



gemeente Eindhoven

Raadsnummer 15R6506

Inboeknummer 15bst01352

Dossiernummer 15.41.451

Beslisdatum B&W 6 oktober 2015

Commissie notitie

Onderwerp: Brabants Nachtnet.

Inleiding

Sinds 2008 is het Brabants Nachtnet op het spoor actief via achtereenvolgende proeven. Per medio december 2015 zal een definitieve vorm van nachtvervoer op het spoor, op vrijdag en zaterdag nacht tot 02 uur, doorgezet worden binnen de concessie van NS en dus voor rekening en risico van NS. In onderzoek en discussie is thans in welke vorm het late nachtvervoer (02 – 04 uur) vorm gegeven kan en dient te worden en welke aanvullende maatregelen ter overweging zouden zijn.

Wettelijke taak

Kerntaak gekoppeld aan het werkprogramma van het college

- Vele wegen die naar schone lucht leiden:
 - o Eindhoven energieneutraal in 2045, inclusief mobiliteit
 - o Een duurzaam bereikbare stad met een verandering van de vervoerswijze (meer lopen, meer fietsen en meer gebruik van OV)
- Een kloppend stadshart:
 - o De binnenstad als visitekaartje voor het centrum van de Brainportregio

Een totaalbeleving op het gebied van winkels, horeca, openbare ruimte en evenementen

Onvermijdelijk

Advies gevraagd aan de commissie om een open discussie te voeren over de verdere invulling van het Brabants Nachtnet.

Samenvatting

Negen jaar geleden, in 2006, heeft uw raad, samen met andere Brabantse steden (Tilburg, 's-Hertogenbosch, Breda) en de provincie, initiatieven genomen tot een aansluiting van onze provincie op het NS-nachtnet dat in de Randstad functioneert. Dit heeft geleid tot een aantal experimenten die hebben geresulteerd in een structureel en rendabel Brabants nachtnet op vrijdag- en zaterdagnacht tot 02 uur, dat door de NS



geëxploiteerd wordt. In de loop der tijd heeft ook Dordrecht zich aangesloten op dit initiatief.

Het laten rijden van nachttreinen ná 02 uur blijkt echter structureel onrendabel te zijn. De provincie, die opdrachtgever is voor het nachtnet, heeft daarom eerder dit jaar besloten hieraan niet langer bij te dragen en te stoppen met de onrendabele nachttreinen. Als alternatief heeft de provincie besloten tot invoering van nachtbusen. De businesscase daarvoor is u via de raadsinformatiebrief op 7 juli 2015 voorgelegd. Het college heeft u daarin ook geïnformeerd te hebben besloten, evenals de andere partners, in te stemmen met onderdeel A uit de businesscase, de treinvervangende busen na 02 uur 's nachts. Eindhoven betaalt daaraan een bijdrage van € 10.000,- per jaar voor de komende drie jaar. In de businesscase van de provincie is de verwachting uitgesproken dat de busen daarna kostendekkend kunnen zijn. De bus zal door een langere reistijd wellicht minder reizigers trekken, maar de exploitatiekosten zijn structureel lager. De raad is daarover in juli middels een raadsinformatiebrief geïnformeerd. De provincie bereidt nu de invoering van nachtbusen met ingang van december 2015 voor. Op verzoek van zowel de Bossche als Eindhovense raad is onderzocht of er toch een late nachttrein verbinding (02 – 04 uur) op het traject Eindhoven – 's-Hertogenbosch - Utrecht – Amsterdam kan komen. De NS heeft een offerte uitgebracht voor twee late ritten per richting, die in Utrecht aansluiting geven op het Randstedelijk nachtnet.

De vraag ligt voor of de steden van deze offerte gebruik wil maken. NS verwacht uiterlijk 1 december 2015 aan antwoord.

