

Potentie internationale nachttreinen

Drempels en beleidsinstrumenten

Eindrapportage – V1.1

Juni 2025



Samenvatting

- Dit onderzoek richt zich op identificeren van drempels voor de invoering van nachttreinen en het voorstellen van beleidsinstrumenten in een stappenplan, om de impact van deze drempels te verminderen.
- Nachttreinen hebben een maatschappelijke meerwaarde en zijn een waardevolle aanvulling in de langeafstand mobiliteitsmix. Er is potentie voor de nachttrein om vervoersstromen efficiënter en duurzamer te kunnen bedienen dan via vliegtuigen of auto's.
- Volgens Europese wetgeving is de markt via 'open access' toegankelijk voor iedereen. In de praktijk ervaren nieuwe toetreders drempels om o.a. financiering te verkrijgen en diensten uit te baten.
- Drempels voor uitrol van nachttreinen zijn te categoriseren in: capaciteit van infrastructuur, beschikbaarheid van materieel, en (ticket)distributie.
- De drempels zijn niet eenvoudig weg te nemen. Geen afzonderlijke partij heeft alle kaarten in handen (zie rapport Rli), maar alle partijen kunnen gezamenlijk ver komen.
- Subsidies / compensaties leiden tot financiële zekerheid op korte termijn, terwijl behoefte is aan zekerheid op lange termijn.
- Partijen hebben behoefte aan de juiste voorwaarden, met name zekerheid op lange termijn voor afname van diensten.
- Zekerheid op lange termijn is mogelijk zonder het direct verstrekken van (grote) subsidiebedragen.
- Bijvoorbeeld als vervoerders gegarandeerd jarenlang (6+ jaar) een route/corridor kunnen rijden en diensten aanbieden. Alternatief is garantstelling (of soortgelijke), zodat financiers zekerheid hebben.
- Nederland ligt aan het begin/eind van routes/corridors. Daarom zijn capaciteitsmaatregelen (zoals ruimte creëren voor opstellen, services en onderhouden van materieel) in Nederland effectief.
- Voor België geldt hetzelfde: samenwerken (BeNeLux Unie) is kansrijk.
- Samen met (mogelijke) vervoerders kunnen strategische Europese nachttreincorridors worden bepaald vanuit de BeNeLux.
- Per corridor kan via een internationale werkgroep met Ministeries en infrastructuurbeheerders formeel worden afgesproken hoeveel paden er beschikbaar dienen te zijn. Bijvoorbeeld in een internationaal convenant, waarin alle doelen, prestaties/afspraken, rolverdeling en verwachtingen staan vastgelegd. Vervoerders en zakelijk dienstverleners kunnen hierbij worden geconsulteerd.
- Langjarige zekerheid van capaciteit op die strategische corridors leidt tot een gerichte, non-discriminatoire aanpak om die corridors te faciliteren (taskforce, adviescommissie). Daarmee worden de belangrijkste drempels voor nachttreinen weggenomen om een gelijk speelveld voor alle aanbieders te creëren.
- (politieke) Druk vanuit de Europese Commissie is nodig, om open toegang voor alle aanbieders af te dwingen in de EU.

Inhoudsopgave

1. Inleiding	5
1. Achtergrond in de markt van nachttreinen	5
2. Aanleiding en werkwijze	7
2. Drempels	9
1. Capaciteit infrastructuur	10
2. Materieel	12
3. Distributie & ticketing	14
3. Beleidsinstrumenten	17
1. Internationale afspraken	18
2. Financieel	20
4. Integratie drempels en beleidsinstrumenten	23
5. Case study in CRD: Subsidie NS NightJet	27
6. Conclusie	31
7. Aanbevelingen	32
8. Bronvermelding	33
Bijlagen	



Leeswijzer

- In hoofdstuk 1 wordt gestart met een korte introductie van nachttreinen, om achtergrond te geven over het vraagstuk en de beleidscontext te schetsen.
- In hoofdstuk 2 staat een overzicht van de drempels die partijen ervaren en die de verdere uitrol van nachttreinen tegenhouden. Deze zijn gegroepeerd naar type, waarbij iedere drempel apart toegelicht is in een factsheet.
- In hoofdstuk 3 staat toegelicht welke beleidsinstrumenten er zijn, en hoe deze kunnen worden ingezet om (beleids)doelen te bereiken.
- In hoofdstuk 4 volgt de interactie tussen de drempels en beleidsinstrumenten. De complexiteit van het vraagstuk leidt ertoe dat meerdere drempels door meerdere instrumenten kunnen worden beïnvloed. Ook zijn er onderlinge relaties waardoor een maatregel die bijdraagt aan een specifiek doel, een negatieve impact heeft op een ander doel. Dit is inzichtelijk gemaakt in het causalerelatediagram. Hierin staat het totale overzicht welk instrument op welke manier welke drempels beïnvloedt, en tot welke resultaten dat leidt.
- In hoofdstuk 5 wordt deze theorie toegepast op de casus NS subsidie NightJet: tot welke resultaten heeft deze subsidie geleid?
- In hoofdstuk 6 staan de conclusies rondom drempels en beleidsinstrumenten om deze drempels te verlagen of weg te nemen.
- In hoofdstuk 7 staan aanbevelingen voor het het systeem nachttreinen, met gerichte stappen. Deze aanbevelingen vallen buiten de oorspronkelijke onderzoekskaders, maar zijn wel relevant.



1.1. Inleiding | Achtergrond in de markt van nachttreinen (1/2)

Dit hoofdstuk start met een korte introductie van nachttreinen, om achtergrond te geven en de beleidscontext te schetsen.

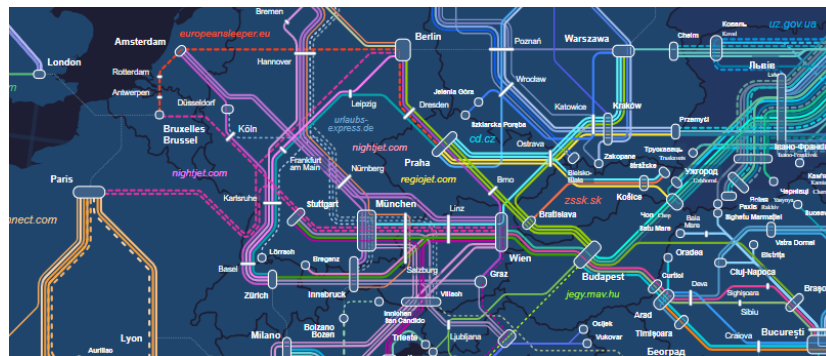
Introductie en achtergrond: opkomst, terugval en terugkeer

Nachttreinen zijn lange tijd een vervoermiddel geweest waarmee reizigers afstanden van circa 500 tot 1.000 km 's nachts konden afleggen. Treinen vertrekken in de avond, doen vaak enkele stations aan, om vervolgens enkele uren zonder commerciële stops door te rijden en in de ochtend aan te komen bij één of meerdere stations. Vanaf de jaren 80 schoof de focus van spoorwegmaatschappijen naar de hogesnelheidstrein als product voor de langere afstanden. Aan het eind van de 20^e eeuw groeide het gebruik van de hogesnelheidstreinen, het vliegtuig (low cost carriers met name) en de lange afstandsbus. Deze waren qua snelheid, comfort en/of prijs zeer competitief en wonnen van de nachttrein. Begin 21^e eeuw verdwenen in Europa daarom de meeste nachttreinen: van 252 nachttreinroutes waren in 2019 nog maar 69 over (BNR, 2019). Tussen 2017 en in 2021 werd Nederland niet meer aangedaan door een nachttrein.

Inmiddels rijden NS, ÖBB en SBB naar Oostenrijk en Zwitserland. European Sleeper rijdt als nieuwe toetreders van Brussel en

Amsterdam naar Berlijn en Praag. Ook elders in Europa groeit de markt, zoals weergegeven op afbeelding 1 (d.d. voorjaar 2025).

ÖBB, de grootste nachttreinvervoerder in Europa, overschreed in 2024 de grens van 1,5 miljoen nachttreinpassagiers per jaar (RailTech, 2025). SNCF becijfert dat in 2024 950.000 reizen zijn gemaakt met haar nachttreinen: een stijging van bijna 200.000 reizen in 1 jaar, en ruim meer dan een verdubbeling sinds 2019. De populariteit van de nachttrein neemt toe, net als het aantal verbindingen en ook in materieel wordt geïnvesteerd.



Uitsnede van kaart Europese nachttreinen, back-on-track.eu

1.1. Inleiding | Achtergrond in de markt van nachttreinen (2/2)

De markt van nachttreinen

Ondanks de groeiende interesse en passagiersaantallen, zijn nachttreinen lastig winstgevend te krijgen. Dit heeft verschillende oorzaken:

1. Beperkte verkoopmogelijkheden:

Slaapplaatsen kunnen slechts één keer per nacht worden verkocht, waar zitplaatsen meerdere keren kunnen worden benut door reizigers die slechts een korter deel van het traject afleggen en doorgaans ook minder ruimte innemen.

2. Beperkte bewegingsruimte qua prijs:

De nachttrein vereist meer personeel en logistieke ondersteuning op onregelmatige uren, wat de operationele kosten aanzienlijk verhoogt. Hierbij is er ook een grens aan wat een kaartje mag kosten, omdat de concurrentie en dan met name de low-cost-carriers in de luchtvaart of langeafstandsbus goedkoper kunnen zijn.

3. Negatieve spiraal door vertragingen:

Vertragingen onderweg leiden vaak tot verdere vertragingen, doordat treinen buiten hun geplande rijpad komen. Dit verhoogt de onvrede onder reizigers, leidt tot extra kosten voor reizigerscompensatie en

verlengt de werktijden van het personeel. Bij aanzienlijke vertragingen kunnen ook de schoonmaak- en bevoorradingsprocessen op de eindstations in de knel komen. Dit leidt ook weer tot extra kosten en een minder aantrekkelijk reisproduct.

1.2. Inleiding | Aanleiding en werkwijze (1/2)

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) stimuleert sinds enige tijd het gebruik van nachttreinen van en naar Nederland. Hierbij wordt een tweedelige aanpak toegepast:

1. In 2019 is een subsidie van € 6.7 miljoen verleend als bijdrage aan het verwachte exploitatietekort op Nederlands grondgebied bij de een proef om de nachttrein in Nederland, naar Innsbruck/Wenen te herintroduceren.
2. Ook wordt gewerkt aan een verkenning met andere partijen naar de realisatie van marktpotentie.

Tijdens deze subsidieperiode zijn andere vervoerders ook gestart met het aanbieden van nachttreinen zonder subsidie. Tegelijkertijd ontvangt het Ministerie signalen dat sommige partijen ook drempels ervaren om nachttreinen te exploiteren.

Daarom heeft IenW aan Haskoning gevraagd om de volgende onderzoeksvraag te beantwoorden:

Welke drempels voor internationale (slaap)nachttreinen zijn er, en met welke instrumenten kunnen deze drempels worden weggenomen?

