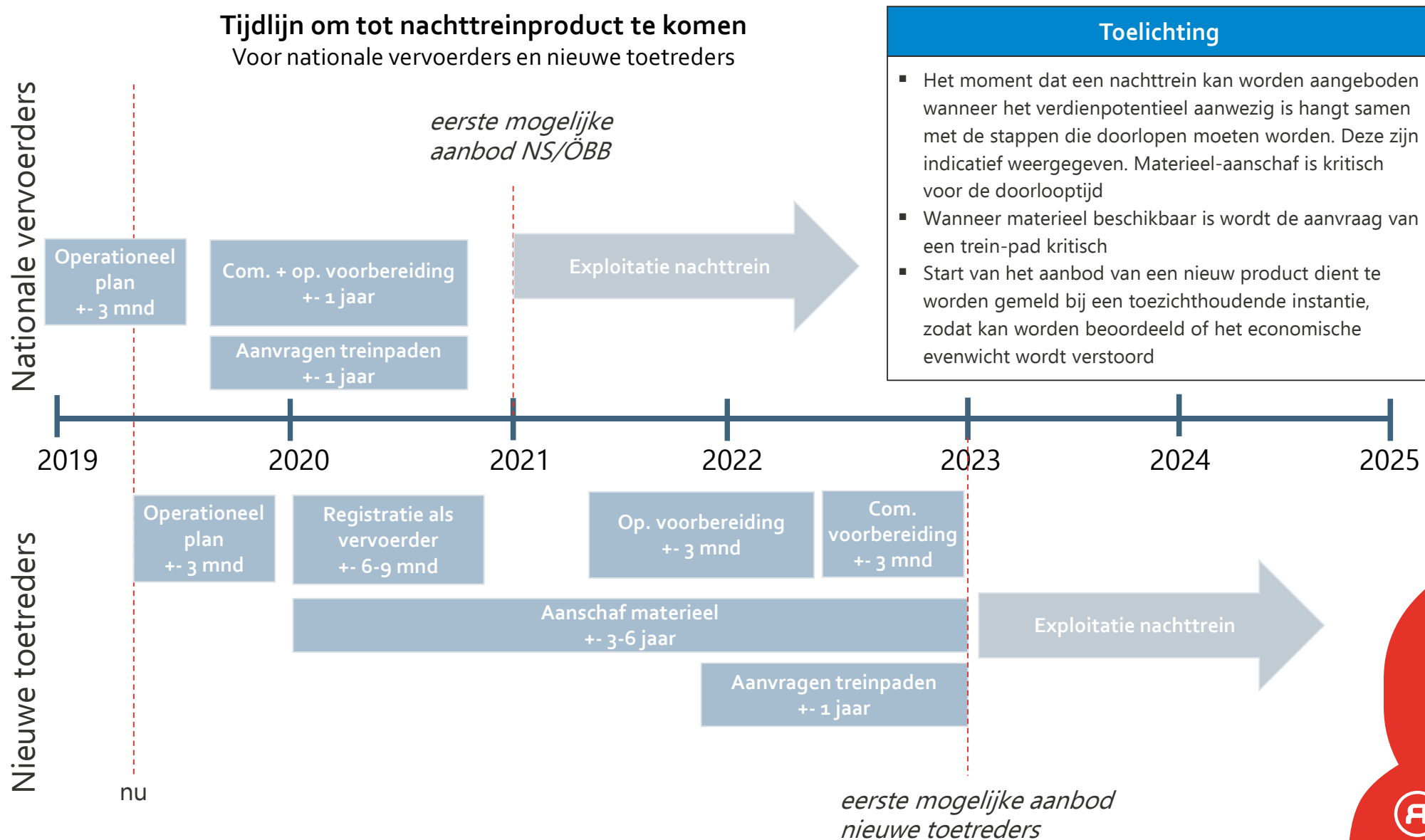
Toegang tot de reizigersmarkt

- Een groot deel van de potentiële nachttreinreizigers maakt gebruik van online boekingsmogelijkheden
- Daarnaast wordt tot zo'n 30% van de tickets offline gekocht welke markt voor nieuwe toetreders slecht toegankelijk is
- Ook met betrekking tot reisinformatieverstrekking staan nieuwe toetreders op achterstand ten opzichte van de nationale vervoerders die daarbij gebruik kunnen maken van de voor de reiziger reeds bekende kanalen