Naast de bovengenoemde ontwikkelingen spelen de voorstellen voor de andere onderdelen uit de businesscase; ook hier moeten keuzes worden gemaakt. Middels deze notitie wordt de raad actief betrokken worden bij voorbereiding van deze keuzes.

Geschiedenis Brabants Nachtnet

2006 - 2008

In 2006 zijn in de B5-gemeenten en de provincie moties aangenomen om te werken aan een Brabants Nachtnet. Dit nachtnet zou aansluiting moeten krijgen op het bestaande Randstedelijke nachtnet.

2008-2010

Die politieke initiatieven hebben geleid tot een start van een Brabants Nachtnet in december 2007. Het betrof een 1e proef voor drie jaar (2008 t/m 2010) om te bezien of gekomen kon worden tot de uitvoering van een kostendekkend nachtnet. De genoemde partijen hebben gezamenlijk de kosten van deze proef betaald. De kosten voor Eindhoven waren €300.000 voor drie jaar.

2011-2012

Uit een evaluatie van de eerste proef bleek deze succesvol te zijn: de nachttreinen tot 02:00 uur werden goed gebruikt; na 02:00 uur waren er echter weinig passagiers. De reizigersomvang vóór 02 uur was echter onvoldoende om het lagere aantal daarvan en de hogere exploitatiekosten (o.a. beveiliging) daarvan ná 02 uur te compenseren. In 2010 is besloten een 2^e proef te doen, bestaande uit een verlenging met twee jaar tot en met 2012. Voor het rijden van de nachttreinen waren de Eindhovense kosten in totaal



€ 37.000. De nachttreinen tot 02:00 uur waren inmiddels kostendekkend geworden, zodat de Brabantse nachtnetpartners hieraan niet meer hoefden bij te dragen.

2013-2015

Uit de proef van 2010 t/m 2012 bleek dat de treinen tot 02:00 rendabel waren; de treinen na dat tijdstip waren het echter niet. Provincie en B5 wilden toch nog een poging wagen om de nachttreinen tussen 02:00 en 04:00 uur te behouden. Daarop is in overleg met alle partners besloten tot een 3^e proef voor drie jaar. De kosten daarvoor voor Eindhoven bedroegen in totaal € 73.000,-

2016 - ?

Eind 2015 loopt deze 3^e proef af. In 2015 is duidelijk dat de rendabele Brabantse nachttreinen tot ca. 02:00 uur structureel deel gaan uitmaken van de zogeheten Hoofdrailnetconcessie van NS voor de komende tien jaar. Hiervoor is dus geen Brabantse exploitatiebijdrage meer nodig. Dit succes is te danken aan de bovengenoemde proeven.

Telcijfers van de NS maken ook duidelijk dat de late nachttreinen na 02:00 uur onrendabel zijn en blijven; de proeven in de periode vanaf 2008 hebben in die periode niet geleid tot groei. De exploitatiekosten van de onrendabele late nachttreinen zouden volgens offerte van de NS € 705.000 per jaar betreffen. In 2015 heeft de provincie daarom besloten niet langer mee te betalen aan de onrendabele late nachttreinen. Met ingang van de dienstregeling 2016 komen de late nachttreinen dus te vervallen.

Businesscase Nachtbussen provincie

Op verzoek vanuit de raden van betrokken steden en de staten heeft de provincie onderzocht of nachtbussen een alternatief kunnen zijn voor de vervallende late nachttreinen. Over de resultaten van deze businesscase bent u geïnformeerd via de raadsinformatiebrief van 7 juli 2015. De hoofdonderdelen van deze businesscase zijn:

Treinvervangende nachtbussen (onderdeel A)

Als alternatief voor de onrendabele late nachttreinen bereidt de provincie de invoering van treinvervangende nachtbussen (tussen 02 en 04 uur) voor per december 2015. Dit als pilot voor drie jaar. Een kostendekkende exploitatie daarna behoort tot de mogelijkheden. De provincie heeft of verwacht van alle deelnemende steden instemming om deel te nemen aan de proef van drie jaar. Het Eindhovense college heeft 7 juli 2015 besloten hier aan deel te nemen. De kosten voor Eindhoven daarvoor bedragen voor € 30.000 (€ 10.000 per jaar). Uw raad is daarover geïnformeerd per raadsinformatie van 7 juli j.l.

