

De teloorgang van de nachttreinen

Kees van Goeverden – Technische Universiteit Delft – c.d.vangoeverden@tudelft.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 23 en 24 november 2017, Gent

Samenvatting

Vorig jaar verdween de laatste nachttrein (in de zin van overnachtingstrein) uit Nederland. Het verdwijnen hiervan is een soort sluitstuk van een lange periode van afkalving van het aanbod van nacht- en andere langeafstandstreinen in West-Europa. Vertrokken 50 jaar geleden dagelijks nog 11 reguliere nachttreinen in Nederland, 30 jaar later was dat gereduceerd tot 4 en vandaag is dan de laatste verdwenen.

Met het opheffen van nachttreinen trekken de spoorwegmaatschappijen zich verder terug van de langeafstandsmarkt. De nachttrein is het treintype dat op reistijd het meest concurrerend is met het vliegtuig voor afstanden boven de 600 km dankzij een zeer efficiënt tijdgebruik (slapend reizen). Vanuit duurzaamheidsperspectief is de opheffing ongewenst; het vliegtuig, waar een groot deel van de nachttreinreizigers op zal overstappen, stoot aanzienlijk meer broeikasgassen uit dan de nachttrein.

De vrije val waarin de nachttreinen terecht zijn gekomen heeft te maken met factoren aan de vraag- en de aanbodzijde. De vraag is flink gedaald als gevolg van de toegenomen concurrentie van het vliegtuig en, in mindere mate, de hogesnelheidsdagtrein en de bus. De verhoogde concurrentie van de bus is het gevolg van de liberalisering van de busmarkt in een aantal landen. Aan de aanbodkant is de scheiding tussen infrastructuur en vervoerdiensten een belangrijke ontwikkeling. Treinexploitanten zijn nu genoopt vergoedingen te betalen voor infrastructuurgebruik; bovendien lijken bij de toewijzing van treinpaden de incidentele langeafstandstreindiensten een lage prioriteit te krijgen. De veranderingen ten nadele van de nachttrein zijn vandaag overwegend uitgekristalliseerd en een substantiële verdere verslechtering van de positie van de nachttrein valt niet te verwachten. Er zijn weer tekenen van groei en er zijn plannen voor uitbreiding van de nachttreindiensten door met name de Oostenrijkse spoorwegen. En mochten overheden besluiten een gelijk speelveld te creëren in de langeafstandsvervoermarkt, dan krijgt de nachttrein een extra steun in de rug; momenteel worden vliegtuigdiensten belastingtechnisch bevoorreed boven treindiensten. Als er bij de spoorwegen en andere actoren (spooraanbieders en overheden) een wil is om levensvatbare nachttreindiensten aan te blijven bieden zal het huidige rudiment van het nachttreinnet grosso modo gehandhaafd kunnen worden en zal de nachttrein mogelijk iets van de verloren markt gaan terugwinnen. En misschien komt hij dan weer terug in Nederland.

1. Inleiding

Eind vorig jaar verdween in Nederland de laatste nachttrein in de zin van overnachtingstrein: een trein met ligaccommodatie waarin reizigers de gehele nacht doorbrengen. Het verdwijnen van deze trein is het gevolg van de beslissing van de Duitse Spoorwegen om alle door hen geëxploiteerde nachttreinen op te heffen. Ongeveer tegelijkertijd besloten de Franse spoorwegen bijna al hun binnenlandse nachttreinen op te doeken. De grootschalige opheffing van Europese nachttreinen was voor het Europees parlement reden om hier onderzoek naar te laten doen. Wat is de achtergrond van de opheffing, is er nog toekomst voor deze treinen? Wij hadden een offerte voor dit onderzoek geschreven en ons daarom in de materie verdiept. Inmiddels heeft de partij aan wie het onderzoek is toegewezen dit afgerond en gerapporteerd (Steer Davies Gleave/Politecnico di Milano, 2017). Het verschijnen van hun uitgebreide rapport en onze eigen onderzoekingen ten behoeve van de offerte zijn de aanleiding voor het schrijven van deze paper. Ook de paper heeft als doel inzicht te geven in de achtergrond van de grootschalige opheffing en het verkennen van mogelijkheden in de toekomst; daarnaast wordt ingegaan op de functie van de nachttreinen in het aanbod van langeafstandsvervoer voor reizigers. Het rapport van Steer Davies Gleave en Politecnico di Milano is bij het schrijven van deze paper een belangrijke leidraad; veel in de paper vermelde feiten zijn overgenomen uit dit rapport, vaak zonder bronvermelding of enkel refererend aan "het rapport".

De doorsnee Europese nachttrein heeft drie typen accommodatie: zitaccommodatie (soms met verstelbare stoelen), ligaccommodatie (couchettes in meestal 6-persoons coupés) en slaapaccommodatie (slaapcabines voor 1-3 personen). In alle gevallen is er een wasgelegenheid en soms zijn er douches; bij slaapcabines kunnen deze en suite zijn, bij zit- of ligrijtuigen bevinden ze zich aan één of twee zijden van het rijtuig. In meerpersoonscoupés kan men, indien men niet een coupé afhuurt, ondergebracht worden met onbekenden die soms van het andere geslacht zijn. Veel reizigers zullen een gebrek aan privacy voelen. Overigens kunnen sociaal ingestelde reizigers het 's nachts samen verblijven met onbekenden juist als positief en soms als 'romantisch' ervaren. De nachttrein is wel aangeduid als een sociale microkosmos op wielen (zie bijv. Savelberg, 2016).