Hoofddoel van dit onderzoek:

Dit onderzoek richt zich op identificeren van drempels voor de invoering van nachttreinen en het voorstellen van beleidsinstrumenten die IenW kan inzetten om de impact van deze drempels te verminderen.

Dit onderzoek biedt de volgende inzichten:

Markt en maatschappelijke potentie: Inzicht in het speelveld, de spelers en de markt voor internationale nachttreinen, en de maatschappelijke potentie

Uitwerking bekende beleidsinstrumenten: Een verdere uitwerking van kosten en effectiviteit van al door IenW geïdentificeerde beleidsinstrumenten.

Evaluatie van subsidie exploitatiebijdrage: Een evaluatie van de genoemde subsidie voor de proef van de grensoverschrijdende verbinding tussen Düsseldorf en Amsterdam met het doortrekken van de nachttreindienst van OBB uit Innsbruck en Wenen door NS.

1.2. Inleiding | Aanleiding en werkwijze (1/2)

Vaststellen onderzoekskaders

Samen met opdrachtgevers zijn de onderzoekskaders vastge-steld, en relevante documenten en partijen geïdentificeerd.

Beleidsanalyse

Als tweede stap volgde een beleidsanalyse met bureauonderzoek van relevante (beleids)documenten, rapportages en onder-zoeken, deze staan in de bronnenlijst toegelicht.

Interviews met belanghebbenden

Er zijn 15 interviews met Europese belanghebbenden uitgevoerd;

- Vervoerders: NS International, NMBS, ÖBB/NightJet, European Sleeper, SNCF Intercités, SJ, Snälltåget
- Infrastructuurbeheerders: ProRail, Infrabel, DB InfraGO
- Overheden: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Vlaams Kabinet Gilkinet
- Zakelijk dienstverleners: Ace4Rail, Rabobank, PGGM.

Aanvullen met inzichten eerdere studies RHDHV

Inzichten uit interviews en onderzoeksrapporten vulden we verder aan met onze eigen praktijkkennis, expertise en inzichten uit ons netwerk.

Bepalen drempels, beleidsinstrumenten en samenhang

Uit deze analyses volgden een serie kansrijke beleidsinstru-menten met voor- en nadelen en ook een onderlinge samenhang.

Toepassing in case study

De werking van die theorie is getoetst en gereviewd in een case study: de subsidie aan NS International voor de NightJet.

Validatie RHDHV expertisegroep langeafstandsvervoer

De bevindingen, processtappen en voortgang is intern uitvoerig gevalideerd in onze interne expertisegroep langeafstandsvervoer.



2. Drempels | Introductie

Nachttreinen worden weer populairder. In het hoofdlijnenakkoord (Schoof I) is uitgesproken internationaal spoorvervoer te bevorderen door barrières voor nieuwe toetreders weg te nemen. Volgens Europese wetgeving is de markt voor nachttreinen via ‘open access’ toegankelijk voor iedereen. In de praktijk ervaren nieuwe toetreders echter drempels om o.a. financiering te verkrijgen en diensten uit te baten.

De uitkomsten van dit onderzoek kunnen worden gebruikt om invulling te geven aan het volgende uit het hoofdlijnenakkoord: “Internationaal spoorvervoer wordt bevorderd door barrières voor nieuwe toetreders weg te nemen.” Daarnaast kan het de strategie Internationaal Spoorvervoer voeden. De planning is om deze begin 2025 naar de Kamer te sturen.

In dit hoofdstuk lichten we de drempels toe die zijn geïdentificeerd tijdens het bureauonderzoek en gevalideerd tijdens de interviews.

Daaruit zijn drie hoofdtypen drempels geïdentificeerd:



Capaciteit infrastructuur; treinpaden (het recht om van een route gebruik te mogen maken), ruimte voor servicing en opstellen van treinen



Materieel; beschikbaarheid rijtuigen, financiering en toelating



Distributie; ticketing, omgang bij gevestigde vervoerders.

Analyse van de drempels

Voor elk van deze typen drempels wordt de huidige situatie geanalyseerd, de oorzaken geïdentificeerd, de gewenste situatie beschreven en de impact op de doelen/resultaten beoordeeld. Door deze drempels beter te begrijpen en aan te pakken, kunnen we gerichte maatregelen ontwikkelen om de invoering van nachttreinen te faciliteren en te versnellen.

Toelichting impact

Iedere drempel is een mate in impact toegekend. Hiervoor wordt een drie-sterren systematiek gebruikt, waarbij de sterren overeenkomen met:

★★★

hoge impact

★★☆

gemiddelde impact

★☆☆

lage impact

2.1. Drempels | Capaciteit infrastructuur (1/2)



De capaciteit van de nachttreinen wordt momenteel beperkt door verschillende factoren:

- Eén van de grootste problemen is de beperkte beschikbaarheid van infrastructuur. Met name treinpaden (het recht om een spoorwegroute te mogen gebruiken) en opstelruimte (voor stalling, servicing, schoonmaak/herstel en kleine reparaties).
- Verder zijn de processen om treinpaden te verkrijgen complex. Daardoor kost het veel tijd, dit is voor nieuwkomers moeilijk om tussen te komen. Voor nieuwe verbindingen is het verkrijgen van een pad voor het eerste jaar van operatie cruciaal. Zodra de treindienst fysiek is gestart, is er vaak meer mogelijk (een geoptimaliseerd pad). Bij de meeste infrabeheerders zijn paden voor één jaar vast te leggen. Voor de verdere toekomst resulteert dat in onzekerheid of het in de toekomst nog mogelijk is om te rijden, wat onaantrekkelijk is voor eventuele financiers.
- Door historische redenen is Nederland geografisch vaak een begin- en eindpunt voor nachttreinen. Daarom rijden nachttreinen vaak rond spitsuren in Nederland (ochtend/avond). Voor de capaciteit op Nederlandse stations en baanvakken leidt dit tot krapte.

- De beperkte beschikbaarheid van infrastructuur leidt tot vertragingen en inefficiënties, vooral tijdens drukke (ochtend-spits)uren en bij werkzaamheden aan het spoor. Er is weinig coördinatie tussen Europese landen. Omrijdmogelijkheden zijn beperkt.

Gewenste situatie:

- De gewenste situatie behelst doorgaande treinpaden, die idealiter voor lange termijn zijn vastgelegd; deze hebben een grote invloed op de haalbaarheid van de business case en de financieringsmogelijkheden.
- Dit vereist ook een langetermijnplanning en coördinatie van werkzaamheden op Europese schaal, zodat de impact op de dienstregeling minimaal is.
- Verder nog een verdeling van de capaciteit waarin rekening wordt gehouden met nachttreinen en dan met name de aankomst in de ochtenduren (conflict met spits).
- Ten slotte dienen er voldoende opstel- en servicefaciliteiten beschikbaar te zijn om de nachttreinen efficiënt te laten opereren.

2.1. Drempels | Capaciteit infrastructuur (2/2)



Drempel	Situatie nu	Oorzaak	Situatie gewenst	Impact
Verkrijgen van van paden	Verkrijgbaarheid doorgaande internationale paden is lastig, met name voor het eerste jaar van operatie	Proces waarbij met maatwerk treinen in landelijke dienstregelingen worden ingevoegd: dit is complex	Doorgaande internationale paden die voor langere termijn worden vastgelegd, bv. 6 jaar.	★★★
Paden voor lange termijn vastleggen	Nu nog niet mogelijk om paden voor langere termijn vast te leggen; investeerders willen zekerheid.	Complexe processen die veel tijd kosten en commitment van meerdere infrabeheerders nodig.	Doorgaande internationale paden die voor langere termijn worden vastgelegd, bv. 6 jaar.	★★★
Werkzaamheden	Mogelijkheden om te blijven rijden bij werkzaamheden aan het spoor. Realistische omleidingen zijn beperkt of niet aanwezig	Nachttreinen hebben niet altijd hoge prioriteit. Steeds meer werkzaamheden in Europa, waarbij omleidingen niet altijd mogelijk zijn. Te weinig afstemming tussen landen.	Goede afspraken met en tussen infrabeheerders, waarbij ook prioriteiten worden vastgelegd.	★★★
Vertragingen drukken business case	Bij vertragingen worden reizigers gecompenseerd en lopen de personeelskosten op; dit kost extra geld (op een al lastige business case)	Vertragingen resulteren in 'uit het pad lopen' en daardoor een neerwaartse spiraal. Kosten arbeid en compensatie reizigers stijgen daardoor	Infrabeheerders houden rekening met effecten vertraging door bv. voorrang te verlenen. Een nachttrein die beter in pad rijdt, is ook gunstiger voor andere treinen	★★☆
Gebrek aan opstel- en servicecapaciteit	Gebrek aan opstel- en servicecapaciteit	De capaciteitsvraag is toegenomen, maar er is te weinig aanbod	Idealiter lange sporen, hoge service-perrons geschikt voor (vracht)auto's, met watervul-mogelijkheden	★★☆
Toekomstige reservecapaciteit infrastructuur	Infrastructuur in Nederland wordt aangelegd op een toekomstige dienstregeling, waarbij weinig tot geen reservecapaciteit wordt meegenomen.	Infrastructuur wordt op specifieke dienstregelingen ontworpen, waarbij niet wordt geanticipeerd op uitbreidingen	Infra met overcapaciteit, zodat toekomstige groei ook mogelijk is. Opstel- en servicecapaciteit tellen hierbij ook.	☆☆☆
Ruimte in hoogfrequente dienstregeling	In de dienstregeling is weinig ruimte/prioriteit voor nachttreinen, helemaal bij hoge frequenties	Hoge frequenties leggen zware claim op baanvak en perronspoorcapaciteit	Ruimte voor paden voor internationale treinen met bijpassende halteringstijden en stoppatroon	☆☆☆

2.2. Drempels | Materieel en financiering (1/2)



Beschikbaarheid van materieel is een uitdaging:

- Bestaande lig- en slaaprijtuigen (die te koop of te huur zijn) dateren uit de jaren 50 tot 80 en zijn soms technisch al nagenoeg afgeschreven.
- Modernere lig- en slaaprijtuigen zijn schaars omdat langdurig nagenoeg alleen is geïnvesteerd in hogesnelheidstreinen voor lange afstand.
- Modernisering van oud materieel en toelating van nieuw materieel is gebonden aan strenge regelgeving. Naast Europese toelatingsregels hebben sommige landen (zoals Denemarken en Nederland) nog strengere regelgeving.
- Fabrieksnieuwe rytuigen zijn op de huur- en leasemarkt (nog) niet voorhanden, omdat de vraag en inzetbaarheid (en daarmee zekerheid) voor de financiers beperkt zijn.
- De aanschafprijs is hoog; een set rytuigen voor één trein kost tientallen miljoenen euro.
- Levertijden zijn lang: circa drie tot vijf jaar.
- Financiering van rollend materieel is lastig te organiseren voor Open Toegang aanbieders; voor gevestigde partijen zijn er mogelijkheden als investeringsmaatschappij EUROFIMA.