Andere voor Eindhoven relevante onderdelen

Naast bovenstaande pilot over de jaren 2016 – 2018 heeft de provincie nog andere wensen en ideeën voor nachtvervoer ontvangen. Het betreft, voor zover voor Eindhoven relevant:

- een aanvullende nachtbusverbinding Helmond – Eindhoven tot 02.00 uur (onderdeel B; kosten voor Eindhoven ca .€ 20.000,- / ca 7.000,- per)
 - de treinoptie voor dit onderdeel B: treinverbinding Helmond - Eindhoven tot 02 uur
- Voor onderdeel B (verbinding Helmond – Eindhoven) wordt in de businesscase voor de busoptie aangegeven dat verwacht wordt dat een kostendekkend niveau niet wordt bereikt. Starten met een pilot en doorgaan na drie jaar kan betekenen dat een



permanente bijdrage dan nodig is. Voor de treinoptie is voor een betere kostenbepaling offerte bij NS aangevraagd. De kosten voor Eindhoven bedragen conform deze offerte van NS € 20.000,- / ca. € 7.000,- per jaar.

- verder onderzoek naar de mogelijkheid van uitbreiding van de bediening van het HOV-net (Volans) aansluitend op het nachtnet spoor; voor Eindhoven gaat het hier dan met name om de busverbinding Eindhoven-Veghel/Uden-Oss. De kosten voor Eindhoven hiervoor bedragen € 7.000,-

Ook is budget opgenomen voor communicatie en marketing van de mogelijke nieuwe nachtverbindingen. De kosten voor Eindhoven bedragen in totaal € 10.000,-

Alle onderdelen zijn in de businesscase van de provincie verwerkt en voorzien van een kostenraming en een voorstel voor kostendeling. Voor de kostendeling is uitgegaan van 50% bijdrage van de provincie en 50% bijdrage van de steden. De bijdrage van de steden is daarbij toegekend aan de steden die belang hebben bij het onderdeel. In het najaar wil de provincie verdere voorstellen voorbereiden in overleg met de steden.

Onderdeel	Pilot Vrijdag- en zaterdagnacht	Bijdrage overheden / 3 jaar	Bijdrage overheden / jaar	Provincie NB 50%	Eindhoven	Tilburg	Breda	Dordrecht	's-Hertogenbosch	Helmond	Oss	Aantal gemeenten
A	Treinvervangende bussen 2.00 - 4.00 uur	300	100	150	30	30	30	30	30			5
B	Helmond - Eindhoven Bus tot 2.00 uur	80	27	40	20					20		2
C	Oss - 's-Hertogenbosch Bus tot 2.00 uur	93	31	47					23		23	2
D	Breda - Utrecht Bus tot 2.00 uur	240	80	120			120					1
	Communicatie B en C	100	33	50	10		10		10	10	10	5
E	Onderzoek Volans	70	23	35	7	7	7		7		7	5
	Totaal / 3 jaar Bus	883	294	441	67	37	167	30	70	30	40	
	Totaal / jaar	294	98	147	22	12	56	10	23	10	13	
B	Helmond - Eindhoven Trein tot 2.00 uur	180	60	90	45					45		2
C	Oss - 's-Hertogenbosch Trein tot 2.00 uur	180	60	90					45		45	2
	Totaal / 3 jaar trein maximaal	1070	357	535	92	37	167	30	92	55	62	
	Totaal / jaar trein maximaal	357	119	178	31	12	56	10	31	18	21	
<p>Voor de treinoptie is het maximumbedrag gerekend uit de indicatie van NS Afronding bijdragen op hele 1000-tallen gerekend over 3 jaren. Partners van wie een bijdrage wordt verwacht, per onderdeel</p>												