Als in discussies het opheffen van de nachttreinen ter sprake komt zijn er vaak reacties als: "Er gaat zeker niemand meer mee". De algemene opvatting is dat de teloorgang van de treinen te wijten is aan een dalende vraag. Uit het rapport en andere publicaties kan worden afgeleid dat de verklaring complexer is. De achterliggende gedachte bij de vraag als invloedsfactor is dat bij onvoldoende vraag onvoldoende inkomsten gegenereerd worden en niet alle kosten gedekt worden. De cijfers laten echter geen duidelijke relatie zien tussen vervoervraag en kostendekking. De Franse binnenlandse nachttreinen, waarvoor zware verliezen gerapporteerd worden, lijken bijvoorbeeld een hogere bezetting te hebben (gehad) dan de commercieel opererende Oostenrijkse nachttreinen. Daarnaast is de vraag c.q. kostendekking niet de enige factor die een rol speelt bij de opheffingen. Soms leiden politieke veranderingen tot een abrupt einde van (meestal internationale) treindiensten. Zo kwamen door de Balkanoorlogen de treindiensten tussen West-Europa en Griekenland/Turkije tot hun einde. Een ander voorbeeld is de Palatino Express, een nachttrein tussen Parijs en Rome; deze werd opgeheven omdat de

exploitant, een joint venture van de Franse en Italiaanse spoorwegen, door gewijzigde procedures ontbonden werd. Overigens werd deze verbinding later weer opgestart door een andere exploitant, maar na korte tijd opnieuw opgeheven vanwege "infrastructurele problemen" (https://en.wikipedia.org/wiki/Palatino_Express). Het voorbeeld van de Palatino Express laat zien dat er buiten de vraag/kostendekking niet alleen incidentele politiek getinte oorzaken voor opheffing zijn, maar dat er nog tenminste één andere structurele factor een rol kan spelen, infrastructuur.

In de paper zal eerst in hoofdstuk 2 in het kort de ontwikkeling van het nachttreinennet in het verleden geschetst worden, met het accent op de treinen van en naar Nederland. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de functie van de nachttrein in het vervoersysteem. Daarna komen in de hoofdstukken 4 en 5 de oorzaken voor opheffing aan bod, met een beperking tot de structurele oorzaken; hoofdstuk 4 behandelt het financiële plaatje en als onderdeel daarvan de vervoervraag, hoofdstuk 5 gaat in op de rol van de infrastructuur. In hoofdstuk 6 wordt bekeken of er nog een toekomstperspectief is voor de nachttrein. Hoofdstuk 7 geeft tenslotte een korte conclusie en een aanbeveling bij het beoordelen van nachttreinverbindingen.

2. Ontwikkeling van het nachttreinnet

Het Europese nachttreinaanbod kreeg vorm in de laatste twee decennia van de 19^{de} eeuw toen de spoorwegaanleg zover gevorderd was dat trans-Europese treindiensten geboden konden worden. Het net breidde zich vervolgens uit en halverwege de 20^{ste} eeuw werd een dicht netwerk geboden. In de tweede helft van de eeuw kwam een kentering; de spoorwegen begonnen treindiensten op te heffen, eerst vooral verbindingen op zeer lange afstand waar treinen een etmaal of langer onderweg waren, daarna langeafstandstreinen over kortere afstanden. De opheffingswoede betrof zowel nacht- als dagtreinen. Zo vertrokken 50 jaar geleden uit Nederland dagelijks 13 treinen naar Zuid-Duitsland en daar achter gelegen landen, het bedieningsgebied van de laatst opgeheven nachttrein; 7 van deze treinen hadden nachtaccommodatie (die bij 3 treinen overigens pas onderweg aangekoppeld werd). Nu rijdt er zegge en schrijve nog maar één trein, een dagtrein Amsterdam-Basel.

De ontwikkeling van het nachttreinaanbod is lastig kwantitatief te beschrijven omdat individuele treinen vaak niet eenduidig identificeerbaar zijn. Tot een paar decennia geleden hadden veel langeafstandstreinen 'Kurswagen', rijtuigen die onderweg afgekoppeld werden om hun weg met een andere trein naar een andere bestemming te vervolgen. Zo werden meer directe verbindingen geboden. Tegenwoordig is dit concept in onbruik geraakt, maar komt het wel veel voor dat een langeafstandstrein uit twee takken bestaat; de trein wordt onderweg gesplitst in twee delen die elk naar een andere bestemming rijden. Ook de laatst opgeheven nachttrein vanuit Nederland bestond uit twee takken, namelijk de delen Amsterdam-München en Amsterdam-Zürich. Tabel 1 laat de ontwikkeling van het aantal internationale nachttreinen vanuit Nederland in de laatste 80 jaar zien in termen van het aantal dagelijkse grenspassages en van het aantal eindbestemmingen dat met de treinen, treintakken of 'Kurswagen' bereikt werd. Treinen die, meestal 's ochtends, zonder nachtaccommodatie uit Nederland vertrokken en waar

onderweg slaap- of ligrijtuigen aangekoppeld werden tellen mee als nachttrein. Seizoenstreinen en binnenlandse nachttreinen (die tot WOII reden) zijn niet meegeteld.

