

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/225634

Uw kenmerk
2019Z19781

Datum 19 november 2019
Betreft Beantwoording van Kamervragen van de leden Ziengs
(VVD) en Amhaouch (CDA) over het bericht Subsidie
nachtstrein verstoort de markt

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de Kamervragen die de heer Ziengs (VVD) en de heer Amhaouch (CDA) hebben gesteld naar aanleiding van het bericht 'Subsidie nachttrein verstoort de markt'.

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht 'Subsidie nachttrein verstoort de markt'?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u het met de stelling eens dat een gelijk speelveld in het spoorvervoer van fundamenteel belang is? Kunt u dit toelichten?

Antwoord 2

Ja. Een gelijk speelveld zorgt er in een markt van verschillende aanbieders voor dat de reiziger een optimaal product geboden wordt voor een goede prijs. Vervoerders moeten onder gelijke voorwaarden toegang krijgen tot het spoor. Daarom is er een marktanalyse uitgevoerd met als doel om te onderzoeken welke partijen binnen welke termijn de nachttrein kunnen herintroduceren in Nederland. Uit deze analyse bleek dat alleen NS/ÖBB op korte termijn (dienstregeling 2021) deze vervoerdienst kan aanbieden.

Vraag 3

Kunt u toelichten hoe in uw keuze voor de beoogde subsidie voor ÖBB NightJet van 6,7 miljoen euro geborgd is dat deze non-discriminatoir is, zoals geadviseerd in de marktstudie van de Rebel Groep?

¹ <https://www.ovmagazine.nl/2019/10/subsidie-nachtstrein-verstoort-de-markt-1122/>

Antwoord 3

Om de nachttrein op korte termijn al te herintroduceren is gekozen voor een tweeledige aanpak met een tijdelijke subsidiëring van alleen NS, terwijl tegelijkertijd met andere geïnteresseerde partijen gewerkt wordt aan een non-discriminatoire regeling. Het marktonderzoek van Rebel² laat zien dat op de termijn waarin NS/ÖBB in staat zijn een proef te starten, geen andere partij te verwachten is die dit kan doen. Open toegang aanbieders moeten minimaal 18 maanden voorafgaand aan de dienstregeling capaciteit aanvragen bij ProRail en bij ACM melden dat zij toegang willen tot het Nederlandse spoor. Bovendien moet het materieel van een nieuwe toetreder – indien dit materieel nog niet rijdt op de Nederlandse spoorweginfrastructuur – toegelaten worden tot het spoor in Nederland (door ERA of ILT). Ook wanneer een non-discriminatoire regeling was getroffen zouden dergelijke stappen nog steeds doorlopen moeten worden. Op basis van de marktanalyse van Rebel zal een open toegang aanbieder daarmee op zijn vroegst vanaf 2023/2024 in staat zijn om de nachttrein te herintroduceren. NS en ÖBB kunnen sneller (vanaf dienstregeling 2021) de nachttrein herintroduceren. Dat kunnen zij echter niet zonder tijdelijke subsidie. Die subsidie betreft enkel een overbruggingssubsidie. Als onderdeel van de tweeledige aanpak wordt met andere partijen het gesprek gevoerd om te kijken welke mogelijkheden zij zien om de nachttrein, mogelijk ook vanuit andere bestemmingen naar NL, terug te brengen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2019/225634

Vraag 4

Kunt u, ter aanvulling daarop, toelichten hoe geborgd is dat deze subsidie geldt als overbruggingssubsidie, zoals ook geadviseerd is in de markstudie van de Rebel Groep?

Antwoord 4

De beoogde subsidie aan NS voor het doortrekken van de ÖBB Nightjet is bedoeld als een overbruggingssubsidie tot andere partijen de nachttrein in Nederland kunnen gaan rijden. Volgens het marktonderzoek zal dat niet voor 2023/2024 gebeuren.

Vraag 5

In hoeverre is het eerlijk dat de eventuele aanloopverliezen van ÖBB dan wel NS door subsidie zijn afgedekt en zij direct winst kunnen gaan maken, terwijl andere nieuwe toetreders wél aanloopverliezen moeten dragen?

Antwoord 5

NS kan subsidie krijgen ter dekking van het exploitatietekort dat kan ontstaan door de doortrekking van de nachttrein met het traject dat onder de concessie voor het hoofdrailnet valt. Deze subsidie zal, als compensatie voor het exploitatietekort, binnen de kaders van de PSO-verordening moeten worden verstrekt. NS is als concessiehouder voor het hoofdrailnet de enige partij die binnen de kaders van de PSO-verordening een dergelijke compensatie kan ontvangen.