Tabel: onderdelen businesscase provincie met kostenraming en voorstel kostendeling

Opmerking: In de businesscase was voor de treinoptie onderdeel B nachttrein Helmond-Eindhoven een veilige raming gemaakt op basis van kencijfers (€ 60.000,- / jr). Inmiddels heeft NS offerte uitgebracht hiervoor aan de provincie. De kosten daarvoor bedragen ca € 40.000,- per jaar. Met gelijke kostenverdeling zou dit voor Eindhoven € 10.000,- per jaar betekenen.

Late nachttreinverbinding Eindhoven – 's-Hertogenbosch - Utrecht - Amsterdam

Naar aanleiding van aangenomen raadsmoties in Eindhoven en 's-Hertogenbosch heeft de NS op 27 juli 2015 een offerte uitgebracht aan de gemeente Eindhoven voor twee late ritten die aansluiting geven op het nachtnet in de Randstad; vanuit Utrecht om 01:48



en om 02:48 naar 's-Hertogenbosch en Eindhoven; vanuit Eindhoven om 2:27 en 3:27 naar 's-Hertogenbosch en Utrecht. De kosten bedragen € 280.000 per jaar, gedurende een periode van 3 jaar. De provincie heeft besloten niet meer bij te dragen aan onrendabele nachttreinen. De kosten voor Eindhoven bedragen dan € 140.000,- per jaar.

Cijfers gebruik nachttreinen

Om uw raad meer inzicht te geven in de dienstverlening, en de reizigersaantallen en de kosten, is geput uit de gegevens van de NS en van de provincie.

Hieruit blijkt het volgende.

- op basis van de chipkaartdata constateert de NS dat zo'n 75% van de reizigers in het Nachtnet vóór 02:00 uur incheckt.
- Tussentijdse monitoring van NS geeft aan dat de treinen op het traject Eindhoven – 's-Hertogenbosch – Utrecht ná 02:00 uur gemiddeld 41 personen per trein vervoeren (vóór 02:00 uur zijn dat er gemiddeld 124) ; voor de route naar Rotterdam zijn deze cijfers 101 respectievelijk 33. De cijfers zijn de afgelopen jaren stabiel aldus NS.
- NS heeft aangegeven dat een gemiddelde bezettingsgraad van minimaal 80 personen per trein noodzakelijk is om de treinen kostendekkend te laten rijden
- er is onvoldoende informatie beschikbaar om de precieze herkomst en bestemming van de gebruikers van de late nachtnetritten te kunnen bepalen.
- vóór 02:00 uur zijn de treinen voornamelijk gevuld met reguliere reizigers die na een avondje uit met de trein naar huis willen. Ná 02:00 uur zijn de reizigers vooral jeugdige uitgaanspubliek. De omvang van transfers naar Schiphol is beperkt.
- de nachttreinen vanuit Amsterdam naar Eindhoven bieden tot vertrek om 2:17 uur een directe verbinding; daarna is er sprake van ca 10 minuten overstaptijd in Utrecht. Dit zal bij een eventuele inzet van de late nachttreinen vanaf december 2016 niet veranderen.
- de nachttreinen vanuit Eindhoven naar Amsterdam bieden een onaantrekkelijke verbinding; er is sprake van een overstaptijd van 45 tot 55 minuten in Utrecht. De NS biedt aan om bij de eventuele inzet van de late nachttreinen vanaf december 2016 de vertrektijden uit Eindhoven en 's-Hertogenbosch aan te passen zodat de overstap in Utrecht gunstiger wordt.
- een rekensommetje op basis van de bovenstaande informatie: per jaar gaat het om 52 weken, 2 dagen per week, met 4 ritten per dag à 41 reizigers. In totaal worden er dan met de late nachttreinen $52 \times 2 \times 4 \times 41 = 17.056$ reizigers per jaar vervoerd op het traject Eindhoven – 's-Hertogenbosch – Utrecht.
- De kosten per treinreiziger zijn, gezien de offerte van de NS - voor 4 ritten tussen Utrecht en Eindhoven tussen 02 en 04 uur - van € 280.000 dan ruim € 16,- per reiziger. Dit indien er straks net zoveel mensen gebruik maken van die late nachttreinen als nu het geval is.
- Op hetzelfde traject zullen na 2015 ook nachtbussen rijden. De bovenstaande reizigers kunnen en zullen daar straks gebruik maken. De reizigers zullen zich verdelen over de beschikbare treinen en bussen. Daarom zullen er minder mensen van de treinen gebruik maken dan nu; daarmee zullen de kosten per reiziger toenemen. Een relevante toename van reizigers valt gezien de cijfers van de afgelopen jaren niet te verwachten.



