

**Nachtelijk openbaar vervoer belicht.
Wenselijk, maar ook haalbaar?**

ing. D.A. Eerdmans

ing. H. Nanninga

inno-V adviseurs - Amsterdam

mail@inno-V.nl

op basis van de afstudeerscriptie en met medewerking van:

ing. B.S.C. Schalkwijk, afstudeerder NHTV*

(* inmiddels werkzaam bij Gemeente Papendrecht)

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2005,

24 en 25 november 2005 - Antwerpen

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
2	Methodiek	5
2.1	<i>Netwerk</i>	6
2.2	<i>Randvoorwaarden</i>	6
2.3	<i>Dienstregeling</i>	7
2.4	<i>Rentabiliteit</i>	8
2.4.1	Kosten.....	8
2.4.2	Vervoerwaarde.....	9
2.4.3	Baten.....	11
2.4.4	Kostendekking.....	11
2.5	<i>Draagvlak</i>	13
2.6	<i>Haalbaarheid</i>	14
3	Conclusies en aanbevelingen	15
3.1	<i>Conclusies</i>	15
3.1.1	Nachtelijk openbaar vervoer.....	15
3.1.2	Methodiek.....	16
3.1.3	Case BrabantStad.....	16
3.2	<i>Aanbevelingen</i>	17

Samenvatting

Nachtelijk openbaar vervoer belicht. Wenselijk, maar ook haalbaar?

Openbaar vervoer hebben we in Nederland doorgaans tussen 6 en 23 uur. Nachtbussen en -treinen rijden sporadisch, ondanks de vraag naar vervoer, en dan nog met name in het weekend. Nachtervoer rijdt voorlopig alleen rond de grote steden, vanuit sommige discotheken en op het spoor; het alom bekende NS-Nachtnet tussen de grote steden en Schiphol.

In dit artikel beschrijven we een methodiek die de vervoerwaarde en de rentabiliteit van nachtelijk OV op eenvoudige wijze inschat. De methodiek is als case study toegepast op een verbinding tussen de Randstad en Brabantse steden. Hieruit blijkt dat de verbinding in de weekendnachten winstgevend kan zijn bij exploitatie met bussen.

Op basis van de case study doen we tevens een aantal algemene aanbevelingen, waaronder het gedogen van nachtervoer in concessies om zo marktinitiatieven te stimuleren.

Summary

Nocturnal public transport enlightened. Desirably, but is it also feasible?

Public transport in the Netherlands mainly operates between 6 AM and 11 PM. Night services are very limited, despite an existing transport demand during (weekend) nights. Night buses can only be found in and around large cities and around some discotheques. In addition, Dutch Railways (NS) operates a night train service between the large Randstad cities and Schiphol Airport.

In this article the possibilities for more public transport at night are explored, focusing on interregional transport between large and medium-sized cities. A method for calculating the demand for nocturnal public transport is described and validated. This method is then applied to a connection between the Randstad and the Brabant province. This connection turns out to be profitable during weekend nights, when operated by coach. General recommendations based upon the aforementioned case study include making provisions for allowing unsubsidized nocturnal buses when tendering public transport.

1 Inleiding

Bus en trein houden er rond de klok van twaalf mee op. Wil je met het OV naar bijvoorbeeld een verjaardagsfeest, dan moet je vaak al rond half elf afscheid nemen om nog thuis te kunnen komen. Op sommige verbindingen tussen steden in de Randstad rijden nachttreinen en op uitgaansavonden zijn er discobussen en nachtbusen tussen stad en omliggende regio, maar verder lijkt het alsof het openbaar vervoer in de jaren '50 is blijven steken, alsof Nederland na twaalven op één oor ligt.

Vaak wordt gedacht dat nachtvervoer alleen haalbaar is tussen discotheken en de omliggende dorpen en binnen en rondom de vier grote steden. In dit artikel zetten we daar vraagtekens bij. Als gevolg van de 24-uurseconomie en de toenemende verplaatsingsafstanden lijkt ook meer behoefte te bestaan aan nachtelijk vervoer op de middellange afstanden, vooral tussen steden onderling.