Tabel 1 Dagelijkse grenspassages en eindbestemmingen van in Nederland vertrekkende nachttreinen

Jaar	Grenspassages (één richting)		Buitenlandse eindbestemmingen	
	Duitse grens	Belgische grens	Duitse grens	Belgische grens
1937	10	2	12	2
1967	9	2	15	2
1987	6	3	10	3
1997	3	1	4	1
2007	1	0	2	0
2008	3	0	7	0
2016	1	0	2	0
2017	0	0	0	0

De tabel laat duidelijk de sterke teruggang van het aantal nachttreindiensten zien, al zijn ook enkele tegendraadse ontwikkelingen waarneembaar. Richting België kwam er aanvankelijk een trein bij toen men de nachttrein Brussel-Parijs uit Amsterdam liet vertrekken. Eind 2007 werden bij de overgang van City Night Line naar Deutsche Bahn (DB) een aantal opgeheven nachttreinen opnieuw in dienst gesteld en kreeg Nederland er weer een paar treinen bij. Dit bleek een laatste stuiptrekking van de Duitse nachttreinen. In 2016 was het aantal treinen opnieuw gereduceerd tot de ene trein die in 2007 ook al als enige overgebleven was, en ook deze werd eind 2016 opgeheven.

De opheffing van de laatste nachttrein uit Nederland hangt samen met de opheffing van alle nachttreinen door DB. Overigens verdwijnen niet alle door DB voorheen geëxploiteerde treinen. Een deel van de treinen is overgenomen door de Oostenrijkse Spoorwegen (ÖBB) die er wel brood in zien. De ÖBB hebben plannen om hun nachtnet uit te gaan breiden en gaan misschien in de toekomst weer naar Nederland rijden.

Het op grote schaal schrappen van nachttreinen vindt met name plaats binnen en tussen West-Europese landen. In Oost-Europa is er nog steeds een uitgebreid nachttreinaanbod (met name binnen Polen, Roemenië en Europees Rusland). Buiten Europa is het aanbod van nachttreinvervoer tamelijk stabiel (VS, Canada, Australië) of wordt het uitgebreid (China, India). Alleen in Japan is eenzelfde ontwikkeling te zien als in West-Europa; hier is van het oorspronkelijke nachtnet nog maar een rudiment over.

3. Functie van de nachttrein

De functie van de nachttrein is primair de toegevoegde waarde die hij heeft in het vervoer. Een denkbare secundaire functie is het beperken van de nadelige omgevingseffecten van het vervoer, bijvoorbeeld als de nachttreinen reizigers ervan weerhouden met een meer vervuilende vervoerwijze te reizen. Beide functies worden hieronder besproken.

3.1 Vervoerkundig

De nachttrein ontleent zijn bestaansrecht met name aan het feit dat men zich slapend verplaatst; hij biedt zo een zeer tijds-effectieve manier van verplaatsen. Als het slaapcomfort vergelijkbaar zou zijn met het comfort thuis of in een hotel zou de slaaptijd plus kleed-/wastijd plus eventueel ontbijttijd (en misschien zelfs dinertijd voorafgaand aan het slapen) als niet-verloren reistijd beschouwd kunnen worden en afgetrokken van de feitelijke reistijd. Nu is het slaapcomfort in de treinen minder dan thuis, zeker in de goedkopere accommodaties (zit- en ligrijtuigen). Men deelt met anderen die mogelijk snurken een coupé, en men ligt (of zit) in een bewegende en soms hotsende trein. De tijdwinst van het nachtelijk reizen zal door een beperkte nachtrust ten dele tenietgedaan worden. Nochtans blijft reizen met de nachttrein tijdseffectief.

Stel dat 8 uur als niet-verloren reistijd van de feitelijke reistijd afgetrokken kan worden, dan kan de traditionele nachttrein kortere reistijden bieden dan het vliegtuig op afstanden van 600-1200 km. De Oostenrijkse spoorwegen hebben uitgezocht dat voor bijna al hun nachttreinverbindingen vanuit Wenen geldt dat wie het vliegtuig neemt vroeger moet vertrekken dan bij de reis per nachttrein indien hij 's avonds vliegt of later aankomt dan de nachttrein indien hij de volgende ochtend vliegt (en dan ook nog heel vroeg moet opstaan). De nachttrein heeft voor de wat langere afstanden waar de hogesnelheidstrein geen dagrandverbindingen biedt, ook een betere tijdskwaliteit dan de hogesnelheidstrein. Het enige vervoermiddel met een vergelijkbare tijdskwaliteit is de nachtbus. Deze is echter inferieur aan de nachttrein wat betreft comfort.