- Andere financiers staan open voor investeringen in rollend materieel, maar verlangen garanties voor lange termijn.
- Bovenstaande twee punten zijn een Europa brede uitdaging, dat kan niet door een lidstaat worden opgelost.

Elders in Europa:

Gevestigde spoorwegmaatschappijen in Oostenrijk (ÖBB), Italië (FS) en Frankrijk (SNCF) en de Noorse overheid investeren in nieuw materieel voor nachttreinen. Dit nieuwe materieel rijdt grotendeels in PSO-contracten of franchises.

Voor locomotieven is er door de flexibele inzetbaarheid wel een (lease)markt, met name vanuit het railgoederenvervoer.

Gewenste situatie

Dat er financieringsmogelijkheden voor nachttreinen ontstaan en er materieel beschikbaar komt voor verhuur en lease.

2.2. Drempels | Materieel en financiering (2/2)



Drempel	Situatie nu	Oorzaak	Situatie gewenst	Impact
Slechte beschikbaarheid bestaand materieel	Beschikbare lig- en slaaprijtuigen zijn verouderd of zelfs afgeschreven. Moderne rijtuigen zijn er nauwelijks.	Sinds de jaren 90 hebben vervoerders voor lange afstanden vooral geïnvesteerd in hogesnelheidstreinen	Een bloeiende materieelmarkt, met representatieve lig- en slaaprijtuigen	★★★
Lange levertijden nieuw materieel	Nieuw materieel is lastig bereikbaar voor nieuwe vervoerders door lange levertijden (3 jaar en langer).	Geen leasemarkt voor nieuw materieel nachttreinen; rijtuigen worden alleen op order gebouwd, anders dan bijvoorbeeld locomotieven. Daarnaast is nieuw materieel is duur en duurt het van opdracht tot levering erg lang.	Een bloeiende materieelmarkt, met representatieve lig- en slaaprijtuigen	★★★
Toelating nieuw of omgebouwd materieel	Door wisselende toelatingseisen is het in sommige landen (zoals Nederland en Denemarken) lastiger om nieuw en omgebouwd materieel in te zetten.	Toelatingsinstanties in sommige lidstaten (naast ERA) hanteren strengere toelatingseisen	Eenvoudiger en eenduidiger Europees toelatingsproces	★★★
Financiering opzetten	Afweging investeerders is hoe lang een partij aan betalingsverplichtingen kan voldoen, nieuwe toetreders weten niet hoe lang ze paden hebben. Staatsbedrijven krijgen investeringen in ETCS vergoed, private partijen niet.	EIB en EUROFIMA investeren niet in nieuwe toetreders Overige financiers hebben niet genoeg zekerheid om te investeren in nieuwe vervoerders	Regelingen om investeren in nieuwe toetreders te stimuleren. In overleg met financiers bespreken hoe zij meer zekerheid kunnen krijgen (financiële of operationele garanties zoals treinpaden)	★★★

2.3. Drempels | Distributie en ticketing (1/2)



De huidige distributieproblemen voor nachttreinen omvatten:

- Het niet (of onvolledig) ondersteunen van Europese wetgeving. Dit leidt tot losse boekingsystemen zonder standaardisatie
- De belangen van nationale spoorwegmaatschappijen die hun “eigen” systemen willen behouden.
- Systemen zijn complex: zowel voor reizigers die een reis willen boeken als voor vervoerders die hun eigen treinen erin willen aanbieden.
- Internationale tickets zijn over meerdere treinen niet altijd (eenvoudig) te boeken. Dit komt doordat private vervoerders afhankelijk zijn van nationale spoorwegmaatschappijen voor distributiekanaalen.

Er is behoefte aan:

- Eén of meerdere centrale ticketsystemen voor alle treinen.
 - *N.B. Er wordt momenteel door de Europese Commissie gewerkt aan de ‘Single Digital Booking and Ticketing Regulation’ (SDBTR) en de ‘Multimodal Digital Mobility Service Initiative’ (MDMS)*
- Alle modaliteiten op vergelijkbare wijze beprijsen op basis van uitstoot, waardoor prijsstelling recht doet aan de milieu-impact

van de reis. De concurrentiepositie van nachttreinen wordt hierdoor sterker.

Gewenste situatie:

Betere systemen voor eenvoudiger toegang van herkomst tot bestemming en een verbeterde prijsstelling door belasting op vliegen en kerosine.

2.3. Drempels | Distributie en ticketing (2/2)



Drempel	Situatie nu	Oorzaak	Situatie gewenst	Impact
Naadloos ticketing systeem	Verschillende ticketingsystemen naast elkaar zonder integratie, waardoor reizigers teveel moeten zoeken.	Boekingssystemen zijn met name in handen nationale spoorwegmaatschappijen en zeer complex Voor nieuwe toetreders lastig dat zelfstandig op te zetten.	Eenvoudig zoeken van herkomst tot bestemming met vergelijking opties in 1 of meerdere systemen en vergelijkingssites	★★★
Toegankelijkheid distributiekkanalen	Distributiekkanalen zijn niet of moeilijk toegankelijk voor nieuwe toetreders	Systemen zijn in handen van nationale spoorwegmaatschappijen	Distributiekkanalen moeten toegankelijk zijn	★★★
Belasting andere modaliteiten	Prijsstelling kan verbeteren door andere modaliteiten meer te belasten.	Ten opzichte van spoor gelden voor vliegtickets belastingvoordelen	Gelijk speelveld in belastingen tussen verschillende modaliteiten	★★★

2.4. Drempels | Conclusie

- Volgens Europese wetgeving is de markt via 'open access' toegankelijk voor iedereen. In de praktijk ervaren nieuwe toetreders drempels om o.a. financiering te verkrijgen en diensten uit te baten.
- Op basis van de literatuur en interviews zijn drie typen drempels onderscheiden:



Capaciteit infrastructuur; treinpaden, ruimte voor service en opstellen



Materieel; beschikbaarheid rijtuigen, financiering en toelating



Distributie; ticketing, omgang bij gevestigde vervoerders.

- Deze drempels hebben soms een afhankelijkheid van elkaar. Er zijn meerdere problemen, die leiden tot meerdere drempels. Daarmee wordt de oplossing ook complex, omdat alles met elkaar samenhangt en beïnvloedt.
- Samenvattend is onzekerheid voor nieuwe toetreders de belangrijkste drempel. Doordat een treinpad meestal voor 1 jaar wordt afgegeven, is een langetermijnperspectief op bedrijfsvoering niet mogelijk. Hierdoor krijgen zij lastig financiering, omdat dit voor financiers een onzekere situatie is.
- In het volgende hoofdstuk wordt uiteengezet met welke instrumenten gewerkt kan worden aan het verlagen of wegnemen van deze drempels.

3. Beleidsinstrumenten | Introductie

Introductie

In het vorige hoofdstuk stonden de drempels samengevat die partijen ervaren rond de invoering van nachttreinen.

In dit hoofdstuk bespreken we de beleidsinstrumenten die zijn geïdentificeerd om de invoering van nachttreinen te ondersteunen. In het vorige hoofdstuk zijn drempels geïdentificeerd. Door die te analyseren en te clusteren (capaciteit, materieel & financiering en distributie & ticketing) ontstonden er een aantal toepassingen met bijpassende beleidsinstrumenten. Dit zijn de 'knoppen waaraan gedraaid kan worden'. Uit de literatuur en interviews zijn twee typen beleidsinstrumenten te onderscheiden:



Internationale afspraken; doorgaande treinpaden voor de lange termijn, financieringsmogelijkheden organiseren en het opzetten van een boekingsplatform



Financieel: subsidies, compensaties, lagere infraheffingen of als overheid materieel beschikbaar stellen

Omschrijving per beleidsinstrument

In de volgende paragrafen staan de beleidsinstrumenten en de toepassingsvormen omschreven, gevolgd door een overzichtstabel per beleidsinstrument. Elk instrument wordt omschreven, de voor- en nadelen staan opgenomen, net als een visie/advies. Factsheets per invullingsvorm staan met eigenschappen in de bijlagen opgenomen.



3.1. Beleidsinstrument | Internationale afspraken (1/2)



Vier beleidsinstrumenten onder 'internationale afspraken' kunnen drempels voor nachttreinen verlagen.

- 1) Langetermijnzekerheid is voor de financiering van groot belang. Door afspraken met infrabeheerders kunnen treinpaden lang (6+ jaar) worden vastgelegd. Wanneer een vervoerder een treinpad voor minstens 6 jaar heeft, kan deze gegarandeerd diensten aanbieden, tickets verkopen en geld verdienen. Voor financiers verkleint dit onzekerheden en risico's.

Dit vraagt echter om samenwerking tussen infrabeheerders omdat paden over de hele route moeten vastliggen of vrijgegeven kunnen worden. Aanvullend is een gegarandeerde alternatieve route bij werkzaamheden een cruciale voorwaarde. Doordat er regelmatig werkzaamheden zijn op de Europese sporen, worden treinen regelmatig geannuleerd. Vervoerders geven aan hier veel last van te hebben; dit is onaantrekkelijk voor reizigers. Ook kost het veel geld door compensaties aan reizigers.

Voordelen zijn meer kansen op financiering voor (private) vervoerders en door gunstiger voorwaarden een betere business case. Nadelen zijn de complexiteit om dit door meerdere landen te organiseren, de noodzaak van commitment van alle infrabeheerders langs de route en afstemming met politiek.

- 2) Financieringsmogelijkheden maken het (met name nieuwe toetreders) moeilijk om nachttreinen op te zetten. Bestaande financieringsmogelijkheden zijn vaak alleen beschikbaar voor nationale spoorwegmaatschappijen (EUROFIMA) of voor vervoerders die (langlopende) PSO-contracten hebben (EIB). Om dit mogelijk te maken voor een bredere doelgroep zijn afspraken nodig. Daar zouden dan ook andere deelstaten aan moeten bijdragen.
- 3) (ticket)Distributie is ook een aandachtspunt, de Europese Commissie is momenteel bezig met wetgeving* die de markt zodanig inricht dat partijen zelf systemen kunnen opzetten en zo het monopolie van de gevestigde partijen kunnen openbreken.
- 4) Tot slot is er een ongelijk speelveld in vergelijking met het reizen per vliegtuig. Vliegtickets zijn goedkoper door o.a. vrijstelling van btw op tickets en accijns op brandstof (kerosine). De huidige vliegtaks is eerste stap, gelijkwaardige beprijzing zorgt voor een gelijkwaardig speelveld. Hierin zijn veel opties te verdiepen die buiten het kader van dit onderzoek vallen. Daarom wordt deze constatering hier wel opgeschreven, maar niet verder uitgewerkt.

