

Onze visie op nachttreinen in Europa Innovatie – geen marktverstorende subsidies

Deze week werd bekend dat de onafhankelijke private Tsjechische spoorvervoerder RegioJet 18 wagons heeft aangekocht om haar bestaande internationale nachttreinen tussen Tsjechië en Slowakije te versterken. De uitbreiding vloeit voort uit een succesvolle obligatieuitgifte in juni 2019 die 40 miljoen euro heeft opgebracht¹.

Wij zien in heel Europa een potentiële renaissance voor zowel binnenlandse als internationale nachttreinen. Dit heeft enerzijds te maken met de “vliedschaamte”, waarbij reizen met het vliegtuig een schuldgevoel voor de impact op het milieu teweeg brengt². Anderzijds komt dit door het vooruitzicht op het openen van de markt voor personenvervoer per spoor, wat in potentie nieuwe treinreizigers zal aantrekken. Internationale langeafstandsbussen hebben reeds bewezen dat er vraag is naar nachtverbindingen – dus waarom niet ook per trein?

Er is echter een risico dat Europa opnieuw terugvalt op mislukte modellen uit het verleden.

De Oostenrijkse staatsspoorwegen hebben met de ÖBB Nightjet een dominante positie op de Europese markt voor nachttreinen. We hebben vernomen dat ÖBB tegen onderzoekers van de Nederlandse overheid gezegd heeft dat nieuwe nachttreinen van & naar Nederland alleen mogelijk zullen zijn met subsidie van de belastingbetaler.³ Dergelijke subsidies zijn contraproductief doordat ze verhinderen dat nieuwe innovatieve private spoorwegmaatschappijen tot dezelfde markt kunnen toetreden. Daardoor zal het nachttreinaanbod ook in de toekomst beperkt en duur blijven.

Gezien het feit dat ÖBB reeds onderhands gegunde subsidies van de Oostenrijkse belastingbetalers ontvangt voor nachttreinen op haar thuismarkt in Oostenrijk, vermoeden wij dat zij erop uit zijn dit trucje ook elders te kopiëren: in Nederland, Zweden, Denemarken & elders. Inmiddels is ook het Zwitserse staatsspoorwegbedrijf SBB het Oostenrijkse model gaan kopiëren: zij lobbyt nu voor het opzetten van haar eigen nachttreinen, ook via marktverstorende onderhandse subsidies.⁴

Innovatieve private vervoerders bewijzen dat subsidies niet nodig zijn. RegioJet, Snälltåget, Leo Express & andere private Europese spoorbedrijven exploiteren reeds succesvolle nachttreinen die **gebaseerd zijn op een klantgerichte aanpak en productformule, niet op marktverstorende subsidies.**

¹ <https://www.railwaygazette.com/news/traction-rolling-stock/single-view/view/regiojet-to-strengthen-overnight-trains.html>

² <https://www.theguardian.com/money/2019/jun/09/flight-airline-travel-rail-family-environment>

³ <https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2019/06/20/slapend-onderweg-potentieel-van-de-internationale-nachttrein-van-en-naar-nederland>

⁴ <https://www.tagesanzeiger.ch/schweiz/standard/reisende-fahren-viel-haeufiger-mit-dem-zug-ins-ausland/story/23749377>

ALLRAIL Secretaris-Generaal Nick Brooks: “als overheden nieuwe nachttreinen willen stimuleren, dan moet zij dit op een manier doen die eerlijk en transparant is voor alle spoorbedrijven:

- Stimuleer via een verlaging van de infraheffing voor alle geliberaliseerde langeafstandstreinen
- Faciliteer geïntegreerde kaartverkoop voor regionale, nationale, en private spoorbedrijven, zodat een breed Europees netwerk ontstaat
- Zorg voor gelijke financieringsmogelijkheden voor het leasen of aanschaffen van spoorwegmaterieel”

Met deze aanpak zullen innovatieve aanbieders opkomen die een betere kwaliteit, lagere kosten en een modal shift zullen teweegbrengen. Dit in contrast met het oude model van overheidssubsidies voor dominante spoorbedrijven die nog steeds een te duur en niet-klantgericht product bieden.

Contactpersoon: Nick Brooks, ALLRAIL VZW, info@allrail.eu, Tel: +32 485 832 991,
Washingtonstraat 40, 1050 Brussel, België. Twitter: @ALLRAIL_EU