Een andere vervoerkundige functie die de nachttrein in toenemende mate als enige type langeafstandstrein is gaan vervullen is het vervoer van fietsen. Met vrijwel alle nachttreinen kan men de eigen fiets meenemen. Bij de langeafstands-dagtreinen is dat vaak niet meer mogelijk. Met de opheffing van de nachttreinen wordt het meenemen van de fiets een stuk lastiger.

3.2 Duurzaamheid

Treingebruik wordt vaak als gewenst beschouwd door beleidsmakers, onder meer omdat treinen het milieu minder belasten dan de meest gebruikte alternatieven auto en vliegtuig. De vraag is of dit ook geldt voor nachttreinen. Reizigers in nachttreinen nemen meer plaats in dan reizigers in dagtreinen waardoor de milieubelasting per reiziger hoger wordt. Voor liggende reizigers is iets meer ruimte nodig dan voor zittende reizigers, zeker in de luxe slaaprijtuigen, en anders dan in dagtreinen hebben nachttreinen een wasgelegenheid en soms douches die ruimte innemen. Het rapport laat zien dat, in vergelijking met 76 zitplaatsen in een 2^e klasse rijtuig van de ICE, een zitrijtuig in een Duitse nachttrein 66 plaatsen heeft, een ligrijtuig 60 plaatsen en een slaaprijtuig 10-38 plaatsen, afhankelijk van de luxe. Geschat wordt dat de emissies per reizigerskilometer van nachttreinen 20-25% hoger zijn dan die van dagtreinen. De nachttrein is daarmee nog altijd veel minder milieubelastend dan het vliegtuig of de auto.

De vraag is nu hoe nachttreinreizigers zich gaan verplaatsen als de trein opgeheven wordt. Dit hangt erg af van de kwaliteit van de alternatieven en zal per geval verschillen. Algemeen wordt verwacht dat zo'n 25% over zal stappen naar de dagtrein en dat de

overige reizigers zich zullen verdelen over vliegtuig en nachtbus, de enige alternatieven met een concurrerende tijdskwaliteit (Deutscher Bundestag, 2015). De overstap naar de bus zal zich vermoedelijk beperken tot de low-budgetreizigers die een laag comfort voor lief nemen, het grootste deel van de 75% overstappers en mogelijk ook van alle nachttreinreizigers zal gaan vliegen. Gezien de iets lagere uitstoot van de dagtrein en, vermoedelijk, de bus, en de veel hogere uitstoot van het vliegtuig kan gesteld worden dat de emissies van het vervoer zullen toenemen. Hier komt nog bij, dat de nachttrein hotelaccommodatie uitspaart en de daarmee verbonden emissies. De duurzaamheidsfunctie van de nachttrein is daarom iets groter dan wanneer alleen naar effecten van de modal shift gekeken wordt.

4. Financiële plaatje

De financiën betreffen de opbrengsten en de kosten. Beide financiële grootheden worden hierna besproken waarna ingegaan wordt op de verhouding tussen beide grootheden.

4.1 Opbrengsten

De opbrengsten worden bepaald door de vraag naar nachttreinvervoer en de prijs die reizigers betalen.

Vervoervraag

Op basis van cijfers uit het rapport kan berekend worden dat een nachttrein vaak tussen de 150 en 250 reizigers vervoert, of 100-150 per treintak bij treinen die gesplitst/gecombineerd worden. De bezettingsgraden liggen doorgaans tussen de 45% en 70%. Deze cijfers zijn gemiddelden over het jaar. De bezetting laat bij veel treinen grote fluctuaties zien. Zo kunnen treinen die in het hoogseizoen volgeboekt zijn 's winters meer lege dan bezette plaatsen hebben. Vermoedelijk zijn er ook fluctuaties over de week, aangezien één van de reizigerscategorieën van nachttreinen weekforensen zijn, personen die ver van hun huis werken en alleen het weekend thuis komen; deze reizen vermoedelijk vooral in de vrijdag- en zondagnacht. De seizoensfluctuaties zijn relatief klein op treinen met een hoog aandeel zakelijke reizigers, i. c. de treinen tussen de grote metropolen.

De typische gebruikers van nachttreinen zijn, behalve de genoemde weekforensen en zakelijke reizigers, mensen die op vakantie gaan, familie of kennissen bezoeken, milieubewuste reizigers die auto en vliegtuig mijden, en (met name in Oostenrijk en Italië) groepen scholieren.

Het aantal vervoerde reizigers is de afgelopen decennia flink gedaald. Hierbij spelen een aantal ontwikkelingen van zowel het attractiever worden van alternatieven als het minder attractief worden van de nachttrein. Deze zijn:

- De opkomst van het vliegtuig. Dit veel snellere vervoermiddel trok een groot deel van de langeafstandsreizigers, vooral de meer vermogende, naar zich toe.
- De opkomst van de low-cost carriers. Nu werd het vliegtuig ook interessant voor de minder vermogende langeafstandsreizigers.
- De aanleg van hogesnelheidsspoorlijnen.