Legenda:

zwart: hier rijden nachtreinen (tot 02 uur) en m.i.v. dec. 2015 treinvervangende nachtbussen (02 – 04 uur)

groen: voor dit traject heeft de NS geoffreerd voor nachtreinen (02 - 04 uur) per dec. 2016

DISCUSSIE T.A.V. DE HOOFDVRAGEN EN VOORKEURSRICHTING COLLEGE

De gemeente dient een drietal hoofdvragen te beantwoorden richting provincie. Deze worden hieronder voorgelegd, met een voorkeursantwoord en hoofdgedachte voor een positief of een negatief antwoord.

Binnen de begroting zijn voor geen enkele optie aanvullende middelen voor het nachtnet gereserveerd.

1. Late nachttreinverbinding Eindhoven–'s-Hertogenbosch–Utrecht 02.00 – 04.00 uur

Deze verbinding bevindt zich in het tijdvak van de onrendabele uren (zoals uit de meerjarige pilot nachtnet Brabant eerder is gebleken). De provincie wil daarom ook niet bijdragen. NS heeft offerte gedaan aan Eindhoven en 's-Hertogenbosch met jaarlijkse kosten van € 280.000,-, dus € 140.000,- per stad, indien beide steden hier gebruik van willen maken. Voor drie jaar komt dit voor Eindhoven neer op € 420.000,-

Vraag: willen we van deze aanbieding gebruik maken?

Ja: Een nachtelijke late verbinding is op dit traject van (economische) meerwaarde voor Eindhoven. Nachtreinen bieden een hogere kwaliteit en de reistijd is korter. Nachtbussen bieden een verbinding van mindere kwaliteit. De reistijd per bus is langer. Daarom moeten treinen rijden, geen nachtbussen.



Nee: Door mee te doen aan het nachtbusnet is de verbinding in de late uren voldoende gewaarborgd. Het gaat om het onrendabele deel van het nachttreinnet met relatief weinig reizigers. De provincie draagt niet bij aan extra nachttreinen. De kosten zijn totaal voor rekening van de steden en zijn maar een fractie van de kosten voor de trein (€ 420.000,- voor een late nachttreinverbinding naar Utrecht versus € 30.000,- voor late nachtbusen naar zowel Utrecht als Rotterdam).

2. Nachtverbinding Eindhoven – Helmond

In het onderzoek van de provincie naar de mogelijkheid van treinvervangende nachtbusen voor het late nachtnet zijn enkele wensen en ideeën geuit. Onder andere het aanhaken van Helmond op het nachtnet nu het tot 02 uur onderdeel wordt van de concessie van NS. Daarvoor kan het nachtbusnet voorstel uitgebreid worden. Ook is de treinoptie daarvoor genoemd.

