

Griffie

Commissie voor Mobiliteit en Financiën

Datum commissievergadering	:	9 november 2012
Document nummer	:	3268783
Behandelend ambtenaar	:	Wim Brinker
Directie/bureau	:	E&M/OV
Nummer commissiestuk	:	MF-0117
Datum	:	2 oktober 2012
Bijlagen	:	2

Onderwerp:

Exploitatie Nachtnet Brabant 2013 en 2014

Voorstel van GS aan PS:

X	Ter bespreking in het kader van uw	vertegenwoordigende rol
		X kaderstellende rol
		controleerende rol
	Ter kennisneming	uitvoerende rol

Europa paragraaf

Nee

Opmerkingen van het Presidium/Griffie:

Griffier van Provinciale Staten,
namens deze,

mr. J.W.L.M. Zwepink

Bijlage:

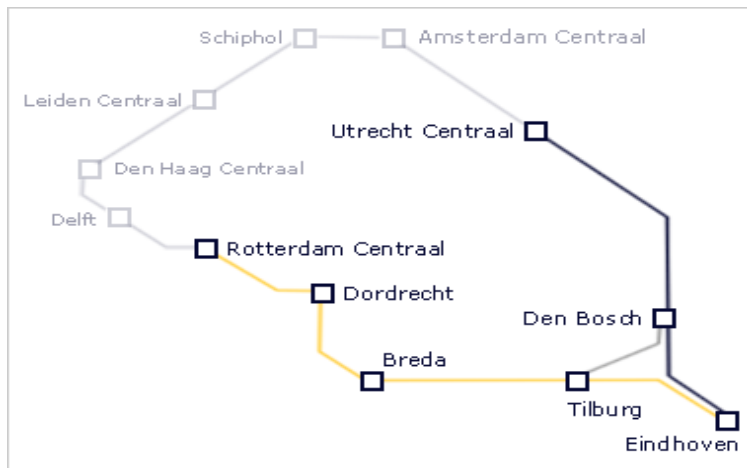
1. Motie 'houd het Nachtnet op de rails, Provinciale Staten;
2. Motie Kuiken, Tweede kamer.



Notitie ten behoeve van Commissie Mobiliteit en Financiën:

Inleiding

Om de mobiliteit ten behoeve van de vrijetijdsfuncties te bevorderen is in 2007 op verzoek van Provinciale Staten een proef gestart met het Nachtnet. Het Nachtnet verbindt de steden Breda, Tilburg, Eindhoven, 's-Hertogenbosch en Dordrecht met elkaar en met de Randstad. Hierdoor kunnen mensen na een avondje uit met de trein thuis komen. Bovendien voorziet het Nachtnet in de spoorverbinding met Schiphol.



Figuur: Nachtnet

Verloop van de proef

Analyse van de proef met Nachtnet laat zien, dat de verwachtingen om tot een kostendekkend Nachtnet te komen niet kunnen worden waargemaakt. Dit ondanks de marketingcampagne. Er is een scherpe grens zichtbaar in het reizigersaantal voor 02.00 uur en daarna. Het reizigersaantal in de treinen Eindhoven-Utrecht komt voor 02.00 uur uit op gemiddeld 124 personen per trein. Ná 02.00 uur daalt het aantal reizigers in deze treinen naar gemiddeld 41 personen per trein. Voor de treinen Eindhoven-Rotterdam gaat het voor 02.00 uur gemiddeld om 101 personen per trein. Dit aantal daalt ná 02.00 uur naar gemiddeld 33 personen per trein. De pendel tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch heeft een nog lagere bezettingsgraad. Daarin zitten gemiddeld maar 32 personen per trein. Dit wordt waarschijnlijk veroorzaakt door de relatief korte afstand tussen beide steden, waardoor de trein niet kan concurreren met andere vormen van vervoer. Om de treinen kostendekkend te kunnen laten rijden moet de gemiddelde bezettingsgraad minimaal 80 personen per trein bedragen.

Daar komt bij dat de treinen voor 02.00 uur vooral zijn gevuld met reguliere reizigers die na een avondje uit met de trein naar huis willen. Verwacht mag worden dat deze groep reizigers helpt de vrijetijdseconomie te versterken. Niet alleen omdat ze hun geld besteden tijdens een avondje uit, maar ook omdat veel mensen daarna nog een keer terug keren naar de stad voor een cultureel bezoek of om te winkelen. Ná 02.00 uur zijn de treinen meer gevuld met 'uitgelaten' reizigers. Hierdoor moeten voor het beheersen van de sociale veiligheid, extra kosten voor ander materieel worden gemaakt. Door NS is aangegeven, dat de sfeer in de treinen ná 02.00 uur het reizen behoorlijk onprettig maakt.