Aansluitend treinverkeer

Niet alle reizigers hebben de nachttreinbestemming als einddoel en willen verder reizen. Door bescherming van de markt is het voor nieuwe toetreders moeilijker om doorverbindingen vanaf de bestemmingen te verkopen bij het boeken van de nachttreinreis

Het is de verwachting dat nieuwe toetreders niet voor 2023 een nachttrein aan zullen bieden; met NS/ÖBB kan dit met ingang van 2021 gerealiseerd worden



Ook met de bestaande barrières en zonder subsidies is het waarschijnlijk dat er in 2023/2024 aanbod ontstaat op de 'beste' verbindingen

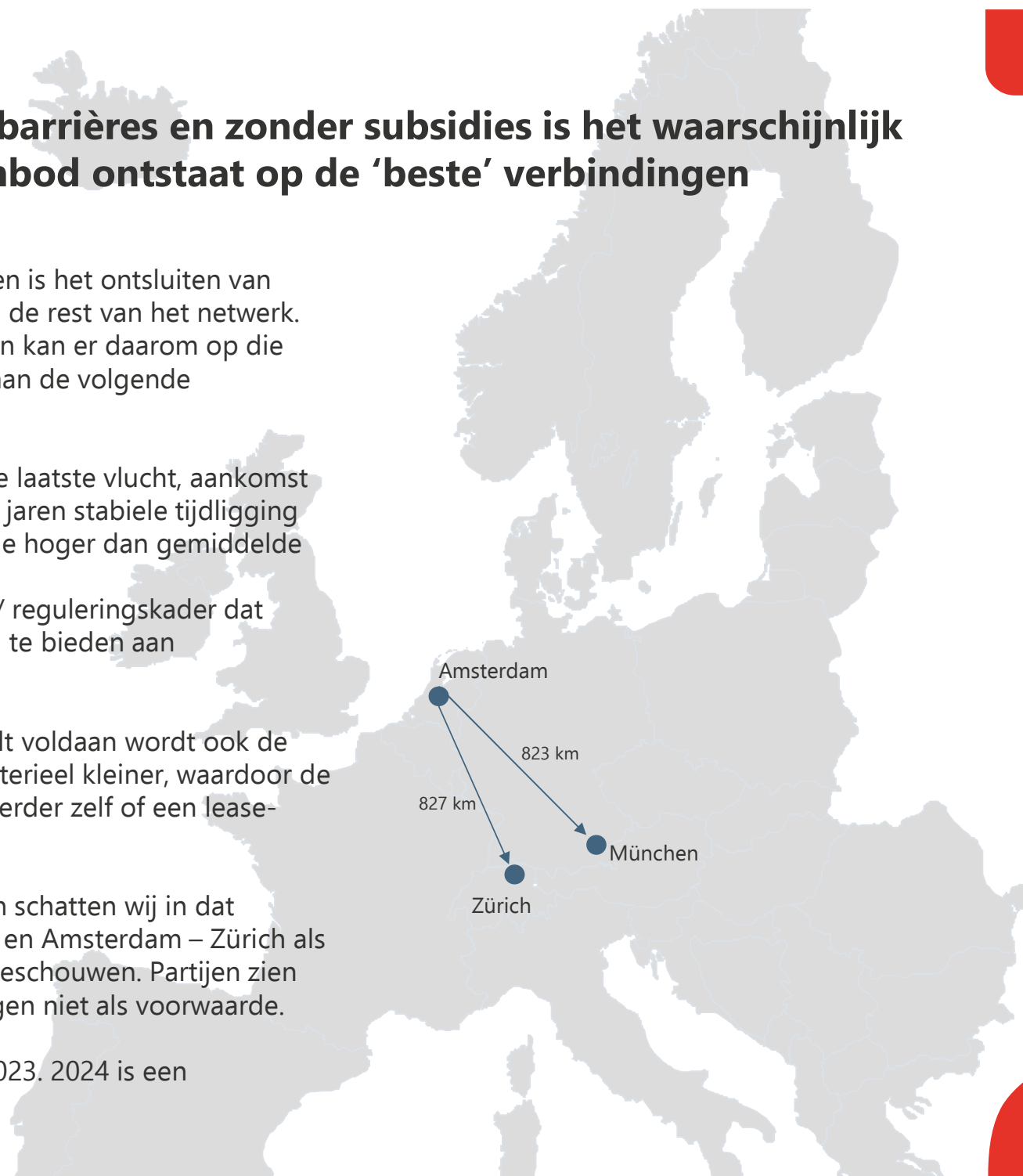
Op de meest waardevolle verbindingen is het ontsluiten van verdienpotentieel haalbaarder dan op de rest van het netwerk. Zelfs als barrières deels blijven bestaan kan er daarom op die verbindingen aanbod ontstaan, mits aan de volgende randvoorwaarden wordt voldaan:

- een optimale – d.w.z. vertrek na de laatste vlucht, aankomst voor de eerste vlucht - en over de jaren stabiele tijddigging
- aan beide kanten een populatie die hoger dan gemiddelde marges oplevert
- operatie binnen een beleidskader/ reguleringskader dat voldoende stabiel is om zekerheid te bieden aan geldverstrekkers

Wanneer aan deze voorwaarden wordt voldaan wordt ook de onzekerheid voor investeerders in materieel kleiner, waardoor de aanschaf van materieel door de vervoerder zelf of een lease-bedrijf eerder zal plaatsvinden.

Op basis van de gevoerde gesprekken schatten wij in dat marktpartijen Amsterdam – München en Amsterdam – Zürich als de meest waardevolle verbindingen beschouwen. Partijen zien subsidiering van dergelijke verbindingen niet als voorwaarde.

Aanbod ontstaat op zijn vroegst in 2023. 2024 is een waarschijnlijker moment.

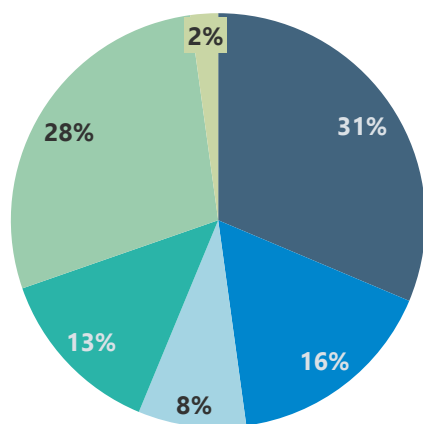


Voor de meeste routes geldt echter dat het geheel aan kosten hoger is dan de opbrengsten: dit is niet aan één specifieke kostenpost toe te rekenen

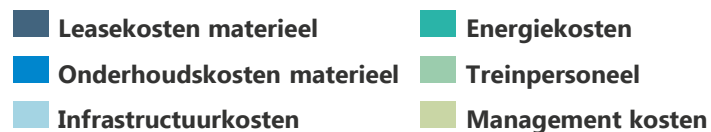
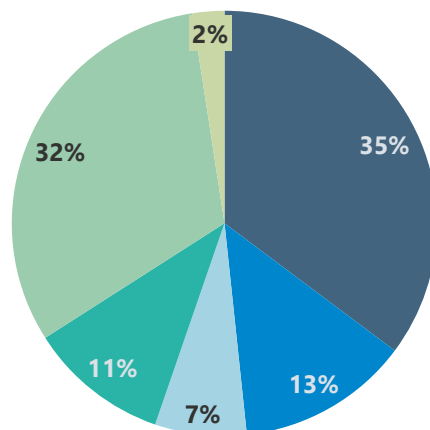
Kostencomponenten Nachttrein

Relatief aandeel (ordegrootte) op basis van routes van 1.100 en 800 km¹⁾

Voor route van 1.100 km¹⁾



Voor route van 800 km¹⁾



Toelichting

Inkomstenkant

- De inkomsten worden bepaald door de ticketprijs en de bezettingsgraad
- De inkomstenkant is daarmee sterk afhankelijk van het gekozen stedenpaar

Kostenkant

- De leasekosten voor het materieel vormen met 31-35% het grootste aandeel in de kosten; ook in geval van eigendom door de vervoerder zal dit een belangrijke kostenpost vormen omdat hierin dan de afschrijving en financieringskosten in opgenomen zijn
- Energiekosten en infrastructuurkosten zijn afhankelijk van de afstand; kortere routes hebben daarmee een lager totaalcostenniveau
- Treinpersoneel is een combinatie van machinist en conducteur en het hotelpersoneel
- Ondanks de relatieve verschillen tussen de kortere en langere route laat de kostenopbouw toch een relatief gelijk beeld zien

1) Rebel Analyse; op basis van trein met 14 rijtuigen

We hebben vier subsidiëringsvarianten geïdentificeerd die het tekort voor een operator weg kunnen nemen en een onderscheidend effect hebben

Overzicht van subsidiëringsmogelijkheden

Met belangrijkste kenmerken en voorwaarden

Naam:	Versnellen	Concessie (inclusief materieel)	Operationele concessie (exclusief materieel)	Faciliteren
Kenmerk	Variabel bedrag gekoppeld aan operationele parameter	Exploitatiebijdrage / vergoeding tekort buca	Exploitatiebijdrage / vergoeding tekort buca	Ter beschikking stellen materieel door de staat
Typering beleidsmaatregel	Variabele subsidie gericht op verlagen kosten of verhogen opbrengsten	Concessie voor specifieke route	Concessie voor alleen operatie specifieke route	Risico assets overnemen van markt
Looptijd	tot 2024, moment dat verwacht kan worden dat andere initiatieven in de markt ontstaan zijn	15 – 30 jaar; voldoende lang om de afschrijvingsperiode van het materieel te dekken	5 – 10 jaar, analoog aan andere concessies	30+ jaar
Hoogte	Schatting: +/- 20% tot 30% van de kosten	afhankelijk van exploitatietekort, mogelijk vast laten stellen door marktwerking (tender)	afhankelijk van exploitatietekort, mogelijk vast laten stellen door marktwerking (tender)	Initiële investering materieel
Voorwaarden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Non-discriminatoir ▪ Mogelijkheid om elk jaar 'in te stappen' ▪ Moet stimuleren tot aantrekken reizigers 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ De overheid bepaalt op welke route of routes zij een product wil realiseren ▪ De concessie wordt aanbesteed, en er wordt gekomen tot 1 begunstigde 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Materieel wordt beschikbaar gesteld voor de looptijd ▪ De overheid bepaalt op welke route(s) zij een product wil ▪ De concessie wordt aanbesteed, en er wordt gekomen tot 1 begunstigde 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Voor alle partijen toegankelijk ▪ Ruimte om met marktvrage mee gaan ▪ Doelstelling om tot een rendabel leasebedrijf te komen
Beleids effect	Er ontstaat eerder een nachttreinproduct dan wanneer het aan de markt wordt overgelaten en trekt zowel NS/ÖBB als nieuwe toetreders aan	Overheid heeft in hoge mate regie op de vormgeving van een vaststaand en stabiel netwerk	Overheid heeft in hoge mate regie op vormgeving van een netwerk en kan bijsturen	<ul style="list-style-type: none"> • Wegnemen belangrijke barrière • keuze door overheid voor kwaliteit product • kostenneutraal bij volledige benutting
Effect in een competitieve markt	Stimulering van initiatief en vroege toetreders – onzekerheid aanloopjaar verminderd	Vervoerder wordt niet gestimuleerd te innoveren, kwaliteit product verminderd	Vervoerder wordt niet gestimuleerd te innoveren, kwaliteit product verminderd	Wegvallen belangrijke barrière, meer toetreders, stimuleert experimenten

De verschillende varianten hebben hun werking op verschillende momenten in de tijd en naar verschillende typen vervoerders

Naam:	Versnellen	Concessie (inclusief materieel)	Operationele concessie (exclusief materieel)	Faciliteren
Belangstelling nationale vervoerders	1 partij	Per definitie: 1 partij per verbinding	Per definitie: 1 partij per verbinding	1 partij
	Vanaf 2021 (afh. van benodigde voorbereiding subsidieverstrekker)	Afh. van verbinding	Afh. van verbinding	Vanaf 2024/2025
Belangstelling nieuwe toetreders	1-2 partijen	1 partij per verbinding	1 partij per verbinding	Meerdere partijen
	Vanaf 2023 / 2024	Afh. van verbinding	Afh. van verbinding	Vanaf 2024/2025