3.1. Beleidsinstrument | internationale afspraken (2/2)



Drempel	Omschrijving	Voordeel	Nadeel
Afspraken met infrastructuur-beheerders	Paden vastleggen voor langere periodes (6+ jaar) biedt zekerheid voor de vervoerder en daarmee ook voor investeerders. En dus kansen om materieel te financieren. Dit vraagt ook om samenwerking tussen de infrabeheerders en ministeries omdat paden voor langere termijn over hele route moeten vastliggen of vastgelegd kunnen worden	• Meer kansen op financiering voor (private) vervoerders • Daardoor ook meer kansen voor/op nieuwe toetreders • Positieve invloed op Business Case; door lager risico ook gunstiger voorwaarden	Internationale doorgaande paden zijn lastig te organiseren. Dit vraagt commitment van alle infrabeheerders en Ministeries langs de corridors
Afspraken EIB en EUROFIMA	Door afspraken bij EIB en/of EUROFIMA mogelijk maken van investeringen in nieuw materieel en/of revisie van bestaand materieel	• Nieuw materieel is belangrijk voor continuïteit • En kwaliteitsbeleving door klanten	• Complexe maatregel; niet alleen door Nederland te organiseren
Boekings-platform	De EC is bezig met wetgeving om de markt zo in te richten dat partijen zelf een boekingssysteem kunnen opzetten en zo het monopolie van gevestigde partijen te doorbreken	• Helpt één van meest genoemde problemen bij internationale treinreizen op te lossen.	• Complexe maatregel; niet alleen door Nederland te organiseren
Belastingen gelijk	Via een Europees traject de belastingen voor vliegen gelijk te trekken met die voor spoorvervoer. Hiermee ontstaat een gelijkwaardig speelveld	• Eerlijkere concurrentiepositie t.o.v. luchtvaart • Belastingopbrengsten die eventueel ook gebruikt kunnen worden voor spoorvervoer	• Zeer complexe maatregel en niet alleen door Nederland te organiseren

3.2. Beleidsinstrumenten | Financieel (1/2)



Uit de interviews en bureaustudie bleek dat bij nachttreinen de business case onder druk staat. Daarnaast zijn er specifieke operationele uitdagingen die de business cases onder druk zetten, zowel voor nationale spoorwegmaatschappijen als private vervoerders:

- Slaapplaatsen kunnen slechts één keer per nacht worden verkocht. De verdeling tussen slaap en zitplaatsen is een bedrijfsmatige afweging, die ook afhankelijk is van de vraag.
- De nachttrein vereist meer personeel en logistieke ondersteuning, wat de operationele kosten aanzienlijk verhoogt.

Er zijn vier mogelijke financiële invullingen die kunnen bijdragen aan het verlagen of wegnemen van drempels voor nachttreinen:

- 1) Rechtstreekse subsidies aan de vervoerder om de operatie te ondersteunen. Dit maakt de business case rendabeler en helpt in de opstart- en groeifase van projecten. Daarbij moet wel rekening worden gehouden met strenge eisen vanuit EU regelgeving.
- 2) Lagere heffingen / compensatie, door verlagen van heffingen voor het gebruik van infrastructuur en/of elektriciteit. Dit is in andere Europese landen als België of Duitsland al toegepast. Dit maakt de business case rendabeler, transparant en niet-

discriminerend. Omdat in Nederland een klein deel van de route wordt afgelegd, is de winst echter beperkt en wordt idealiter met andere landen opgetrokken. Dat voegt complexiteit toe aan de implementatie.

- 3) (supranationale) overheden kunnen zelf materieel aanschaffen; via leaseconstructies of met eigen middelen. Dit is al in Noorwegen toegepast voor een binnenlandse nachttrein. Door overheden gegarandeerd materieel creëert een lager risico, waardoor de huur- of leaseprijs lager is voor de vervoerder. Dit vraagt forse investeringen voorafgaand aan exploitatie.
- 4) Financiële garanties. Dit verkleint risico's en onzekerheden voor financiers. In ruil kan een overheid eisen stellen aan vervoerders. Dit gebeurt al in andere risicovolle sectoren, zoals de energietransitie: energiecoöperaties lenen bij Bank Nederlandse Gemeenten tegen gunstigere rentetarieven voor opwekking van duurzame energie. Volgens [Kenniscentrum Europa Decentraal](#) zijn Europees al maatstaven opgesteld om staatssteun wel/niet vast te stellen. Voor kleinere gegarandeerde bedragen (minder dan € 2,5 miljoen per onderneming) zijn er ook 'vrijhavenpremies'.

3.2. Beleidsinstrument | Financieel (2/2)



Invullingen	Omschrijving	Voordeel	Nadeel
Subsidies	Een rechtstreekse subsidie aan de vervoerder(s) om zo te helpen met de bedrijfsvoering rendabeler te maken en te helpen met de opstartfase.	• Maakt business case rendabeler • Kan hulp bieden in opstart- en groeifase van producten	• Niet transparant en discriminatoir • Vraagt om forse investeringen
Lagere heffingen	Het verlagen van de heffingen voor het gebruik van de spoorinfra en energie, zoals in België (infra en energie) en Duitsland (infra) al wordt toegepast voor nachttreinen.	• Maakt business case rendabeler • Relatief eenvoudig te implementeren • Transparant en non-discriminatoir	• Als zelfstandige maatregel relatief beperkt qua impact, maar sterker indien gecombineerd met andere landen.
Materieel zelf aanschaffen	Het zelfstandig aanschaffen van nieuwe lig- en eventueel slaaprijtuigen en beschikbaar stellen aan de markt, zoals de Noorse overheid heeft gedaan.	• Nieuw materieel maakt nachttreinen aantrekkelijker • Afhankelijk van voorwaarden kan het positieve invloed hebben op de business case	• Hoog risico voor de overheid • Non-discriminatoir is lastiger • Vraag wat aan te schaffen? Ligrijtuigen of ook slaaprijtuigen voor het luxe segment?
Financiële garanties	Het is op verschillende manieren mogelijk om garanties te bieden aan vervoerders en financiers. Een overheid kan bijvoorbeeld garant staan indien een vervoerder voldoet aan bepaalde eisen.	• Als de juiste eisen worden gesteld aan de juiste partijen, hoeft dit geen geld te kosten. • Hiermee ontstaat zekerheid op lange termijn.	• Het blijft een risico voor de verstrekker van de garantie

Bovenstaande instrumenten zijn allen zowel op landelijk, multilateraal als Europees niveau toe te passen, waarbij aanzienlijke schaalvoordelen te behalen zijn zodra de complexiteit van samenwerking overkomen wordt.

3.3. Beleidsinstrumenten | Conclusies

Uit de literatuur en interviews zijn twee typen beleidsinstrumenten te onderscheiden:



Financiële instrumenten: subsidies, compensaties, lagere infraheffingen of als overheid materieel beschikbaar stellen



Internationale afspraken; doorgaande treinpaden voor de lange termijn, financieringsmogelijkheden organiseren en het opzetten van een boekingsplatform

- Door afspraken met infrabeheerders kunnen treinpaden lang (6+ jaar) worden vastgelegd. Wanneer een vervoerder een treinpad voor minstens 6 jaar heeft, kan dan deze gegarandeerd diensten aanbieden, tickets verkopen en geld verdienen. Voor financiers verkleint dit onzekerheden en risico's.
- Subsidies kunnen de operatie ondersteunen en de business case rendabeler maken, maar vragen forse investeringen en zijn moeilijk te combineren met EU-regelgeving. Lagere heffingen voor infrastructuurgebruik maken de business case rendabeler en zijn relatief eenvoudig te implementeren, maar vereisen

zelfstandige maatregelen per land.

- Het zelf aanschaffen van materieel via leaseconstructies of aankoop met eigen middelen kan de business case rendabeler maken, maar vraagt forse investeringen voorafgaand aan exploitatie.
- Financiering vraagt om samenwerking op Europees niveau; bijvoorbeeld een gecoördineerd traject via de EIB en EUROFIMA zodat een bredere doelgroep er gebruik van kan maken.
- Eén van meest genoemde problemen bij internationale treinreizen is de afwezigheid van een open boekingsplatform. Daarom is het belangrijk dat er vanuit de Europese Commissie gewerkt wordt aan wetgeving om die markt te openen via MDMS en SDBTR.

4. Interacties | Introductie

De voorgaande hoofdstukken laten zien dat het vraagstuk complex is. Dit komt door veel actoren en de gecompliceerde wisselwerkingen tussen verschillende onderdelen van het systeem nachttreinen.

Dit hoofdstuk benadert deze vragen daarom vanuit een holistisch perspectief en maakt hierbij onderscheid naar interacties op twee verschillende niveaus:

1. Belanghebbenden en hun machten

Allereerst gaat dit hoofdstuk in op de verschillende actoren, meer specifiek de belangen en machten die zij hebben. Dit wordt gedaan aan de hand van een macht-belangendiagram (Freeman, 1984). Dit is een visuele weergave die de invloed en belangen van verschillende stakeholders toont. Het macht-belangendiagram maakt duidelijk welke stakeholders de meeste invloed hebben en hoe hun belangen elkaar beïnvloeden. Dit helpt bij het identificeren van potentiële samenwerkingsverbanden en conflicten, wat essentieel is voor het ontwikkelen van effectieve beleidsstrategieën.

2. Causale effecten binnen het systeem van nachttreinen

De complexiteit van het vraagstuk leidt ertoe dat meerdere drempels door verschillende instrumenten kunnen worden beïnvloed. Ook zijn

er onderlinge relaties waardoor een maatregel die bijdraagt aan een specifiek doel, een negatieve impact kan hebben op een ander doel. Dit is inzichtelijk gemaakt in het causalerelatediagram (CRD) .

Het CRD biedt een gedetailleerd overzicht hoe verschillende beleidsinstrumenten de diverse drempels binnen het systeem beïnvloeden. Door dit te visualiseren, wordt inzichtelijk welke instrumenten welke effecten sorteren. Deze inzichten zorgen voor beter begrip van de complexiteit en dynamieken van het systeem.

Resulterende inzichten

Het hoofdstuk sluit af door de lessen uit beide bovenstaande analyses te combineren in uitgangspunten voor de uitvoering van beleidsinstrumenten. De theorie wordt in het volgende hoofdstuk 5 toegepast op de casus subsidie NS NightJet.