Het lage aantal en de typering van de reizigers ná 02.00 uur roept de discussie op of maatschappelijk kapitaal moet worden gebruikt om het vervoer van 'uitgelaten' lieden te subsidiëren, terwijl dit om redenen van sociale veiligheid niet in het belang is van de Brabantse inwoners. Nieuwe subsidie voor het

Nachtnet ná 02.00 uur, kan voor de provincie bij de onderhandelingen over de hoofdrailconcessie een afbreukrisico opleveren, omdat daarmee een te structureel karakter ontstaat.

Subsidie tot en met december 2012

De proeven met Nachtnet zijn gesubsidieerd door de provincie Noord-Brabant en de gemeenten Breda, Tilburg, Eindhoven, 's-Hertogenbosch en Dordrecht. Daarbij zijn de kosten verdeeld als in het onderstaande staatje.

1 Proef (dec 2007-dec 2010: 3 nachten, compleet, tot 4 uur)

	Kosten totaal	Provincie	Breda	Dordrecht	Eindhoven	s-Hertogenbosch	Tilburg
2008	€ 1.625.000	€ 1.125.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000
2009	€ 1.625.000	€ 1.125.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000
2010	€ 1.625.000	€ 1.125.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000
Marketing		€ 72.000					
Subtot	€ 4.875.000	€ 3.447.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000

2e Proef (dec 2010-dec 2012: 2 nachten, excl Tilburg-Den Bosch, tot 4 uur)

2011	€ 400.000	€ 276.925	€ 24.615	€ 24.615	€ 24.615	€ 24.615	€ 24.615
2012	€ 200.000	€ 138.462	€ 12.308	€ 12.308	€ 12.308	€ 12.308	€ 12.308
Marketing		€ 40.000					
Subtot	€ 600.000	€ 455.387	€ 36.923	€ 36.923	€ 36.923	€ 36.923	€ 36.923

Aanvulling 2e proef met Tilburg-Den Bosch (april 2011-dec 2012)

2011	€ 56.250	€ 18.750	€ 0	€ 0	€ 0	€ 18.750	€ 18.750
2012	€ 75.000	€ 25.000	€ 0	€ 0	€ 0	€ 25.000	€ 25.000
Subtot	€ 131.250	€ 43.750	€ 0	€ 0	€ 0	€ 43.750	€ 43.750
Totaal gen.	€ 5.606.250	€ 3.946.137	€ 336.923	€ 336.923	€ 336.923	€ 380.673	€ 380.673

Opm 1: bijdragen gemeenten zijn steeds vaste bedragen; de indexerings over het totaal komt ten laste van provincie

Opm 2: prijspeil bedragen 1e proef was 2007, prijspeil 2e proef was 2009.

Motie 'houd het Nachtnet op de rails' (PS)

Op 22 juni 2012 is door Provinciale Staten de motie aangenomen 'houd het Nachtnet op de rails'. In de motie pleiten CDA, PvdA, GL, PvdD, D66 en 50-Plus voor het continueren van het Nachtnet in haar huidige vorm. Dit wil zeggen met de dienstregeling op vrijdag en zaterdag tot 04.00 uur, tussen Eindhoven en Utrecht, Eindhoven en Rotterdam en de pendel tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch. In de motie wordt aangevoerd dat het Nachtnet van belang is voor het leef- en vestigingsklimaat in Noord-Brabant.

Motie Kuiken (TK)

Op 5 juli 2012 is in de Tweede Kamer de motie Kuiken aangenomen, om het Nachtnet in Brabant en de Randstad onder te brengen in de hoofdrailconcessie vanaf 2015. De motie is ingediend door de PvdA en gesteund door CDA, SP, GL en de PvdD. In de motie wordt aangevoerd dat de provincie Noord-Brabant en de grote steden in Brabant ten behoeve van de exploitatie van het Nachtnet de aanloopverliezen voor hun rekening hebben genomen, en dat daarom de exploitatie door NS tot 02.00 uur kostendekkend is.

Scenario's

De mogelijkheden voor de exploitatie van het Nachtnet zijn besproken met NS. Hieruit komen de volgende 4 scenario's naar voren:

Scenario 1: Nachtnet exploiteren zonder subsidie tot 02.00 uur, exclusief de pendel Tilburg - 's-Hertogenbosch

Dit is het enige scenario waarin NS de kosten beheersbaar kan houden zonder verdere subsidie. Het scenario houdt in dat de treinen Eindhoven-Utrecht en Eindhoven-Rotterdam blijven rijden tot 02.00 uur, met dien verstande dat beide laatste treinen op deze routes rond 01.30 uur uit Eindhoven vertrekken en rond 02.00 uur uit Utrecht en Rotterdam. In het scenario is de pendel tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch geschrapt.

