

Statenmededeling

Onderwerp

Business case nachtbussen Brabant

Datum

9 juni 2015

Documentnummer

GS: 3819704

PS: 3822848

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant,

Kennisnemen van

Een verkennende business case voor nachtbussen in Brabant.

Aanleiding

Op 25 november 2014 heeft ons college besloten het Brabants nachtnet op de vrijdag- en zaterdagnacht ná 13 december 2015 voort te zetten tot 02.00 uur. NS rijdt dit nachtnet zonder extra kosten en dus zonder aanvullende subsidie van de provincie. Uw Staten hebben ons vervolgens gevraagd om een "laat nachtnet" tot 04.00 uur bij NS te onderzoeken. Om dit mogelijk te maken bleek een aanvullende subsidie van de betrokken overheden van €705.000,- per jaar noodzakelijk te zijn. Hierop hebben ons college en de colleges van de betrokken gemeenten (Breda, Dordrecht, Eindhoven, 's-Hertogenbosch en Tilburg) besloten om het "late nachtnet" met treinen niet voort te zetten. Als alternatief voor de trein hebben uw Staten ons op 16 januari 2015 via de commissie Mobiliteit en Financiën gevraagd een business case op te stellen om nachtbussen te laten rijden op vrijdag- en zaterdagnacht tussen 02.00 uur en 04.00 uur. Dit als aanvulling op het nachtnet zoals NS dit vanaf 13 december dit jaar rijdt. De nachtbussen zijn bedoeld om de Brabantse steden effectief en efficiënt met de Randstad en met elkaar te verbinden op basis van bereikbaarheids-, economische, culturele en sociale motieven. Wij hebben uw Staten eerder hierover via een Statenmededeling geïnformeerd (nr. GS 3687487 / PS 3715941).

Bijgevoegde business case is opgesteld door Grontmij en Transtec, samen met B5-partners.

Onderdeel A betreft uw bestuursopdracht.

Onderdelen B t/m E zijn eerste verkenningen op basis van wensen van de B5 en de gemeente Oss. Het betreft:

B: een mogelijke verbinding Eindhoven-Helmond (verzoek Helmond);

C: een mogelijke verbinding 's-Hertogenbosch - Oss (verzoek Oss);

D: verkennend onderzoek naar de verbinding Breda-Utrecht (Brabantliner);

E: uitbreiding van de bediening HOV-net (Volans).

Uitgangspunt voor alle verkenningen is dat de nachtbus kostendekkend is en dat de aanloopkosten voor een pilot voor 50% ten koste komen voor de provincie Noord Brabant en voor 50% voor de betrokken gemeente(n).

Datum

9 juni 2015

Documentnummer

GS: 3819704

PS: 3822848

Bevoegdheid

Uw Staten hebben om de business case gevraagd binnen het kader van het eigen, autonoom beleid. Vanuit dit kader hebben uw Staten ons college een opdracht verstrekt. Vanuit onze uitvoerende rol informeren wij uw Staten over de invulling van deze opdracht.

Kernboodschap

1. *De verkennende business case laat zien dat het op termijn mogelijk is een kostendekkende exploitatie te realiseren op onderdeel A. Het betreft de volgende netwerkverbindingen:*

- *met de Randstad tussen Breda, Dordrecht en Rotterdam en tussen 's-Hertogenbosch en Utrecht;*
- *binnen Brabant tussen Eindhoven en Breda, Eindhoven en 's-Hertogenbosch en Tilburg en 's-Hertogenbosch.*

De business case geeft bij onderdeel A aan dat het "late nachtnet" met bussen geprognostiseerd is op circa 41.500 reizigers per jaar. Voor de business case is uitgegaan van een tarief dat gerelateerd is aan het NS-tarief en het tarief van al bestaande nachtbusen: € 5 voor afstanden onder de 20 km, € 7 boven de 20 km en € 9 voor de langste afstanden. De vervoerder kan dit tarief bepalen omdat het nachtelijk vervoer kostendekkend moet plaatsvinden. In de business case is indicatief aangegeven hoeveel de kosten per trajectonderdeel voor de reiziger zouden kunnen zijn.