4.1. Interacties | Macht en belangen

Een macht-belangendiagram (Freeman, 1984) verduidelijkt de positie van actoren in een probleemsituatie. Het biedt inzicht in wie nodig zijn om het probleem op te lossen, wie beschermd moet worden, wie actie zou moeten ondernemen maar dat niet vanzelf doet, en met wie rekening moet worden gehouden en wie zonder risico genegeerd kan worden. Er wordt onderscheid gemaakt naar vier typen actoren ('players', 'subjects', 'context setters' en 'crowd'), die zich onderscheiden in de mate van macht en belang die zij hebben

Observaties voor het systeem internationale nachttreinen

In de figuur rechts zijn de voor deze studie relevante actoren uiteengezet in een macht-belangendiagram. Hieruit volgen we de volgende observaties:

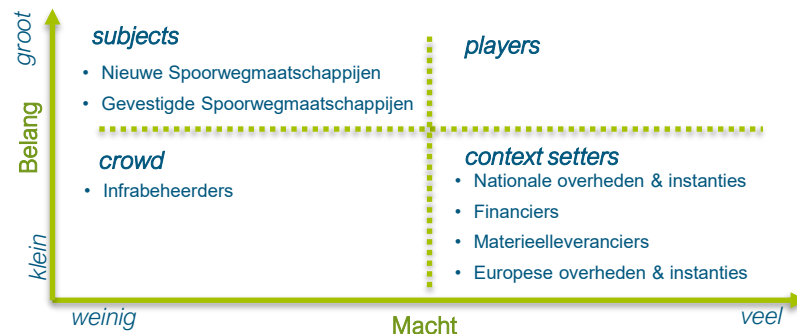
- Players (veel belang, veel invloed): Er zijn geen actoren met veel invloed en belang. Niemand heeft alle kaarten in handen.
- Subjects (veel belang, weinig invloed): Gevestigde en nieuwe vervoerders hebben veel belang, maar weinig invloed. Hun behoeften moeten serieus genomen worden, maar ze hebben ondersteuning nodig.
- Context Setters (weinig belang, veel invloed): Overheden, financiers en materieelleveranciers hebben veel invloed, maar

geen primair belang. Hun steun is cruciaal voor ondersteuning.

- Crowd (weinig belang, weinig invloed). Infrabeheerders hebben weinig belang en invloed, maar moeten geïnformeerd blijven om operationele problemen te voorkomen.

Conclusies

Dit houdt in dat samenwerking vereist is tussen de actoren die een groot belang hebben en actoren die veel macht hebben, terwijl uit interviews is gebleken dat er geen tijd genomen wordt voor goede coördinatie tussen betrokken actoren rondom nachttreinen.



4.2. Interacties | Causalerelatiediagram - CRD (1/2)

Een causalerelatiediagram (CRD) toont hoe grootheden in een systeem elkaar beïnvloeden. Het diagram bestaat uit knopen (grootheden) en pijlen die de richting van de beïnvloeding aangeven, gelabeld met een + of – om de polariteit te tonen:

- Een + pijl van A naar B betekent: als A toeneemt, neemt B ook toe. En als A afneemt, neemt B ook af.
- Een - pijl van A naar B betekent: als A toeneemt, neemt B af. En als A afneemt, neemt B toe.

Het voor deze studie toegepaste CRD kent vier onderdelen:

Doelen

Doelen zijn de meetbare grootheden die de prestaties van het systeem weergeven en de doelen van de betrokken actoren weerspiegelen. Bijvoorbeeld 'reizigersaantallen'. Doelen worden in het CRD weergegeven als groene knopen.

Drempels

Dit zijn factoren binnen een systeem waarop actoren geen directe invloed hebben, maar wel een belangrijke rol spelen in de werking en prestaties van het systeem. Deze factoren kunnen beperkingen of uitdagingen vormen die de effectiviteit van beleidsmaatregelen

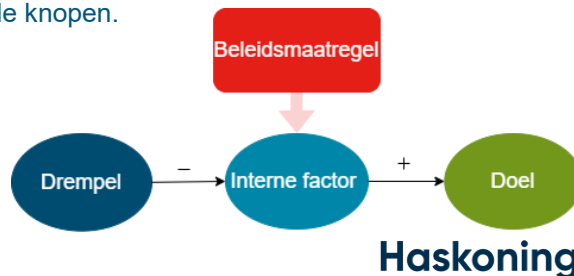
beïnvloeden. Bijvoorbeeld 'capaciteit infrastructuur'. Drempels worden in CRD weergegeven als donkerblauwe knopen.

Interne factoren

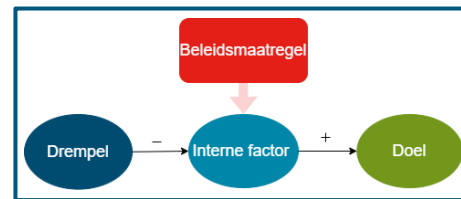
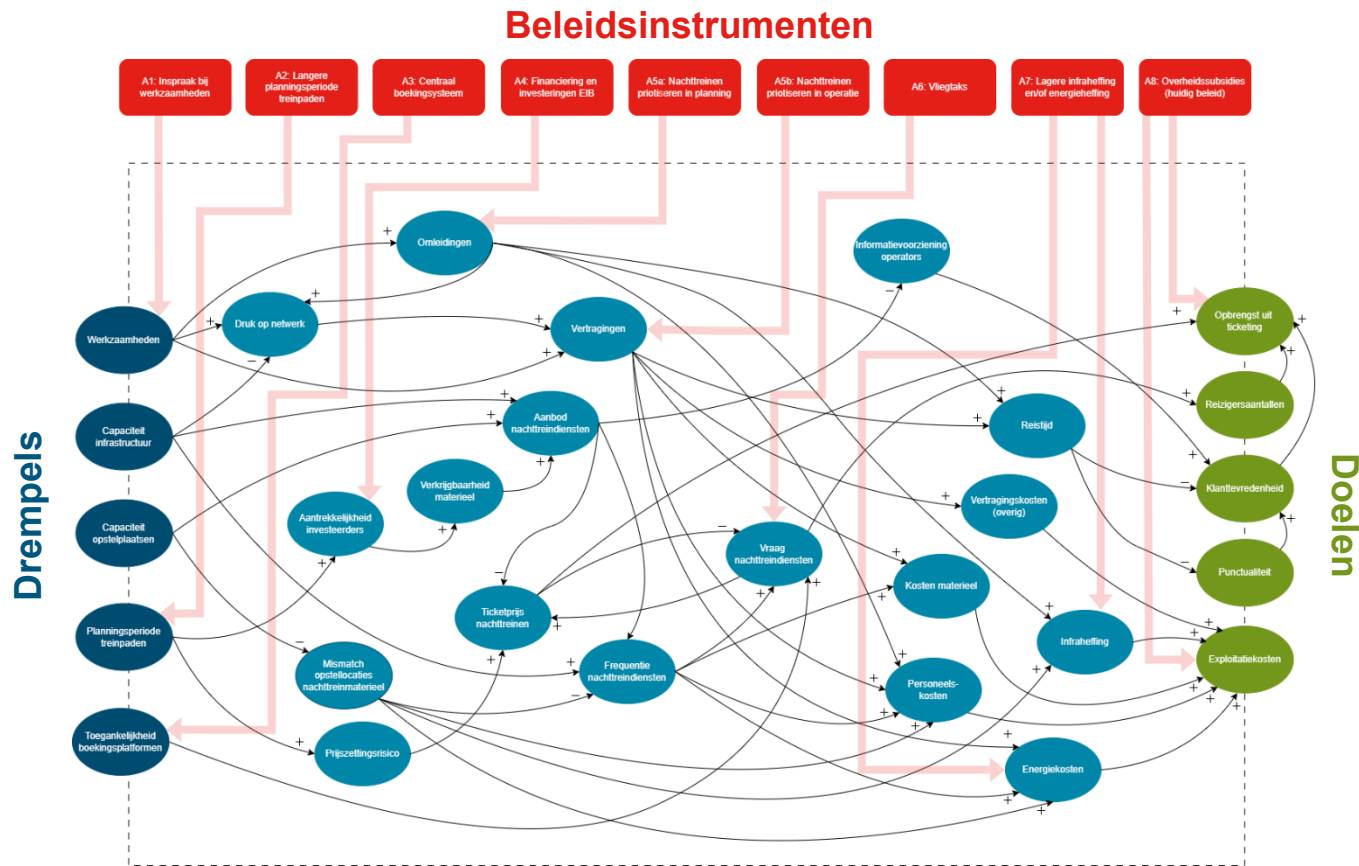
Dit zijn grootheden binnen een systeem die beïnvloed worden én het systeem beïnvloeden. Deze factoren zijn dynamisch: ze worden beïnvloed door beleidsmaatregelen, bijvoorbeeld 'vraag naar nachttreindiensten'. Deze worden in CRD weergegeven als lichtblauwe knopen.

Beleidsmaatregel

Dit zijn maatregelen die door beleidsmakers kunnen worden genomen om het systeem te beïnvloeden en de prestaties te verbeteren. Deze interventies zijn gericht op het aanpakken van geïdentificeerde barrières en het optimaliseren van interne factoren, bijvoorbeeld 'financiering'. Beleidsinterventies worden in het CRD weergegeven als rode knopen.



4.2. Interacties | Causalerelatiediagram - CRD (2/2)



Dit CRD-diagram laat de complexiteit van het systeem nachttreinen zien. Sommige beleidsinterventies hebben effect op sommige factoren en doelen, maar niet op allemaal. Andere factoren hebben ook weer invloed op elkaar.

Observaties:

- er is geen gouden oplossing die alle problemen oplost.
- Maatregelen grijpen in op een complex speelveld met meerdere interne dynamieken (CRD), waarbij rekening gehouden met beperkte machten en belangen vanuit het voorgaande diagram. Zij dienen gezamenlijk en integraal overwogen worden bij de keuze voor beleidsinstrumenten

5. Case study | NS subsidie NightJet

In dit hoofdstuk wordt de subsidie aan NS voor de NightJet beschouwd. Dit gebeurt in het licht van drempels en beleidsinstrumenten zoals deze eerder in dit onderzoek gevonden zijn. Eerst worden in 5.1 de bevindingen van de NS zelf gepresenteerd. Vervolgens wordt in 5.2 de subsidie in het causalerelatiediagram (CRD) geplaatst. Tot slot wordt in 5.3 deze theorie geanalyseerd.

Daarmee is deze casus een test voor de opgestelde theorie: hoe werken de beleidsinstrumenten in de praktijk? En hoe effectief zijn deze wel/niet?



Achtergrond

In 2019 is een subsidie van € 6.7 miljoen verleend aan NS voor een proef om de nachttrein naar Nederland te herintroduceren. Door deze bijdrage is de NightJet tussen Oostenrijk en Düsseldorf verlengd tot Amsterdam.

Door lenW is specifiek gekozen om één vervoerder op één verbinding één bijdrage te geven voor de exploitatiekosten. Met als doel om als pilot voor afgebakende periode te kijken naar economische haalbaarheid en potentie. De subsidie betrof een overbruggingsregeling.



5.1. Case study | Bevindingen NS (op basis van interview)

Uitgangspunten subsidie

- € 6,7 miljoen subsidie over periode van vier jaar (2021 tot 2025) als pilot.
- De trein reed al tot Düsseldorf, en is met subsidie verlengd naar Amsterdam.
- NS geeft aan dat de business case lastig is; zonder subsidie was NS geen samenwerking met OBB aangegaan om de NJ door te trekken naar Amsterdam destijds.