Scenario 2: Nachtnet exploiteren met subsidie tot 02.00 uur, inclusief de pendel Tilburg - 's-Hertogenbosch

Dit scenario is gelijk aan het scenario 1, maar aangevuld met de pendel tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch. De treinen Eindhoven-Utrecht, Eindhoven-Rotterdam en de pendel tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch blijven rijden tot 02.00 uur. Voor het scenario is een subsidie nodig van € 32.000,- per jaar.

Scenario 3: Nachtnet exploiteren met subsidie tot 04.00 uur, exclusief de pendel Tilburg - 's-Hertogenbosch

Dit scenario valt grotendeels samen met de dienstregeling van de tweede proef. De treinen Eindhoven-Utrecht en Eindhoven-Rotterdam blijven rijden tot 04.00 uur, maar de pendel tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch is geschrapt. Voor het scenario is een subsidie nodig van € 377.000,- per jaar.

Scenario 4: Nachtnet exploiteren met subsidie tot 04.00 uur, inclusief de pendel Tilburg - 's-Hertogenbosch

Dit scenario is gelijk aan het huidige Nachtnet. De treinen Eindhoven-Utrecht, Eindhoven-Rotterdam en de pendel tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch blijven rijden tot 04.00 uur. Voor het scenario is een subsidie nodig van € 452.000,- per jaar.

In het onderstaande staatje zijn de benodigde subsidie bedragen per scenario naast elkaar gezet. Daarbij moet worden opgemerkt dat de bedragen door NS zijn verstrekt op basis van ramingen die in het geval van een definitieve offerte kunnen afwijken. Dit geldt echter niet voor scenario 1.

Benodigde subsidie Nachtnet				
	Scenario 1: dienstregeling tot 02.00 uur, exclusief pendel Tb- Ht	Scenario 2: dienstregeling tot 02.00 uur, inclusief pendel Tb- Ht	Scenario 3: dienstregeling tot 04.00 uur, exclusief pendel Tb- Ht	Scenario 4: dienstregeling tot 04.00 uur, inclusief pendel Tb- Ht
2013	€ 0,-	€ 32.000,-	€ 377.000,-	€ 452.000,-
2014	€ 0,-	€ 32.000,-	€ 377.000,-	€ 452.000,-
Subtotaal	€ 0,-	€ 64.000,-	€ 754.000,-	€ 904.000,-

Reactie gemeenten

De consultatieronde langs de Nachtnet gemeenten laat het volgende beeld zien:

- De gemeenten Breda en Dordrecht willen niet meer bijdragen aan de subsidie voor het Nachtnet;
- De gemeenten Tilburg en 's-Hertogenbosch zijn bereid om voor een periode van 2 jaar de subsidie voort te zetten.
- De gemeente Eindhoven is bereid de huidige subsidieregeling tot 2018 voort te zetten, waarbij wel moet worden gezocht naar een verbetering van het exploitatieresultaat.

Uitvoering motie Provinciale Staten

Gesprekken met NS, de Nachtnet gemeenten, de motie van de Tweede Kamer en de analyse van de proef met Nachtnet laten goede argumenten zien om de uitvoering van de motie van Provinciale Staten ('houd het Nachtnet op de rails') vorm te geven conform het scenario 2. Die argumenten zijn:

1. dat het aantal reizigers in de treinen ná 02.00 uur, ondanks de marketingcampagne, onvoldoende is om tot kostendekkende exploitatie te komen;
2. dat de typering van de reizigers ná 02.00 uur de vraag oproept of het vervoeren van 'uitgelaten en/of dronken lieden' moet worden gesubsidieerd met maatschappelijk kapitaal, en de dienstregeling de sociale onveiligheid juist groter maakt;
3. dat het in standhouden van de dienstregeling ná 02.00 uur weinig tot niets bijdraagt aan het bevorderen van de vrijetijdseconomie;
4. de motie Kuiken met ruime meerderheid in de Tweede Kamer is aangenomen waarin eveneens is uitgegaan van een dienstregeling tot 02.00 uur;
5. dat de keuze voor een structureel gesubsidieerd Nachtnet niet bevorderlijk is voor het beeld dat de minister heeft bij een kostendekkende exploitatie binnen de hoofdrailconcessie.

Beoogd effect:

De plek van het Nachtnet in de Brabantse vrijetijdseconomie mag niet worden onderschat. Er is een belang voor de inwoners om de treinen te laten aansluiten op de eindtijden van theaters, bioscopen en andere vrijetijdsvoorzieningen. Het behartigen van dit belang is het beste gediend met een dienstregeling tot 02.00 uur, inclusief de pendel tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch. Voor dit scenario 2 is tot 2015 een beperkte subsidie nodig. Bovendien worden er kansen gezien om dit scenario op de agenda te houden voor de onderhandelingen over de hoofdrailconcessie vanaf 2015. Uitgangspunt daarbij is dat er na 2015 geen sprake zal zijn van een structurele subsidie voor (delen) van het Brabantse Nachtnet.

's-Hertogenbosch, 2 oktober 2012,

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant