

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1536

Vragen van de leden **Amhaouch** en **Palland** (beiden CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat European Sleeper de dienstregeling van de nieuwe nachttrein tussen Brussel, Rotterdam, Amsterdam, Berlijn en Praag heeft bekendgemaakt* (ingezonden 10 januari 2022).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 2 februari 2022).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «European Sleeper heeft de dienstregeling van de nieuwe nachttrein tussen Brussel, Rotterdam, Amsterdam, Berlijn en Praag bekendgemaakt»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat de European Sleeper buiten de Randstad op geen enkel ander treinstation zal stoppen binnen Nederland? Deelt u de mening dat het een gemiste kans is dat deze trein niet stopt in Overijssel, bijvoorbeeld op station Hengelo, zodat ook mensen in Oost-Nederland gemakkelijk gebruik kunnen maken van deze trein?

Antwoord 2

Aangezien European Sleeper de nachttrein in open toegang aanbiedt en niet onder contract staat bij welke partij ook, staat het European Sleeper vrij om te bepalen welke steden haar treinen aandoet binnen de (on)mogelijkheden die het spoor en de afstemming met wensen van het andere spoorverkeer daarvoor bieden.

Zie ook het antwoord op vraag 3.

¹ SpoorPro.nl, 20 december 2021, (Nachttrein European Sleeper naar Praag start vanaf zomer 2022 | SpoorPro.nl)

Vraag 3

Wat is de betrokkenheid van de overheid en NS bij de totstandkoming en instandhouding van de European Sleeper? Gaat er subsidie naar dit bedrijf ter ondersteuning van deze internationale treindienst? Zo ja, welke voorwaarden zijn verbonden aan deze subsidiegelden?

Antwoord 3

De Nederlandse overheid en de NS zijn niet betrokken bij de totstandkoming en instandhouding van European Sleeper. Het Ministerie van IenW heeft wel contact met European Sleeper en waar mogelijk geholpen in haar contacten de treindienst tot stand te brengen. Er gaat geen subsidie naar dit bedrijf.

Vraag 4

Doen de huidige internationale (nacht)treinen die in Nederland rijden alleen steden in de Randstad aan of zijn er ook nachttreinen die stoppen op regionale treinstations? En bent u het ermee eens dat internationale (nacht)treinen ook regionale internationale stations moeten aandoen, zodat ook mensen uit de regio gebruik kunnen maken van internationale (nacht)treindiensten?

Antwoord 4

De huidige internationale (nacht)treinen die in Nederland rijden, doen niet alleen steden in de Randstad aan. Naast Roosendaal, stoppen er ook (snelle) internationale (nacht)treinen op Arnhem en Breda. De IC Berlijn stopt daarnaast in Hilversum, Amersfoort, Apeldoorn, Deventer, Almelo en Hengelo. Kortere grensoverschrijdende verbindingen (zoals Maastricht-Luik of Eindhoven-Düsseldorf) doen verschillende halteplaatsen aan in de verschillende grensregio's.

Het ontwikkelen van de dienstregeling is in beginsel de verantwoordelijkheid van de vervoerder zelf, inclusief de keuze voor een bepaald stoppatroon. Daarbij dient de vervoerder een afweging te maken tussen onder andere snelheid en het aantal gewenste en welke halteplaatsen, het bijbehorende aantal in- en uitstappers en de kosten en opbrengsten die daaraan vast zitten. Daarbij spelen in binnen- en buitenland ook de (on)mogelijkheden van de spoorinfrastructuur en de wensen van het andere spoorverkeer een rol. Vervoerders die onder een concessie rijden moeten hierbij uiteraard eventuele eisen uit de concessie in acht nemen.