De pilot kan alleen doorgang vinden als alle betrokken gemeenten en de provincie, beide voor 50 %, hun bijdrage leveren.

2. *Een driejarige pilot maakt inzichtelijk of er voldoende reizigersvraag is naar een "laat nachtnet" per bus. De kosten van een driejarige pilot bedragen € 300.000,-. Deze middelen zijn bedoeld voor aanloopverliezen, monitoring en communicatie gedurende drie jaar.*

Met een pilot van drie jaar kunnen de reizigers wennen aan het nieuwe product. Een eerste tussentijdse evaluatie van de pilot kan medio 2017 plaatsvinden en maakt inzichtelijk of er voldoende groei in reizigersaantallen is om het "late nachtnet" al dan niet te continueren.

Aangezien het nachtelijk vervoer kostendekkend moet zijn, heeft de vervoerder tariefvrijheid. In de business case is een indicatie van het tarief weergegeven op basis van het aantal kilometers dat men aflegt.

Aangezien er naast de opstartkosten van € 300.000 per drie jaar geen aanvullende subsidie nodig is voor het "late nachtnet" met bussen, kan geconcludeerd worden dat het "late nachtnet" met bussen goedkoper is dan een "laet nachtnet" met treinen, verzorgd door de NS.

Datum

9 juni 2015

Documentnummer

GS: 3819704

PS: 3822848

3. Uit het overleg met de B5-steden over de nachtbussen zijn ook aanvullende opties naar voren gekomen om nachtelijk vervoer binnen Brabant uit te breiden.

Bij de uitwerking van de business case zijn door de partners aanvullende mogelijkheden geopperd om effectief en efficiënt de reismogelijkheden in de vroege nacht uit te breiden. Het gaat om de aanhaking van de gemeenten Helmond (onderdeel B) en Oss (onderdeel C), per bus danwel trein.

Wij zijn in afwachting van een kostenraming vanuit de NS. Op basis daarvan kan een vergelijk gemaakt worden tussen kosten voor de aansluiting op het nachtnet per bus of per trein. Er is nog geen bestuurlijk standpunt vanuit de Raden van de gemeenten Helmond en Oss over de aanhaking op het Brabants nachtnet.

Tevens zijn mogelijkheden geopperd om de bussen van de Brabantliner Breda-Utrecht (onderdeel D) en de bussen van het Volans-netwerk (onderdeel E) langer te laten rijden. Zowel voor onderdeel D als onderdeel E geldt dat verkenningen in de Strategische Ontwikkel Teams van de bestaande concessies vervolg kunnen krijgen. Onderdelen B t/m E vallen buiten de scope van de opdracht van uw Staten.

Consequenties

1. Het huidige nachtnet tot 04.00 uur stopt ná 13 december 2015.

NS rijdt het huidige nachtnet tót 13 december 2015 in de weekenden tussen 02.00 uur en 04.00 uur. Na 13 december 2015 rijdt NS het nachtnet tot uiterlijk 02.00 uur.

2. Er is op korte termijn duidelijkheid nodig over het starten van een driejarige pilot met nachtbussen voor het "late nachtnet".

Om de reiziger continuïteit van het vervoer te garanderen moeten de nachtbussen per 18 december 2015 in bedrijf zijn. Eind september moet de gunning daarvoor plaatsvinden.