- Liberalisering van de busmarkt voor lange afstand.
- Scheiding van infrastructuur en vervoerdiensten waardoor de kosten van gebruik van infrastructuur aan (nacht)treindiensten in rekening gebracht worden.
- Het opheffen van nachttreinen. Dit is misschien wel de belangrijkste oorzaak van de dalende vraag. Stel dat als gevolg van andere factoren het gebruik van een trein met 30% daalt en daarom besloten wordt tot opheffing, dan is 70% van het reizigersverlies direct gevolg van de opheffing.

De opkomst van vliegtuig en low-cost carriers hebben vermoedelijk de nachttrein de grootste klappen toegebracht. Het vliegtuig is het enige vervoermiddel dat zowel op reistijd als comfort concurrerend is met de nachttrein. De low-cost carrier is daarbij ook nog concurrerend op prijs. De hogesnelheidstrein en bus voegen daar een beperkte concurrentie aan toe, de hogesnelheidstrein vooral op de relatief korte afstandsrelaties waar ze dagrandverbindingen kunnen bieden, de bus voor low-budget reizigers.

De ontwikkelingen in de vliegtuigmarkt lijken voor wat betreft de vluchten binnen Europa uitgekristalliseerd te zijn en de nachttreinmarkt niet verder af te romen. De aanleg van hogesnelheidslijnen en de liberalisering van de busmarkt zijn nog in gang en kunnen tot een beperkte verdere daling van de vraag naar nachttreinvervoer leiden. Eén en ander wordt weerspiegeld in de recente ontwikkelingen in de vervoervraag. In sommige landen is de daling omgezet in een stijging (in Duitsland groeide de vraag naar lig- en slaapaccommodatie met 20% tussen 2008 en 2013 volgens Deutscher Bundestag, 2015), in andere landen is de daling nog (?) aan de gang (in Italië daalde de nachttreinbezetting van 260 naar 180 reizigers tussen 2009 en 2014). Overigens betreft de stijging in Duitsland een autonome groei; de recente opheffing van veel nachttreinen zal de vraag de facto hebben doen dalen.

Algemene trends zijn een daling van het aandeel zakelijke reizigers ten gunste van vooral familie- en kennissenbezoek, en een verschuiving naar de meer luxe accommodaties. Dat laatste zal ten dele een gevolg zijn van de toenemende concurrentie van de bus, die vooral reizigers uit de goedkope accommodaties aantrekt. Maar ook wordt een wijziging in de sociale normen gesignaleerd die zorgt voor een tendens naar luxer reizen; men is bijvoorbeeld minder geneigd slaapruiimte te delen met onbekenden. Zo'n tendens is bij de groeiende welvaart goed verklaarbaar.

Prijs

Het tarief dat de reiziger betaalt hangt in sterke mate af van de type accommodatie en de treinbezetting op het moment van boeken. Het kan uiteenlopen van enkele tientjes voor een vroeg geboekte zitplaats of couchette tot zo'n €200 voor een laat geboekte éénpersoons slaapcabine met douche en toilet. Het is de ervaring van de auteur dat de prijs van een couchette vaak aanzienlijk lager is dan –en soms maar een fractie is van– die van een zitplaats per dagtrein terwijl er meer geboden wordt (ligplaats met wasgelegenheden). De prijzen worden laag gehouden vanwege de concurrentie met de goedkope bus en carrier.

4.2 Kosten

De kosten bestaan uit de exploitatiekosten van de treinen, vergoedingen voor gebruik van de infrastructuur en belastingen (brandstofaccijns en BTW). De vergoedingen voor de infrastructuur en belastingen verschillen sterk per land, waardoor de ene maatschappij zich met aanzienlijk hogere kosten geconfronteerd ziet dan de andere. De Duitse spoorwegen klagen bijv. over de hoge BTW die ze moeten betalen (19%) en de hoge infrastructuurvergoedingen in Frankrijk op hun treinen naar dat land (Deutscher Bundestag, 2015). Voor de te betalen vergoedingen voor infrastructuur geldt algemeen dat deze hoger zijn dan de marginale kosten en dat de aanbieders van infrastructuur zo winst maken op het gebruik van hun sporen door de nachttreinen. De exploitatiekosten van nachttreinen zijn hoger dan die van dagtreinen, omdat a) met speciaal materieel gereden wordt dat duurder in aanschaf is, mede vanwege de productie in kleine oplages, b) meer personeel nodig is dat bovendien 's nachts moet werken en daarvoor extra beloond wordt, en c) voorzien moet worden in beddengoed en handdoeken die ook gewassen moeten worden. Gegevens over hoe hoog die kosten nu zijn per trein of treinkilometer zijn moeilijk te vinden. Wel zijn enkele totale kosten bekend. Zo waren de kosten van de City Night Line (met een uitgebreid netwerk) in een onbekend jaar €122 miljoen, en zijn die van het Zweedse nachttreinnetwerk (vier treinen waarvan één met twee takken) €30-€40 miljoen per jaar.