Busverbinding Eindhoven – Helmond

Voor een aanvullende busverbinding tot 02.00 uur is in de businesscase € 80.000,- aan bijdragen geraamd. De Eindhovenens bijdrage over drie jaar is bijna € 7.000 per jaar en in totaal € 20.000,- voor de driejarige pilotperiode. Verwacht wordt dat geen kostendekkende exploitatie wordt bereikt na deze periode.

Treinverbinding Eindhoven - Helmond

Aan NS is gevraagd wat de kosten zijn om deze aanvullende verbinding per trein uit te voeren. NS heeft offerte afgegeven voor ca € 40.000,- per jaar. Kosten voor Eindhoven zijn dan € 10.000,- per jaar en dus € 30.000,- over drie jaar.

Vraag: wilt u meebetalen aan de aanvullende verbinding Helmond – Eindhoven; en dient dit een bus- dan wel een treinverbinding te zijn?

Ja: aanhaken van Helmond is belangrijk voor Brabant en heeft (economische) meerwaarde voor Eindhoven en de Brainportregio. Daarom is een extra bedrag acceptabel.

Nee: Aanhaken is sympatiek, maar de kosten voor dit onderdeel staan in geen verhouding tot onze bijdrage aan het totale nachtbusnet.

3. Onderzoek inzet Volans nachtbusen

De inzet van Volans bussen in het weekend tot 02.00 of tot 04.00 uur 's nachts bedient met name de regionale markt buiten. Daarmee zullen die vooral in de late uren het beste bezet zijn. De verkennende businesscase geeft permanente tekorten van enkele tonnen per jaar. Nader onderzoek naar de behoefte, nut en draagvlak van een dergelijk nachtbusnet is in de businesscase als gewenst gesteld alvorens dit als mogelijk onderdeel van een pilot te gaan benoemen. De gevraagde totale Eindhovense bijdrage is voor dit onderzoek is € 7.000,-

Vraag: wilt u bijdragen aan de onderzoekskosten naar uitbreiding van het Volans net in de nacht?

Ja: De Volansbussen zijn een aanvulling op het nachtnet en een bijdrage voor onderzoek is daarom relevant.



Nee: Volansbussen zijn ontwikkeld voor hoogwaardige verbindingen overdag voor forenzen en scholieren/studenten. Inzet 's nachts mist een goede grond en is niet rendabel. Daarom geen voorstander om dit verder te onderzoeken.

Voorkeursrichting college

- a. Het college is om genoemde redenen geen voorstander van de (her)introductie van een late nachttreinverbinding tussen Eindhoven en Utrecht.
- b. Het college is wel voorstander van de aanhaking van Helmond op het reguliere nachtnet (tot 02 uur); maar dit wel volgens de bus optie (extra kosten € 7.000 per jaar en in totaal € 20.000,- voor de driejarige pilotperiode)
- c. Het college is om genoemde redenen geen voorstander van verder onderzoek naar de inzet van Volans
- d. Het college onderschrijft de noodzaak van communicatie en marketing op de nieuwe nachtbusverbinding (extra kosten € 10.000,- over de totale pilotperiode van driejaar.

De extra kosten bedragen volgens deze voorkeursrichting € 30.000,- voor de pilotperiode van 3 jaar, of te wel € 10.000,- per jaar.

Uitgangspunten, doelstelling en randvoorwaarden

Het waarborgen van de bereikbaarheid per openbaar vervoer van het centrum van de Brainport in de relevante nachtelijke uren

Procesafspraken

De resultaten van deze discussie zullen wij gebruiken bij de standpuntbepaling die de provincie van de nachtnetpartners zal vragen en bij de gemeentelijke reactie op de offerte van de NS d.d. 10 juli 2015.

Ter inzage gelegde stukken

- Businesscase Nachtbussen Brabant (reeds aan u verzonden)
- Offerte NS nachttreinen Eindhoven – Utrecht (reeds aan u verzonden)

Burgemeester en wethouders van Eindhoven,

secretaris