3. De start van de pilot is afhankelijk van de deelname van alle betrokkenen.

Wat de kosten betreft geldt als harde voorwaarde dat *alle* betrokken gemeenten gezamenlijk 50% van de totale kosten bijdragen. Voor de overige 50% geldt dat voor de provincie. In het overleg met de B5 van 26 mei jl. zijn de uitgangspunten voor een financiële verdeling van de business case afgesproken. Deze verdeling ziet er als volgt uit:

Onderdeel	Pilot Vrijdag- en zaterdagnacht	Bijdrage overheden / 3 jaar	Bijdrage overheden / jaar	Provincie NB 50 %	Eindhoven	Tilburg	Breda	Dordrecht	St-Herogenbosch	Helmond	Oss	Aantal gemeenten
A	Treinvervangende bussen 2.00 - 4.00 uur	€ 300.000	€ 100.000	€ 150.000	€ 30.000	€ 30.000	€ 30.000	€ 30.000	€ 30.000			5

Datum

9 juni 2015

Documentnummer

GS: 3819704

PS: 3822848

4. *Er is nog niet voorzien in een financiële dekking.*

Voor uitvoering van de driejarige pilot van het "late nachtnet" met bussen zijn vooralsnog geen financiële middelen voorzien in de huidige begroting.

De komende periode zal duidelijk worden of de andere 50% van de kosten beschikbaar wordt gesteld door de betrokken gemeenten.

5. *Waarborgen voor veiligheid.*

In de business case voor onderdeel A zijn de kosten van beveiliging integraal opgenomen. Met de huidige Nightliners is adequate ervaring opgedaan met het tegengaan van geweld, overlast en misdragingen. Deze ervaring wordt ook toegepast bij de nachtbusen.

In principe rijden de nachtbusen van station naar station. Wanneer de vervoerder ook andere opstaphaltes op wil nemen in zijn route, dan worden daar aparte veiligheidsafspraken over gemaakt, die ook worden gemonitord. Wanneer de veiligheidssituatie onverhoopt toch onvoldoende beheersbaar blijkt, kan de pilot in overleg met de vervoerder worden gestopt.

6. *De verkennende business case is nog niet met vervoerders besproken. Alle bedragen kunnen ook hoger of lager uitvallen.*

De verkennende business case is nog niet met vervoerders besproken omdat het voornemen bestaat zoveel als mogelijk in concurrentie aan te besteden.

Europese en internationale zaken

Wanneer alle betrokkenen kiezen voor het starten van een driejarige pilot, geven wij daaraan uitvoering via een juiste, zo nodig Europese, aanbestedingsprocedure. Ook wordt de optie toegevoegd om op basis van tussentijdse monitoringsgegevens (en evaluatie daarvan) te kunnen besluiten tot vroegtijdige beëindiging van de pilot. Deze optie maakt de pilot als geheel wel duurder, omdat de vervoerder de mogelijke vroegtijdige stop van de pilot in de kosten zal calculeren.

Communicatie

Gezien het gezamenlijke karakter van de pilot voor het "late nachtnet" met bussen, is het van belang dat zowel uw Staten als de Raden van de deelnemende gemeenten gelijktijdig over dezelfde informatie beschikken. In het B5-overleg van 26 mei jl. is afgesproken dat de provincie de regie voert over de communicatie naar pers en publiek.

Vervolg

De colleges van Eindhoven en 's-Hertogenbosch werken aan de beantwoording van een motie uit hun Raden die vraagt om twee nachttreinen om ca. 03.00 uur en 04.00 uur tussen de verbindingen Eindhoven/'s-Hertogenbosch en Utrecht/Amsterdam te onderzoeken.

Datum

9 juni 2015

Documentnummer

GS: 3819704

PS: 3822848

Men is hierover in gesprek met de NS. Het is momenteel niet bekend wat de kosten zijn van deze late nachttreinen, en of de Raden van de gemeenten Eindhoven en 's-Hertogenbosch deze opties overwegen. Indien mogelijk worden de uitkomsten hiervan betrokken bij de pilot zoals beschreven bij onderdeel A.

Bijlage

1. Verkennende business case Nachtbussen Brabant.

Gedeputeerde Staten van Noord Brabant,

de voorzitter

de secretaris

prof. dr. W.B.H.J. van de Donk

mw. ir. A.M. Burger

Auteur: M.A.G. Corbeij, mcorbeij@brabant.nl, (073) 681 22 48
Cluster Mobiliteit en Infra/Afdeling Openbaar Vervoer