4.3 Opbrengsten-kostenverhouding

De verhoudingen tussen kosten en opbrengsten lopen erg uiteen. De slechtst presterende treinen zijn vermoedelijk de binnenlandse Franse nachttreinen waar "tegenover elke euro die binnenkomt twee euro verlies staat" (Slütter, 2016), dus een kostendekkingsgraad van 30-35%. Het andere uiterste zijn treinen die winstgevend zijn, zoals de internationale nachttreinen van de Oostenrijkse spoorwegen en de trein tussen Stockholm en Malmö. De laatste wist na een verbetering van het product 65% meer reizigers te trekken en uit de rode cijfers te komen (Briginshaw, 2015). Andere gerapporteerde kostendekkingsgraden liggen in de buurt van de 80%, zoals de Calidonian Sleeper in Engeland en de City Night Line in Duitsland. Er is geen duidelijk verband tussen opbrengsten-kostenverhouding en treinbezetting waarneembaar. Waarschijnlijk spelen de landspecifieke kostenfactoren (belastingen, infrastructuurvergoedingen) een belangrijke rol. Als bijvoorbeeld de City Night Line vrijgesteld was van belasting zou hij winstgevend zijn geweest. In het geval van Frankrijk speelt misschien ook een rol dat de binnenlandse nachttreinen geen slaaprijtuigen hebben. Mogelijk zorgt de luxere slaapaccommodatie voor de financiële krenten in de pap.

5. Infrastructuur

Financiële tekorten zijn niet de enige genoemde oorzaak van de opheffing van nachttreinen. Een tweede meermalen genoemde oorzaak is infrastructuur. Voorbeelden zijn de reeds genoemde Palatino Express tussen Parijs en Rome en 'onze' tot vorig jaar incidenteel rijdende nachttrein naar Lourdes die na 95 jaren trouwe dienst werd opgeheven (van der Steen, 2016). Infrastructuur als reden voor opheffing betekent niet

dat voorheen beschikbare infrastructuur niet meer voorhanden is, maar dat bij competitie tussen verschillende treinen bij gebruik van dezelfde infrastructuur voor sommige treinen geen plaats is. De Palatino Express lijkt het slachtoffer te zijn van het drukke nachtelijke goederenvervoer op dezelfde route. De trein naar Lourdes is gestopt omdat het "Franse spoor weinig ruimte heeft voor de pelgrimstreinen" (van der Steen, 2016). Infrastructuurproblemen doen zich ook voor bij het halteren op stations in de ochtend- of avondspits. Veel nachttreinen rijden om die reden al ruim voor de ochtendspits hun eindbestemming binnen of vertrekken voor of na de avondspits. Soms mogen ze niet in het centraal station van een stad stoppen en bedienen daarom een ander station (bijv. in Hamburg). Door deze beperkingen kan geen optimale dienstregeling geboden worden en boeten de nachttreinen in aan attractiviteit.

Gezien het feit dat bij infrastructuurcompetitie vaak ten nadele van de nachttreinen besloten wordt lijkt er een verschuiving van prioriteiten plaats te vinden van incidentele nachttreinen naar de reguliere treindienst voor de korte afstand. Het infrastructuur argument bij de opheffing van nachttreinen is dan vooral een prioriteiten argument. Een vergelijkbare verschuiving van prioriteiten is ook bij dagtreinen te vinden. In Dublin, waar de langeafstandssnelreinen uit Belfast het spoor delen met de voorstadstreinen zijn er plannen om de laatste een betere dienstregeling te bieden wat ten koste gaat van de snelheid van de eerste (Smyth et al, 2016). Dichter bij huis zijn de expresstreinen Berlijn-Amsterdam en Zürich-Brussel binnen Nederland resp. België als intercity-boemel gaan rijden. Of de reden hiervoor nu het gebrek aan infrastructuur is dan wel een besparing op de kosten, de gekozen oplossing houdt het reguliere treinaanbod intact ten koste van de kwaliteit van de meer incidenteel rijdende langeafstandstreinen.

6. Een toekomst voor de nachttrein?

Bij de vraag of de nachttrein in Europa toekomst heeft en zo ja, hoe die er uitziet, spelen twee dingen een rol. De eerste is de economische levensvatbaarheid van deze treinen in de toekomst, de tweede de wil om deze treinen te blijven aanbieden.

6.1 Levensvatbaarheid

De financiële situatie van de huidige of recent opgeheven nachttreinen blijkt een breed spectrum te beslaan van zwaar verlieslatend tot winstgevend. De vraag is hoe dit zich zal of kan ontwikkelen. Kunnen tekorten verkleind of weggewerkt worden, en kan bij winstgevende diensten de winst vastgehouden worden? Het gaat hier net als in hoofdstuk 4 over opbrengsten en kosten, maar dan de verwachting voor de toekomst.

Opbrengsten

De ontwikkeling van de opbrengsten wordt in hoge mate bepaald door de ontwikkeling van de concurrentiepositie van de nachttrein. Een verbetering van deze positie kan leiden tot hogere opbrengsten door meer vervoer bij gelijke tarieven of hogere tarieven zonder vervoerverlies. Voor een verslechtering geldt het omgekeerde. In hoofdstuk 4 is betoogd dat de verslechtering in de afgelopen decennia op zijn einde lijkt te lopen of al gestopt is; de concurrentiepositie bevindt zich nu dichtbij een dieptepunt. Er lijkt daarom in ieder geval toekomst te zijn voor het rudimentaire aanbod dat nog geboden wordt. De vraag is

of er zicht is op verbetering van de concurrentiepositie en uitbreiding van het aanbod. Deze vraag kan in zoverre positief beantwoord worden dat er twee mogelijkheden zijn voor een flinke verbetering van de concurrentiepositie die momenteel onderwerp van discussie zijn.