Aantal reizigers overtreft verwachting NS

- Het aantal reizigers overtreft de verwachtingen van NS.
 - N.B. de werkelijke reizigersaantallen sluiten aan bij een van deze casus losstaande vervoerkundige prognose van Haskoning.

NS geeft aan dat Business Case uitdagend blijft

- Door werkzaamheden in Duitsland en het gebrek aan een level playing field, geeft NS (ondanks stijging van het aantal reizigers en de eveneens gestegen prijzen voor kaartjes) aan dat de Business Case voor de Nightjet naar Oostenrijk uitdagend blijft.

Verskil t.o.v. NightJet Zürich

- De NightJet naar Zürich heeft volgens NS geen subsidie nodig, omdat daarin veel zitrijtuigen zijn.
- De zitrijtuigen zijn in Duitsland de vervanging van een nacht-ICE die al jaren reed en goed bezet was.
- Dankzij dit “dakpanvervoer” (stoelen meerdere keren per rit kunnen verkopen) is deze business case rond te krijgen.



5.2. Case study | Subsidie NS NightJet in CRD

De maatschappelijke bijdrage is waardevol

- het is goed dat er middelen beschikbaar zijn gesteld om de nachttrein te stimuleren. Reizigersaantallen bevestigen de bestaande en potentiële vraag naar nachttreinen in Nederland.

Beperkte scope

- het is niet ideaal dat de regeling voor slechts 1 vervoerder en 1 trein van toepassing is in Nederland.

Gevoeligheden

- AllRail heeft een zaak aangespannen bij College van Beroep voor het bedrijfsleven, en verloren. Zij betoogden dat andere partijen ook een kans dienden te krijgen om deze verbinding te kunnen uitvoeren voor de bijdrage, de rechter wees dit echter af.
- Tijdens verschillende interviews wordt deze subsidie kritisch bekeken; omdat zij zien dat als andere marktpartijen aanspraak zouden kunnen maken op deze subsidie, zij ook een vergelijkbare dienst zouden kunnen opereren.

Het macht-belangendiagram biedt een integraal overzicht van belanghebbenden en hun macht

- Deze case study laat zien waarom het macht-belangendiagram interessant kan zijn. Er is namelijk een complex beeld van belanghebbenden. Er is geen partij die alle kaarten in handen heeft.
- Dat betekent dat samenwerking vanuit taken, rollen en verantwoordelijkheden cruciaal is.

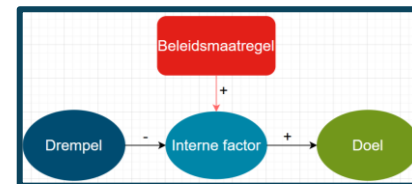
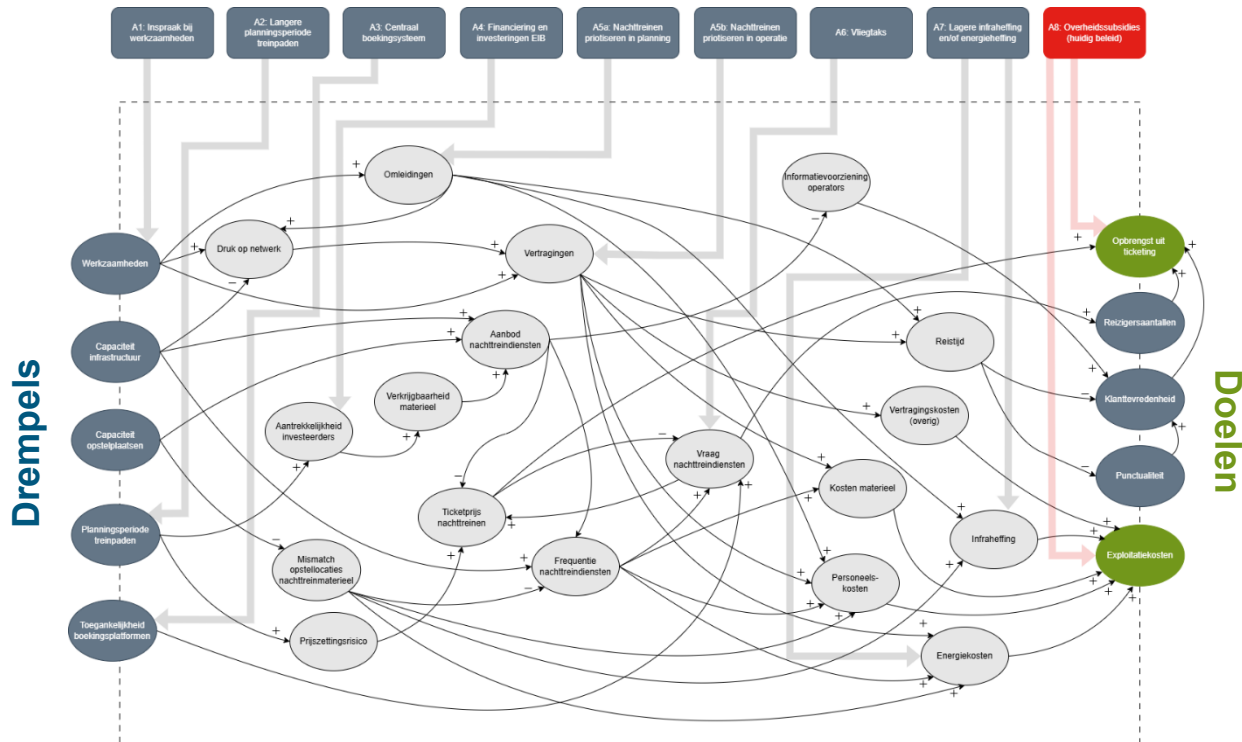
De CRD case study (schema op de volgende pagina) laat zien dat:

- Subsidie heeft effect gehad; deze heeft voor NS de drempel om in een nachttrein in te stappen verlaagd. De casus heeft laten zien dat er veel vraag was en dat ook duidelijk laten zien aan andere partijen die later ook met nachttreinen zijn begonnen, zoals European Sleeper en Flywise (Greencitytrip).
- De subsidie is echter niet effectief op andere doelen en factoren in het systeem nachttreinen.
- Andere maatregelen zullen effectiever zijn om drempels voor internationale nachttreinen weg te nemen.

Op de volgende pagina staat de subsidie NS NightJet gevisualiseerd in het CRD-schema

5.2. Case study | Subsidie NS NightJet in CRD

Beleidsinstrumenten



- Op deze afbeelding is de werking van de NS subsidie NightJet op het systeem nachttreinen te zien.
- Het beleidsinstrument “overheidssubsidie” heeft een invloed op “opbrengst uit ticketing” en “exploitatiekosten”.
- Aan overige doelen worden niet bijgedragen.
- Andere factoren worden niet beïnvloed.
- Ook wordt geen drempel verlaagd of weggenomen.
- Daarmee is het effect van de subsidie beperkt: een losstaande korte termijn.

6. Conclusies

Sinds 2021 heeft de internationale nachttrein een Nederlandse rentree gemaakt. Gevestigde en nieuwe vervoerders hebben verdwenen diensten hervat, en nieuwe verbindingen geïntroduceerd. Volgens de Europese wetgeving is er al gelijke toegang voor alle partijen ('open access'), in de praktijk ervaren nieuwe vervoerders geen gelijk speelveld. Ondanks het groeiende enthousiasme, stuiten aanbieders op drempels, die in drie groepen kunnen worden onderverdeeld:



Capaciteit van infrastructuur: zoals dienstregelingspaden, en ruimte voor servicing en opstellen.



Beschikbaarheid en financiering van rollend materieel; goed bestaand materieel is niet/nauwelijks beschikbaar, en nieuw materieel is lastig financierbaar.



Distributie en ticketing: verschillende boekingssystemen zijn niet/nauwelijks geïntegreerd, dit is lastig voor reizigers.

Er zijn twee groepen beleidsinstrumenten die kunnen worden ingezet om deze drempels te verlagen of weg te nemen:



Financieel: verkennen van financiële steunmaatregelen voor nachttreinen, en het vormen van garantstellingen door de overheid.



Internationale afspraken, zoals het vastleggen van dienstregelingspaden/corridors voor lange termijn, afspraken om EIB en EUROFIMA breder open te stellen, het afdwingen van een open boekingsplatform.

In de aanbevelingen in hoofdstuk 7 staan concrete maatregelen richting implementatie.



7. Aanbevelingen

Op basis van de conclusies komen wij tot de volgende aanbevelingen voor het ministerie om de drempels voor nachttreinen te verlagen:

1. Internationale samenwerking

Maak afspraken met binnen- en buitenlandse infrabeheerders en Ministeries om doorgaande internationale paden langdurig vast te leggen. Dit kan op verschillende niveaus: in een corridor, via de BeNeLux-unie, bij Platform on International Rail Passengers Transport (IRP), of via de Europese Unie. Dit verbetert de zekerheid en voorspelbaarheid voor vervoerders en financiers.

2. Eenduidige processen

Eenduidiger processen helpen de capaciteit en (ticket)distributie van nachttreinen: bijvoorbeeld open ticketsystemen zodat reizigers makkelijker tickets kunnen boeken.

3. Onderzoek financiële mogelijkheden

Onderzoek de mogelijkheden om nachttreinen financieel te steunen. Bijvoorbeeld door garantstellingen, goedkope leningen, of lagere infra- en energieheffingen.

4. Europese samenwerking

Werk samen met andere landen om meer commitment vanuit de EU af te dwingen. Volgens de Europese wetgeving is er al gelijke toegang voor alle partijen, in de praktijk ervaren nieuwe vervoerders geen gelijk speelveld.

5. Dialoog met financiers en andere zakelijk dienstverleners

Investeerders staan open voor investeringen in duurzame mobiliteit, inclusief nachttreinen. Deze financiers investeren graag in CO₂-besparende investeringen, maar zoeken wel garanties in een onzekere markt. Gezamenlijk kan verkend worden hoe deze onzekerheden kunnen worden verkleind of weggenomen. Dit kan de basis voor een coalitie voor nachttreinen vormen.

6. Extra bijvangst dag- en nachttreinen

Deze maatregelen hebben ook voordelen voor dagtreinen. Het vastleggen van treinpaden voor de lange termijn helpt zowel nachttreinen als dagtreinen. Daarnaast kan het organiseren van een lobby/commitment, het bieden van een distributienetwerk en het verstrekken van garanties de financiering voor beide soorten treinen vergemakkelijken.