Het is begrijpelijk dat steden graag willen dat een internationale trein ook bij hen stopt, maar dat zal helaas niet altijd de uitkomst zijn na bovenstaande afweging. Voor langere afstanden zullen vaak relatief weinig halteplaatsen tussen eind- en beginpunt worden gepland om zo tot een aantrekkelijke reistijd te komen en zal voor reizigers, net als bij vliegtuig, boot of internationale bus ook regelmatig sprake zijn van voor- en natransport. Goede internationale, nationale en regionale verbindingen kunnen elkaar daarin ook aanvullen en versterken.

De hoofdrailnetconcessie voorziet in de mogelijkheid voor bepaalde partijen – waaronder decentrale overheden – om bij NS een verzoek in te dienen voor het rijden van additionele treindiensten. Hierbij is bijvoorbeeld te denken aan het uitbreiden van het nachtnet. Voor deze additionele treindiensten kan de vervoerder kosten in rekening brengen (bij bijvoorbeeld decentrale overheden). Met vervoerders in open toegang, zoals European Sleeper, kunnen vanuit decentrale overheden wellicht ook dergelijke afspraken worden gemaakt. Van European Sleeper heb ik begrepen dat zij altijd bereid zijn om met betrokkenen in gesprek te gaan.

Vraag 5

Heeft u zicht op de ontwikkeling van nieuwe internationale (nacht)treindiensten in Nederland? Zo ja, kunt u met de Kamer delen welke internationale (nacht)treinen op dit moment in Nederland rijden en welke er de komende vier jaar op de planning staan om erbij te komen?

Antwoord 5

Met de marktverkenning internationale verbindingen in open toegang² is inzicht verkregen in mogelijke toekomstige ontwikkelingen voor alle internationale treinverbindingen in de periode vanaf 2025. Daarbij is duidelijk geworden dat diverse partijen geïnteresseerd zijn in het aanbieden van nachttreinvervoer in open toegang. Vervoerders in open toegang dienen 18 maanden voor aanvang van de dienstregeling te melden bij de ACM dat zij het voornemen hebben voor het starten van een nieuwe internationale passagiersdienst, waarna deze melding door de ACM wordt gepubliceerd op de website. Het staat vervoerders daarnaast uiteraard vrij om zelf hun plannen te delen. Vanuit het Ministerie van IenW worden ontwikkelingen proactief gevolgd om, voor zover mogelijk, overzicht te houden op (mogelijke) ontwikkelingen.

Ten opzichte van het laatste overzicht van (toekomstige) internationale verbindingen bij de brief van juli 2019³ over dit onderwerp, zijn daar tot nu toe de nachttreinen naar Wenen en Zürich (van NS in samenwerking met ÖBB) en de diensten van GreenCityTrip bijgekomen⁴. Verwacht worden nog de nachttrein van European Sleeper in samenwerking met Regiojet naar Praag en een uitbreiding van de bestemmingen van GreenCityTrip. In het wintersportseizoen biedt Railexperts in samenwerking met de Treinreiswinkel onder de naam Alpen Express al jaren nachttreinen aan tussen Nederland en Oostenrijk. Deze treindienst was niet opgenomen in het laatste overzicht omdat de trein slechts enkele maanden per jaar rijdt.

Vraag 6

Hoeveel subsidie gaat er vanuit het Rijk naar bedrijven die internationale treindiensten aanbieden? Welke voorwaarden zijn er aan deze subsidiegelden verbonden?

Antwoord 6

Het Rijk onderhoudt alleen een directe concessierelatie met NS. De meeste internationale treinen maakten reeds deel uit van deze HRN-concessie, waarvoor NS het Rijk betaalt om die te mogen rijden. Sinds begin 2021 is de proef met de nachttrein Wenen onder deze concessie gebracht⁵. Voor het uitvoeren van deze dienst tot eind 2024 wordt een subsidie verstrekt aan NS ter hoogte van het netto financieel effect met een maximum van € 6,7 mln. Voor deze gesubsidieerde proef is destijds gekozen⁶ om op korte termijn de groeiende vraag naar internationaal treinvervoer te faciliteren en Nederland aan te sluiten op het netwerk van Europese nachttreinen. Ook andere partijen zijn destijds uitgenodigd om, met of zonder subsidie, concrete plannen aan te bieden voor het herintroduceren van de nachttrein in Nederland. Op deze mogelijkheid is door marktpartijen niet ingegaan. In combinatie met het uitgevoerde marktonderzoek werd een soortgelijk aanbod op dezelfde termijn door andere partijen niet verwacht. Nadien zijn er de nieuwe, in het antwoord op vraag 5 genoemde, initiatieven voor nachttreinverbindingen vanuit de markt gekomen, waarvoor deze partijen geen subsidie ontvangen.

Vraag 7

Deelt u de mening dat regionale treinstations, in navolging van regionale (spreiding) burgerluchthavens, een belangrijke rol kunnen spelen in het welslagen van het internationale treinnetwerk van en naar Nederland? Zo ja, kan dit ook expliciet onderdeel gaan uitmaken van de strategie omtrent internationaal treinverkeer in Nederland? Zo nee, waarom niet?

² Kamerstuk 29 984, nr. 955

³ Kamerstuk 29 984, nr. 854

⁴ GreenCityTrip organiseert stedentrips met de nachttrein in combinatie met hotelovernachtingen ter plekke. Losse tickets zijn ook te koop. Waar GreenCityTrip begon met de bestemmingen Praag, Venetië, Milaan, Wenen, Verona en Innsbruck, zijn sinds kort ook reizen naar de bestemmingen Göteborg, Malmö, Kopenhagen, Bologna, Florence, Salzburg, Linz, Como en Bolzano te koop.

⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 920

⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 868

Antwoord 7

Ik hecht sterk aan goede internationale verbindingen, zeker ook per spoor. In het coalitieakkoord is aangegeven dat het kabinet hier volop mee aan de slag gaat. De wijze waarop dat verder vorm wordt gegeven, wordt in de komende periode bepaald, mede op basis van de eerder genoemde uitkomsten van de marktverkenning naar internationale verbindingen in open toegang. Zie verder mijn beantwoording van vraag 4.

Vraag 8

Kunt u erop toezien dat bij de uitrol van het internationale (nacht)treinennetwerk in Nederland internationale treinen ook zullen stoppen op regionale treinstations in Noord-, Oost- en Zuid-Nederland?

Antwoord 8

Zie mijn beantwoording van vraag 7.

Vraag 9

Welke invloed heeft het toenemende aantal internationale (nacht)treinen op de binnenlandse spoordiensten? In hoeverre wordt er rekening gehouden met de binnenlandse spoordiensten bij het toelaten van nieuwe internationale (nacht)treinen? Hoeveel ruimte is er nog voor het toelaten van nieuwe internationale (nacht)treinen zonder dat dit van invloed is op de reguliere nationale treindiensten?

Antwoord 9

Op 24 december 2021 heeft mijn voorganger u de uitkomsten gestuurd van de marktverkenning internationale verbindingen in open toegang⁷. De resultaten van dit onderzoek laten onder andere zien dat de (beperkte) capaciteit op ons (Europese) spoornet voor alle wensen die er zowel nationaal als internationaal zijn, een van de toetredingsdrempels vormt voor (de groei van) het internationale treinverkeer. In principe worden nieuwe internationale treindiensten toegelaten op het Nederlandse spoor als zij voldoen aan de daarvoor gestelde Europese en Nederlandse eisen. Vervolgens kan deze partij capaciteit aanvragen bij ProRail, waarna ProRail conform de daarvoor geldende regels de beschikbare capaciteit verdeelt tussen de aanvragen van de verschillende partijen (nationaal, regionaal, goederen, internationaal). De verdeling van de capaciteit voor 2022 heeft laten zien dat nagenoeg alle aangevraagde treinpaden aan vervoerders kunnen worden gegeven, zij het niet altijd zoals zij dit het liefste gewild hadden.

⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 955