De eerste betreft het creëren van een gelijk speelveld voor het internationale langeafstandsvervoer in Europa. Nu zijn, anders dan treinen, vliegtuigen vrijgesteld van belastingen en bussen soms vrijgesteld van infrastructuurvergoedingen (Savelberg, 2016). Indien de internationale treinen net als de vliegtuigen vrijgesteld worden van BTW en brandstofaccijns zouden de kosten flink dalen en de treinen vaker winstgevend zijn. Als omgekeerd de vliegtuigen dezelfde BTW en brandstofaccijns moeten gaan betalen als de treinen verbetert de concurrentiepositie van de trein waarschijnlijk in nog sterkere mate vanwege het hoge brandstofgebruik van de vliegtuigen. Het gelijktrekken van de marktcondities is gewenst vanuit economisch-theoretisch oogpunt, terwijl duurzaamheid een argument kan zijn om het ongelijke speelveld om te draaien en de treinen financieel te bevoordelen; overigens gebeurt dit al bij treinen die meer subsidie ontvangen dan aan belasting wordt afgedragen.

Een tweede soms geopperde mogelijkheid die de marktpositie flink zal verbeteren en de opbrengsten op een hoger peil brengen is uitbreiding van het nachtnet met hogesnelheidsnachttreinen (UIC, 2013). De afstanden waarop de nachttrein concurrerend is met het vliegtuig nemen dan flink toe en de trein zal nieuwe markten aanboren. De netuitbreiding zal echter ook hoge extra kosten met zich meebrengen, zodat het de vraag is of de financiële situatie als geheel verbetert.

Voor de vervoerders lijken er ook mogelijkheden te zijn om via aanpassingen van het huidige product meer opbrengsten te genereren. De forse toename van het vervoer op de nachttrein tussen Stockholm en Malmö na een productverbetering doet vermoeden dat de vraag naar nachttreinvervoer tamelijk elastisch is. Misschien kan door het doorvoeren van een aantal kleine verbeteringen de vraag redelijk opgekrikt worden. Bij de Zweedse nachttrein speelde optimalisering van de dienstregeling een belangrijke rol. Bij nachttreinen maken infrastructuurbelemmeringen een optimale dienstregeling vaak niet mogelijk. Als deze belemmeringen opgeheven worden (nachttreinen meer prioriteit krijgen of sporen bijgebouwd worden) kan een beter product geboden worden dat meer reizigers aantrekt. Een andere denkbare productverbetering is een soepeler verloop van de informatievoorziening en het boekingsproces. De vliegtuigbranche heeft dit veel beter georganiseerd dan de treinbranche. Een verbeterd boekingsproces kan de trein attractiever maken *en* voorkómen dat plaatsen onbezet blijven waar wel vraag naar is. Nu wordt de beschikbare accommodatie soms gepartitioneerd toegewezen aan verschillende boekingsbureaus waardoor het kan gebeuren dat iemand die wil boeken te horen krijgt dat de trein vol is terwijl (bij andere bureaus) nog plaatsen beschikbaar zijn.

Mogelijk kan ook een ander prijsbeleid de financiële situatie verbeteren. De tarieven voor de nachttrein zijn nu soms veel lager dan die voor de dagtrein. De vraag is wat het effect is van het optrekken van de tarieven naar dagtreinniveau. Een aantal low-budget reizigers zal de trein de rug toe keren, maar de daardoor gederfde inkomsten zijn misschien kleiner dan de extra inkomsten van de blijvende reizigers.

Tenslotte zijn er enkele autonome ontwikkelingen die voor hogere opbrengsten kunnen zorgen. De eerste is de algemene groei in het langeafstandsvervoer die naar verwachting voorlopig door blijft gaan. De tweede is de vergrijzing; oudere mensen zouden minder geneigd zijn te vliegen (of niet meer mogen vliegen) en vaker de trein nemen. Als derde ontwikkeling kan genoemd worden de toegenomen hang naar luxe die leidt tot een verschuiving van de goedkope eenvoudige accommodatie naar de duurdere luxe accommodatie.

Kosten

De grote verschillen in de financiële prestaties van nachttreinen lijken in belangrijke mate verklaard te kunnen worden door verschillen in de kosten, en dan vooral in kostenposten waar de exploitanten van treinvervoer geen invloed op hebben, namelijk de belastingtarieven en het vergoedingstarief voor de infrastructuur. In beide gevallen is een toekomstige verlaging van de kosten waarschijnlijker dan een verhoging. De belastingtarieven zouden verlaagd kunnen worden als overheden de belastingcondities voor de verschillende modaliteiten gelijk gaan trekken, of als ze het gebruik van relatief duurzame vervoerwijzen belastingtechnisch gaan stimuleren. Wat betreft de infrastructuurvergoeding signaleert het rapport dat nachttreinaanbieders vaak een "mark-up" moeten betalen, een opslag op de marginale kostprijs. Hier is denkbaar dat deze kosten teruggebracht worden tot de marginale kosten, eventueel op voorschrift van de overheid.

Verder lijkt een besparing mogelijk te zijn op een kostenpost waar de treinexploitanten wel invloed op hebben, namelijk het materieel. Nu kopen en beheren de exploitanten vaak hun eigen kleine vloot van rijtuigen voor nachtvervoer. Indien ze gezamenlijk het materieel (geharmoniseerd) in het groot inkopen kunnen reducties op de prijs bedongen worden.

Geconcludeerd kan worden dat er een potentie is voor verbetering van de levensvatbaarheid van nachttreinen, zowel wat betreft hogere opbrengsten als lagere kosten.

6.2 Willingness to provide

Een belangrijke voorwaarde voor het voortbestaan van nachttreinen is de wil om zulke treinen te blijven aanbieden. Het gaat om de wil van treinexploitanten om dit type product te handhaven, van infrastructuraanbieders om ruimte ter beschikking te stellen, en/of van overheden om zulke treinen aan te besteden en eventueel te subsidiëren of te ontzien bij de belastingheffing. Het betrekkelijke gemak waarmee treinen opgeheven worden, het uitblijven van een goed boekingssysteem voor langeafstandstreinen, de lage prioriteit bij infrastructuurtoewijzing en de belastingtechnische bevoordeling van de luchtvaart doen vermoeden dat er in het algemeen bij geen van deze partijen een duidelijke wil is voor continuering. Er zijn wel enkele uitzonderingen, de Oostenrijkse spoorwegen die een aantal door anderen afgestoten verbindingen heeft overgenomen en ambities heeft om uit te breiden, en de Russische spoorwegen die enkele van de verbindingen tussen Moskou en West-Europa die na het uiteenvallen van de Sovjet Unie verdwenen, recentelijk hersteld heeft. Ook zijn sommige overheden bereid nachttreindiensten te subsidiëren (waaronder, opmerkelijk genoeg, het Verenigd

Koninkrijk). In Frankrijk is de bereidheid tot subsidiëring beperkt tot de nachttreindiensten waarvoor geen goede parallelle hogesnelheidsverbinding geboden wordt. Bij de uitbreiding van het TGV-net wordt het aantal gesubsidieerde nachttreinen kleiner wat de facto tot opheffing leidt. Concluderend kan gesteld worden dat er geen duidelijke wil lijkt te zijn voor continuering van een nachttreinnet, uitzonderingen daargelaten.

7. Conclusie en aanbeveling

De nachttrein is een zeer tijdsefficiënte wijze van vervoer en voor lange afstanden het beste treinalternatief voor het vliegtuig. Niettemin is het vervoer per nachttrein in West-Europa een paar decennia geleden in een vrije val geraakt, vooral juist door de concurrentie met het vliegtuig. Nu lijkt het dieptepunt bereikt te zijn en is er potentie voor groei. De wil tot uitbreiding van nachttreindiensten lijkt echter gering te zijn.

De financiële prestaties van de Europese nachttreinen verschillen hemelsbreed. De verschillen lijken in belangrijke mate bepaald te worden door verschillen in twee kostentypen waar de treinexploitanten geen invloed op hebben, namelijk belastingen en prijs voor gebruik van de infrastructuur. Een aanbeveling is om een genormaliseerde berekeningsmethodiek van de kosten te ontwikkelen die een theoretisch goede indicatie van de feitelijke kosten geeft en de financiële prestaties van de verschillende treinen vergelijkbaar maakt. Als bij de berekening ook nog uitgegaan wordt van de economisch-theoretisch gewenste situatie van gelijke marktcondities, wordt de maatschappelijk-financiële situatie van de nachttreinen correcter weergegeven dan met de nu gepubliceerde cijfers.

Literatuur

Briginshaw, David (2015) SJ reports 65% growth in overnight train traffic, *International Railway Journal*, June 12

Deutscher Bundestag (2015) Wortprotokoll der 26. Sitzung, Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin

Savelberg, Fons (2016) De internationale nachttrein is het redden niet waard, stelling besproken in *KIM keurt ...*, pp. 107-111, Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Slütter, Michiel (2016) Schrijf de nachttrein niet af, *OV Magazine* nr. 4, pp. 22-24

Austin Smyth, Edward Humphreys and Luke Kelleher (2016) EU Rail Reforms and Cross Border Passenger Rail Services - A Paradox? Developments affecting and Potential Wider Insights from the UK's First Cross Border Route, paper voor de 46^{ste} European Transport Conference, Barcelona

Steer Davies Gleave/Politecnico di Milano (2017) Research for TRAN Committee – Passenger night trains in Europe: the end of the line? European Parliament, Directorate-General for Internal Policies, Policy Department B, Transport and Tourism, Brussel

UIC (2013) UIC-study Night trains 2.0, New opportunities by HSR? DB International GmbH

Van der Steen, Paul (2016), Het echte wonder was de treinreis, NRC Handelsblad, 12 september 2016, pp. 8-9