Bronvermelding | Interviews (in chronologische volgorde)

Vervoerders

[ES] European Sleeper 3-12-2024

- European Sleeper rijdt in 'open access' de nachttrein Brussel-Amsterdam-Berlijn-Praag en seizoennachttrein Brussel-Eindhoven-Venetië, en heeft Amsterdam-Barcelona in voorbereiding

[ST] Snälltåget Stockholm-Berlijn 9-12-2024

- Snälltåget rijdt in 'open access' o.a. nachttrein Stockholm-Berlijn en seizoennachttrein Stockholm - Salzburg

[NSI] NS International 11-12-2024

- NS International rijdt samen met ÖBB de Nightjet in Nederland van Amsterdam naar Wenen en Zurich

[ÖBB] ÖBB / NightJet 21-01-2025

- ÖBB (Oostenrijkse Spoorwegen) heeft het grootste aantal nachtreinen in Europa en als eerste staatspoorwegmaatschappij begonnen met het investeringen in nieuwe/heropende verbindingen.

[SJ] SJ; Zweedse Spoorwegen 12-02-2025

- SJ opereert binnenlandse nachtreinen in Zweden, maar ook een nachttrein ('nattåg') naar Berlijn.

[SNCF] SNCF Intercités 14-02-2025

- SNCF Intercités opereert de 10 Franse binnenlandse nachtreinen en samen met ÖBB ook de NightJet Parijs Wenen.

[NMBS] NMBS; Belgische Spoorwegen 20-02-2025

- NMBS rijdt samen met ÖBB de NightJet Brussel naar Wenen, 3 keer per week.

Zakelijk dienstverleners

[A4R] Ace4rail 9-12-2024

- Ace4rail werkt aan een nieuw type rijkstuit, ook geschikt voor nachtreinen als ligrijtuig.

[RB] Rabobank 6-3-2025

- Rabobank financiert bedrijven en projecten rondom transport en mobiliteit, en is bekend met internationale nachtreinen.

[PGGM] PGGM 7-3-2025

- PGGM administreert 5,6 miljoen pensioenen en beheert € 261 miljard, en is bekend met investeringen in infrastructuur en mobiliteit.

Overheden

[BO] Belgische Federale Overheid, ministerie van mobiliteit (Gilkinet) 14-01-2025

- Stimuleert en ondersteunt internationale nachttreinverbindingen vanuit België

Infrabeheerders

[IB] Infrabel 14-02-2025

- Infrabel is de Belgische spoorinfrastructuurbeheerder. Zij werken aan grensoverschrijdende verbindingen (ook samen met ProRail).

[PR] ProRail e-mail 21-02-2025

- ProRail is de spoorinfrastructuurbeheerder in Nederland.

[DB] DB InfraGO 01-04-2025

- DB InfraGO is de spoorinfrastructuurbeheerder in Duitsland.

Bronvermelding | Literatuur

[BS-21]

Marktkerkenning internationale verbindingen in open toegang, Berenschot en Arcadis, gepubliceerd op 20-12-2021.

[RHDHV-24]

Bereikbaarheidsdoelen internationaal personenvervoer (i.o.v. I&W) - Uitwerking doelen op basis van de structuur nationale doelen en de netwerkqualiteit, gepubliceerd in 2024.

[RHDHV-23]

Vervoerpotentie corridor Amsterdam-Budapest (i.o.v. ProRail en I&W) – Uitwerking en modellering vervoerpotentie in meerdere scenario's/varianten, o.a. frequentieverhoging en nachttrein, gepubliceerd in 2023.

[RHDHV-22]

Vervoerpotentie nachttreinen (i.o.v. European Sleeper) - Uitwerking vervoerpotentie nachttrein Brussel/Amsterdam-Berlijn/Praag en Amsterdam-Barcelona, gepubliceerd in 2022.

[RHDHV-20]

Advies Internationaal Spoor naar Europese Commissie (i.o.v. Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur) – Ondersteuning commissie internationaal vervoer met opstellen van het advies aan de Nederlandse regering en Europese Commissie. gepubliceerd in 2020.

[RHDHV-19]

Cross-Border Transport Connections (i.o.v. Europese Commissie, DG-REGIO & DG-MOVE) - Studie naar “missing links” voor (trein) grensverkeer in de volledige

EU. gepubliceerd in 2019.

WETENSCHAPPELIJKE LITERATUUR

[Weißhaar-24]

- Unravelling night train travel behaviour: A stated preference survey into the influence of operational and personal factors (Thaddäus Weißhaar)

[Out-24]

- 2024 A day and night train interior design for improved passenger comfort and improved train usage (Annabelle Out)

[Heufke Kantelaar-19]

- 2019 Willingness to use night trains for long-distance travel (Martijn Heufke Kantelaar)



Haskoning

Bijlage

Factsheets beleidsinstrumenten

Factsheets beleidsinstrumenten | Subsidies

Beschrijving beleidsinstrument	
Algemeen	• Overheidssubsidies: Een rechtstreekse subsidie aan de vervoerder(s) om de bedrijfsvoering rendabeler te maken en te helpen met de opstartfase.
Effecten	• Compensatie exploitatiekosten: door de bijdrage wordt de Business Case rendabeler dankzij lagere exploitatiekosten en kunnen mogelijk opbrengsten uit kaartverkoop lager uitvallen, wat de nachttrein aantrekkelijker maakt

Indicatoren	
Invoeringsmoment	• Korte Termijn: Subsidies kunnen op korte termijn worden toegekend aan vervoerders
Faseringsopties	• Opstarten nieuwe verbindingen: Het kan helpen om nieuwe verbindingen op te starten
Complexiteit	• Er zijn risico's, maar het is niet onmogelijk
Juridisch	• Niet toegestaan: Rechtstreekse subsidies zijn in strijd met EU-beleid
Kosten	• Hoog: Hoge bijdrages nodig om Business Cases rendabel(er) te krijgen
Haalbaarheid	• Moeilijk: Discriminatoire, niet transparant en in strijd met EU-beleid, daarnaast is politieke weerstand te verwachten.
Partijen betrokken	• IenW en Fin: Subsidies worden toegekend door IenW en gefinancierd door Financiën
Baathebbers	• Vervoerders: De vervoerders die de subsidie ontvangen
Doelmatigheid	• Betere business case: het wordt rendabeler, wat met name bij opstartende diensten kan helpen om de moeilijke eerste fase te overwinnen
Bijzonderheden	• Casus NS: Het is al toegepast voor de NightJet Wenen-Amsterdam als pilot



Impact markt nachttreinen

Verbeteren verdienpotentieel nachttreinen	
Toewerken (Europese) Rolling Stock Company	
Bieden (langjarige) zekerheid aan vervoerders	
Creëren van een gelijk speelveld voor vervoerders	

Algehele conclusie beleidsinstrument

- Maakt Business Case rendabeler en kan hulp bieden in opstart- en groeifase van producten
- Niet transparant en discriminatoire en Vraagt om forse investeringen
- Voor een pilot bood dit meerwaarde, maar in huidige situatie is dit niet aan te bevelen omdat het discriminatoire is en conflicteert met regelgeving EU

Factsheets beleidsinstrumenten | Lagere infra- en energieheffingen

Beschrijving beleidsinstrument	
Algemeen	Lagere infra- en energieheffingen: Het verlagen van de heffingen voor het gebruik van de spoorinfra en energie, zoals in België (infra en energie) en Duitsland (infra) al wordt toegepast voor nachttreinen.
Effecten	Lagere exploitatiekosten: Door de bijdrage aan de infraheffing en een lagere energieprijis dalen de exploitatiekosten en wordt de Business Case rendabeler. Het effect van alleen in Nederland is beperkt; van de totale route rijden nachttreinen circa 10% van de route in Nederland

Indicatoren	
Invoeringsmoment	Korte termijn: Deze maatregel is op korte termijn toepasbaar; het vraagt om een corridorbenadering en afspraken daarop met ProRail en VIVENS voor de uitvoering en met Financiën vanwege de lagere opbrengsten uit de infraheffing en elektriciteitsprijs. 1^e stap: De kosten in kaart brengen en wie dat gaat betalen 2^e stap: Afspraken maken
Faseringsopties	Diverse faseringskansen: Het is mogelijk om het voor alle vervoerders permanent toe te passen, maar ook voor nieuwe vervoerders om de opstartfase te overleven, of voor alle partijen om de periode waarin de nachttrein zichzelf opnieuw uitvindt, kunnen doorstaan totdat er stabiel(ere) Business Case bestaan.
Complexiteit	Afspraken met partijen: Organiseren met ProRail en VIVENS
Juridisch	Eerder gedaan in Duitsland en België, maar nader onderzoek nodig i.v.m. staatssteun
Kosten	Lagere opbrengsten: Lagere opbrengsten infraheffingen voor ProRail / Ministerie van Financiën
Haalbaarheid	Zeer Realistisch: Zeer goed haalbaar; al toegepast in andere landen
Partijen betrokken	ProRail, VIVENS*, Ministerie van Financiën: Voor de uitvoering en verrekening
Baathebbers	Naam: Vervoerders en daarmee ook nachttreinreizigers
Doelmatigheid	Betere Business Case: De Business Case wordt rendabeler, wat met name bij opstartende diensten kan helpen om de moeilijke eerste fase te overwinnen
Bijzonderheden	Casus België en Duitsland: Het wordt al toegepast voor nachttreinen in onze buurlanden



Impact markt nachttreinen

Verbeteren verdienpotentieel nachttreinen	
Toewerken (Europese) Rolling Stock Company	
Bieden (langjarige) zekerheid aan vervoerders	
Creëren van een gelijk speelveld voor vervoerders	

Algehele conclusie beleidsinstrument

- Maakt business case rendabeler, is relatief eenvoudig te implementeren en is transparant en non-discriminair
- Als zelfstandige maatregel relatief beperkt qua impact. Om impact te vergroten kan je hierover afspraken maken met andere landen

Factsheets beleidsinstrumenten | Materieelpool opzetten

Beschrijving beleidsinstrument	
Algemeen	Materieelpool opzetten: Ministerie schaft nieuwe lig- en eventueel slaaprijtuigen aan en stelt deze beschikbaar aan de markt, zoals bijvoorbeeld de Noorse overheid heeft gedaan.
Effecten	Betere beschikbaarheid materieel: Nieuw(er) materieel komt beschikbaar voor de vervoerders en tegen waarschijnlijk gunstiger voorwaarden door overheidsdekking en daarmee zekerheid voor de investeerders. De huurprijzen kunnen daardoor lager zijn dan via private partijen.