Variant Versnellen

De subsidievariant 'Versnellen' zal naar verwachting worden benut door de combinatie NS/ÖBB die als enige in staat is om, op korte termijn, de verbinding Düsseldorf – Wenen/Innsbruck door te trekken. Deze verbinding heeft echter een structureel exploitatietekort, mede omdat het product niet optimaal is (tijdligging). Omdat NS/ÖBB dan een nachttreinproduct heeft rijden, wordt zij minder gestimuleerd een product te ontwikkelen dat wel optimaal is voor de Nederlandse markt. Naar verwachting zullen er rond 2023/2024 nog 1, maximaal 2 partijen van de subsidie gebruik maken en de gelden benutten als 'aanloop-subsidie' om met een optimale verbinding te starten

Variant Concessie (w.o. Operationele Concessie)

De subsidievariant 'Concessie' zal niet op korte termijn worden gebruikt, tenzij deze zich zeer specifiek richt op benutting door NS-ÖBB op de doortrekking van de verbinding Düsseldorf – Wenen/ Innsbruck. Benutting op de langere termijn en ook door andere vervoerders is zeer waarschijnlijk, mits de bijdrage in voldoende mate het exploitatietekort op de specifieke verbinding dekt. De subsidie-verstrekker dient rekening te houden met de voorbereidingstijd die nodig is om een verbinding op te zetten en kan door het sturen op voorwaarden de keuze maken om partijen aan te trekken die zelf materieel kopen of materieel voor kortere termijn zullen leasen, als dat beschikbaar is.

Variant Faciliteren

De Nederlandse Staat heeft de mogelijkheid om één van de belangrijkste barrières voor de introductie van nachttreinen weg te nemen - de financiering van materieel – door de oprichting van een "Rolling Stock Company" (RoSCo) te faciliteren en/of te financieren. De Staat zou zich ook in kunnen zetten om bijvoorbeeld EFSI-gelden of andere fondsen beschikbaar te maken voor investeerders in nachttreinen die een private (RoSCo) willen opzetten of zij kan op andere manieren het risico voor investeerders verlagen.

Samenvattend: subsidie is geen voorwaarde voor de herintroductie van de nachttrein; selectieve maatregelen kunnen de barrières verkleinen

Bevindingen

- Er zijn 3 tot 4 partijen geïnteresseerd en in staat tot het aanbieden van een nachttreinproduct
- Aanbieding wordt gedreven door het verdienpotentieel van een verbinding
- Barrières voor toetreders zijn de beschikbaarheid van materieel en, in mindere mate, volledige open toegang tot reizigers en doorverbindingen
- In aanwezigheid van deze barrières komen alleen de beste verbindingen tot stand: initiatieven vanuit marktpartijen kunnen pas tegen 2023-2024 resulteren in een nachttreinproduct
- Op de korte termijn (2021) kan alleen met het doortrekken van de ÖBB-nachttrein met als eindpunt Düsseldorf naar Amsterdam een aanbod gerealiseerd worden; belangrijk aandachtspunt hierbij is dat dit een niet-geoptimaliseerd product is qua tijdligging, routing en capaciteit en er minder prikkel bestaat bij hen om een ander, wel voor de Nederlandse markt geoptimaliseerd product te ontwikkelen
- Open access beperkt zich tot treinpaden en nieuwe toetreders missen daarom open toegang tot de reizigers en doorverbindingen

Aanbevelingen

- Neem maatregelen die een positief effect hebben op het verdienpotentieel
- Creëer open access condities voor de toegang tot de reiziger en doorverbindingen, om de kans op aanbod vanaf 2023-2024 te vergroten
- Stimuleer of richt als overheid een 'RoSCo' op, waarin materieel beschikbaar wordt gemaakt, om de barrière van de moeilijke financiering van materieel weg te nemen
- Als de keuze wordt gemaakt voor een concessie als subsidievariant wees dan bewust van de risico's van openbare aanbesteding voor de kwaliteit van het product, en kies een sturingsmodel dat die kwaliteit borgt
- Als het beleidsmatig belangrijk wordt geacht om al op kortere termijn een nachttrein in Nederland te laten rijden kies dan voor een kort-durende (tot uiterlijk 2024), non-discriminatoire vorm van subsidie waar NS-ÖBB ook gebruik van kan maken. **Beschouw dit nadrukkelijk als een overbruggingssubsidie tot het moment dat vervoerders het zelfstandig op kunnen pakken**



Kimmo Oostermeyer

+31 6 135 000 42
kimmo.oostermeyer@rebelgroup.com

Wijnhaven 23
3011 WH Rotterdam
The Netherlands
+31 10 275 59 90

www.rebelgroup.com

No change without a **AEBEL**