Parallel aan de proef met NS/ÖBB wordt ook met andere geïnteresseerde partijen besproken wat er gedaan kan worden om hen te stimuleren om Nederland als bestemming voor een nachttrein te kiezen. Op die manier wordt ook aan andere partijen met concrete plannen een kans geboden om, mogelijk ook vanuit andere

² Bijlage bij Kamerstuk 29984, nr. 868

bestemmingen en, al dan niet met mijn hulp, de nachttrein naar Nederland te brengen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 6

Hoe past deze subsidie binnen de visie in het Derde Spoorwegpakket, waarin gesteld wordt dat het "het nationale beleid [...] is gebaseerd op zo min mogelijk overheidsbemoeienis met het internationale personenvervoer, dit wordt hoofdzakelijk beschouwd als een commerciële aangelegenheid" en binnen de visie in het Vierde Spoorwegpakket waarin wordt gesteld "De marktpijler opent de interne markt voor binnenlandse personenvervoerdiensten per spoor (...) in de lidstaten door het recht op toegang tot de spoorweginfrastructuur te introduceren"?

Ons kenmerk

IENW/BSK-2019/225634

Antwoord 6

Met het Derde Spoorwegpakket kregen vervoerders het recht op toegang tot de spoorweginfrastructuur per 2010 om diensten aan te bieden voor het internationale personenvervoer per spoor. In het Vierde Spoorwegpakket is dit recht op toegang uitgebreid naar het nationale personenvervoer per spoor. Beide pakketten laten de mogelijkheid ongemoeid voor lidstaten om het personenvervoer per spoor via een concessie vorm te geven, mits de regels van de PSO-verordening in acht worden genomen. Lidstaten kunnen daartoe overgaan als een vervoersdienst niet of niet in voldoende mate tot stand komt of door de markt wordt opgepakt en de lidstaat het wel van belang vindt dat de dienst aangeboden wordt. Uit de studie van het KiM³ blijkt dat in veel landen van Europa de nachtreinen gesubsidieerd worden door de nationale overheden. Dit betreft echter uitsluitend binnenlands vervoer in het kader van een openbaredienstverplichting (PSO) onder EU-regelgeving

Er is onderzocht of een open toegang verbinding mogelijk is, maar dit blijkt op korte termijn niet mogelijk. Als overbrugging is daarom gekozen voor een proef met NS/ÖBB inclusief subsidiering van maximaal het netto financieel effect.

Vraag 7

Wat is de specifieke motivatie geweest voor de keuze van de vervoerders die mee zijn genomen in het onderzoek van de Rebel Groep?

Vraag 8

In hoeverre kan er gesproken worden van een compleet onderzoek als een aanzienlijk aantal partijen hier niet bij betrokken is geweest, daar in het onderzoek wordt gesteld dat "de scope en tijdsperiode van het onderzoek maakt dat wij geen uitputtend marktonderzoek uitgevoerd hebben"?

Antwoord 7 en 8

Rebel heeft in haar marktonderzoek gebruik gemaakt van een selectie van partijen. Deze selectie is tot stand gekomen op basis van een marktanalyse waarmee de meest waarschijnlijke partijen die een nachttrein naar Nederland zouden kunnen/willen exploiteren in dit onderzoek betrokken zijn. Daarvoor is gekeken naar welke partijen in Nederland of buurlanden actief zijn, of zij signalen hebben afgegeven de Nederlandse markt te willen bedienen en of zij actief zijn op een (inter)nationale 'open toegang markt'. Daarbij is zorggedragen dat zowel partijen die al nachtreinen rijden in Europa, als nationale vervoerders, als nieuwe toetreders en bestaande commerciële vervoerders zijn gesproken. De selectie is

³ Bijlage bij Kamerstuk 29984, nr. 854

daarmee niet uitputtend, maar wel representatief, zodat de conclusies van het rapport een goed beeld schetsen van de huidige markt.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 9

Heeft u de noodzaak van subsidie voorafgaand aan uw besluit op enige manier objectief laten toetsen? En waarom is er gekozen voor de herintroductie van de nachttrein in zee te gaan met de enige partij die stelt dat subsidie noodzakelijk is?

Ons kenmerk

IENW/BSK-2019/225634

Antwoord 9

In eerdere brieven aan uw Kamer over dit onderwerp⁴ zijn de ambities geschetst ten aanzien van het internationaal spoorvervoer voor reizigers en de nachttrein in het bijzonder. Ook is aangegeven dat met partijen het gesprek gevoerd werd over dit onderwerp en meer specifiek het gesprek met NS/ÖBB en het door hen ingebrachte voorstel. Desondanks hebben andere partijen geen concrete plannen aangeboden voor het herintroduceren van de nachttrein in Nederland, met of zonder subsidie. Bij de nadere uitwerking van de afspraken met NS wordt ook geborgd dat de uiteindelijke subsidiering nooit meer zal bedragen dan het netto financieel effect. Dat is immers onder de concessie niet toegestaan als gevolg van de Europese PSO-verordening. Oftewel, als het exploitatietekort kleiner blijkt dan verwacht, zal ook minder subsidie gegeven worden.

Vraag 10

Indien subsidie noodzakelijk wordt geacht, zou dan niet gekozen moeten worden voor de laagst mogelijke subsidie? Heeft u andere vervoerders gevraagd of zij voor eenzelfde of een lager subsidiebedrag bereid zijn een nachttrein aan te bieden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

Zie mijn beantwoording van de vragen 3, 5, 7 en 9.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

⁴ Kamerstuk 29984, nr. 783; Kamerstuk 29984, nr. 813; Kamerstuk 29984, nr. 854