Indicatoren	
Invoeringsmoment	Lange termijn: Het organiseren van de aanschaf van materieel, de verwerving en levering betreft een proces van meerdere jaren. Nu invoeren resulteert in nieuw materieel wat in 5 tot 10 jaar vanaf nu inzetbaar is voor de markt.
Faseringsopties	Beperkt: Naast nieuw materieel kan ook bestaand, al dan niet gereviseerd, materieel worden verworven om sneller op te starten en ook een lagere investering te hebben
Complexiteit	Hoog: Zelf verwerven van materieel vergt een hoop organisatie en expertise, nog los van politieke gevoeligheid. Ook is de materieelkeuze en hoeveelheid een belangrijke die beleidskeuzes en een marktconsultatie vraagt
Juridisch	Complex: Intern bij Rijksoverheid dit organiseren is complex en de aanbestedingen idem
Kosten	Hoog: Aanschaf van materieel en de voorbereiding brengen hoge kosten met zich mee en een hoog risico
Haalbaarheid	Moelijk: Het opzetten van een materieelpool en de voorbereidingen, kennen hoge kosten, een lange doorlooptijd en risico's omtrent inzetbaarheid
Partijen betrokken	Ministerie van Financiën, materieelleveranciers, financiers
Baathebbers	Vervoerders: Vervoerders krijgen de beschikken over nieuw(er)e rijtuigen
Doelmatigheid	Hoog: Het verlaagt één van de of de grootste drempel(s) High effort – High Reward
Bijzonderheden	Geen
Voorbeelden:	Noorwegen: In Noorwegen heeft de overheid dit al toegepast voor binnenlandse nachttreinen



Impact markt nachttreinen

Verbeteren verdienpotentieel nachttreinen	☒
Toewerken (Europese) Rolling Stock Company	☒
Bieden (langjarige) zekerheid aan vervoerders	☒
Creëren van een gelijk speelveld voor vervoerders	☒

Algehele conclusie beleidsinstrument

- Nieuw materieel maakt nachttreinen aantrekkelijker en afhankelijk van voorwaarden kan het positieve invloed hebben op de Business Case
- Hoog risico voor de overheid, Non-discriminatoire is lastiger en de vraag wat aan te schaffen? Ligrijtuigen of ook slaaprijtuigen voor het luxe segment?
- Een risicovolle methode die het beste past bij verbindingen in PSO, minder geschikt voor Open Access.

Factsheets beleidsinstrumenten | Paden voor lange termijn

Beschrijving beleidsinstrument	
Algemeen	• Paden voor lange termijn: Paden vastleggen voor langere periodes, zoals 5 of 10 jaar, biedt meer zekerheid voor de vervoerder en daarmee ook voor investeerders en kansen om materieel te financieren. Vraagt ook om samenwerking tussen de infrabeheerders omdat paden voor langere termijn over hele route moeten vastliggen of vastgelegd kunnen worden.
Effecten	• Zekerheid: Door het bieden van paden voor de lange termijn is er meer zekerheid, waardoor betere afspraken rond financiering mogelijk is en de Business Case beter wordt voor vervoerders

Indicatoren	
Invoeringsmoment	• Middellange termijn: Vraagt commitment van verschillende infrabeheerders en ministeries om doorgaande paden voor lange termijn te bieden
Faseringsopties	• Het is mogelijk om op korte termijn te starten, maar een pad moet ver van tevoren worden aangevraagd
Complexiteit	• Commitment: Vraagt betrokkenheid en welwillendheid van verschillende infrabeheerders en steun vanuit de ministeries in de betreffende landen, idealiter ook politieke druk vanuit de EU Samenwerking hier terug laten komen, iedereen moet aan zelfde vastlegging bijdragen
Juridisch	• Concurrentiegevoelig: Vastleggen van paden kan concurrentie tegenwerken, niet alleen op de A naar B verbinding omdat voor delen corridors gebruik maken van dezelfde routes
Kosten	• Laag: Het betreft met name afstemming; kosten zitten in de organisatie
Haalbaarheid	• Samenwerking: De haalbaarheid hangt af van samenwerking en commitment vanuit de infrabeheerders omdat paden van begin tot eindpunt moeten zijn
Partijen betrokken	• Infrabeheerders (backup: ministeries en EU): Onderlinge afspraken en steun; mochten de infrabeheerders niet meewerken, dan escaleren via ministeries en EU
Baathebbers	• Vervoerders: De zekerheid versterkt de business case en daarmee kansen op investeringen in de organisatie en met name rollend materieel
Doelmatigheid	• Groot: Veelgenoemde wens vanuit de interviews, vanwege bovenstaande baten
Bijzonderheden	• Ontwikkelingen: Er zijn ontwikkelingen op dit vlak met Europese kaderovereenkomsten, wordt ook meegenomen in beleidskader Open Toegang van IenW [ProRail]



Impact markt nachttreinen

Verbeteren verdienpotentieel nachttreinen	
Toewerken (Europese) Rolling Stock Company	
Bieden (langjarige) zekerheid aan vervoerders	
Creëren van een gelijk speelveld voor vervoerders	

Algehele conclusie beleidsinstrument

- Meer kansen op financiering voor (private) vervoerders, en daardoor ook meer kansen op start-ups / initiatieven. Tevens een positieve invloed op Business Case; door lager risico ook gunstiger voorwaarden
- Internationale doorgaande paden zijn lastig te organiseren; vraagt commitment van alle infrabeheerders langs de route en mogelijk ook de ministeries voor politieke druk.
- Een belangrijke maatregel die voor de Business Case van belang is, mogelijk weinig kosten met zich meebrengt, maar een zware lobby vergt.

Factsheets beleidsinstrumenten | Financiering & investeringen EIB

Beschrijving beleidsinstrument	
Algemeen	Financiering & investeringen EIB: Mogelijk maken van investeringen in nieuw materieel en/of revisie van bestaand materieel via een lobby bij de EIB (publiek-private investeerders) en EUROFIMA. Nieuw of vernieuwd materieel beschikbaar maken omdat het huidige materieel op de markt grotendeels technisch (zo goed als) afgeschreven is.
Effecten	Betere beschikbaarheid materieel: Nieuw(er) materieel komt beschikbaar voor de vervoerders en tegen waarschijnlijk gunstiger voorwaarden door overheidsdekking en daarmee zekerheid voor de investeerders. De huurprijzen kunnen daardoor lager zijn dan via private partijen.

Indicatoren	
Invoeringsmoment	Middellange termijn: Een lobby, met andere lidstaten, is nodig om dit mogelijk te maken. Dit duurt 5 tot 10 jaar; vanwege het op orde krijgen van regelgeving.
Faseringsopties	Verskillende scenario's: Bestaand, al dan niet gereviseerd, materieel is eerder beschikbaar
Complexiteit	Marktbescherming: Sommige partijen zijn beschermend naar nationale spoorwegmaatschappijen. Er is een kans dat zij niet meewerken of zelfs tegenwerken.
Juridisch	Wijziging statuten: Volgens statuten EUROFIMA worden alleen staatsbedrijven gefinancierd
Kosten	Minimaal: Betreft voornamelijk lobbywerk om organisaties mee te krijgen
Haalbaarheid	Lastig: Dit vraagt om wijzigingen waar niet alle leden van EUROFIMA voor zullen zijn, EIB biedt in deze meer kansen.
Partijen betrokken	EUROFIMA, EIB en Ministeries: Lobby bij de organisaties vraagt Europese samenwerking
Baathebbers	Vervoerders: Kansen om financiering te krijgen en daarmee nieuw(er) materieel
Doelmatigheid	Groot: Financiering verlaagt deze drempel en die voor materieelbeschikbaarheid
Bijzonderheden	



Impact markt nachttreinen

Verbeteren verdienpotentieel nachttreinen	
Toewerken (Europese) Rolling Stock Company	
Bieden (langjarige) zekerheid aan vervoerders	
Creëren van een gelijk speelveld voor vervoerders	

Algehele conclusie beleidsinstrument

- Nieuw materieel is belangrijk voor continuïteit en kwaliteitsbeleving door klanten
- Complexe maatregel door lobby; niet alleen door Nederland te organiseren
- Een belangrijke maatregel voor de toekomst van nachttreinen, waar wel een belangrijke lobby voor nodig is.

*EUROFIMA, European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock, is een Europese investeringsmaatschappij in rollend materieel voor en door nationale spoorwegmaatschappijen.

Factsheets beleidsinstrumenten | Openheid boekingsplatformen

Beschrijving beleidsinstrument	
Algemeen	• Boekingsplatform: Opgenomen kunnen worden in meest gebruikte boekingsplatform per land.
Effecten	• Eenvoudiger treinreizen boeken: reizigers kunnen makkelijker via meer maatschappijen boeken en vervoerders kunnen makkelijker kaartjes verkopen

Indicatoren	
Invoeringsmoment	• (middel)Lange termijn: Het integreren duurt lang door vele afspraken en het koppelen van complexe boekingssystemen
Faseringsopties	• Goed mogelijk: Bepaalde organisaties en systemen zullen makkelijker toegang verlenen en te koppelen zijn
Complexiteit	• Zeer complex: Naast samenwerking vraagt het koppelingen tussen systemen die (bewust?) complex en ontoegankelijk voor derden zijn
Juridisch	• Complex: Verschillende regels in landen, zoals BTW, maken het systeem complex
Kosten	• Beperkt: Beheerders van de platformen hebben weinig meerwaarde van de toevoegingen⁴
Haalbaarheid	• Gemiddeld: Het is al langer een politieke wens, maar tot nog toe te complex geweest, waardoor de kaartverkoop voornamelijk via nationale systemen blijft plaatsvinden
Partijen betrokken	• EU, nationale spoorwegmaatschappijen: Idealiter vanuit de EU, maar dat vraagt om commitment vanuit de lidstaten. Vervoerders dienen systemen en data toegankelijk te maken
Baathebbers	• Reizigers en vervoerders: Voor de reizigers zou een integraal boekingssysteem zoals in de luchtvaart worden toegejuicht, ook voor internationale dagtreinen. Vervoerders, ook nationale spoorwegmaatschappijen, hebben meer kansen om kaartjes te verkopen
Doelmatigheid	• Groot: verlaagt drempel distributie, en helpt om business case rendabeler te maken
Bijzonderheden	• Nationale systemen worden opener: Bepaalde nationale vervoerders hebben al samenwerkingen met particuliere vervoerders voor kaartverkoop via elkaars website



Impact markt nachttreinen

Verbeteren verdienpotentieel nachttreinen	
Toewerken (Europese) Rolling Stock Company	
Bieden (langjarige) zekerheid aan vervoerders	
Creëren van een gelijk speelveld voor vervoerders	

Algehele conclusie beleidsinstrument

- Helpt één van meest genoemde problemen bij internationale treinreizen op te lossen.
- Complexe maatregel door lobby; niet alleen door Nederland te organiseren
- Een belangrijke maatregel voor de toekomst van internationale treinen en nachttreinen in het bijzonder, waar wel een belangrijke lobby voor nodig is.

Colofon

HASKONING NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX AMERSFOORT
Netherlands
Transport & Planning
KVK nr.: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@haskoning.com **E**
haskoning.com **W**

Titel: Potentie internationale nachttreinen
Auteurs Barth Donners, Wouter Wiersema, Jorik Grolle, Marten Bolt
Referentie: BK3000
Status: V1.1/Definitief
Datum: 10 oktober 2025
Eerste versie (1.0) 10 juni 2025

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden vervoelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. Haskoning Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.



Hoofdkantoor Haskoning, Amersfoort