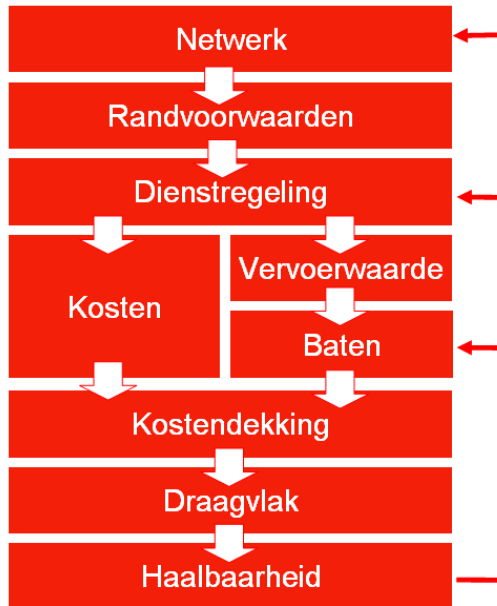
Nachtelijk vervoer is duur als gevolg van de CAO's en het levert geen bijdrage aan de bereikbaarheid van economisch belangrijke bestemmingen, met uitzondering van de uitgaanssector. Een georganiseerde groep mondige burgers die de belangen van de nachtreizigers behartigt is nog niet opgestaan. Dat nachtvervoer een bijdrage kan leveren aan de verkeersveiligheid wordt nog nauwelijks onderkend.

Het ontbreekt aan een methodiek om de vervoerpotentie en rentabiliteit te bepalen van 'interstedelijk collectief nachtelijk personenvervoer' (hierna te noemen: 'nachtvervoer'). In dit artikel introduceren we een eenvoudige methode om de potentie en de kostendekking in te schatten, met als voorbeeld de regio BrabantStad.

Afsluitend komen we met conclusies en aanbevelingen ten aanzien van de methodiek, de kansen van nachtvervoer in het algemeen en specifiek voor de case BrabantStad.

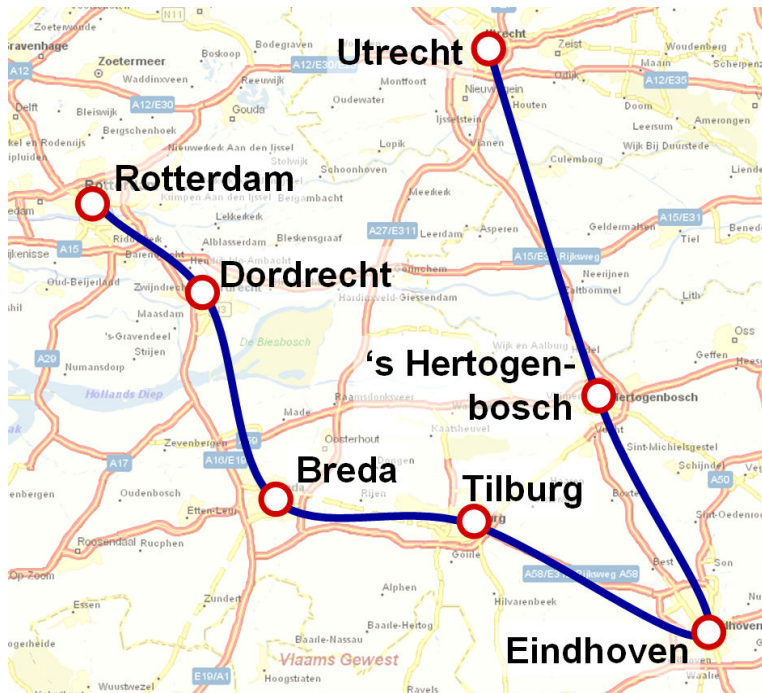
2 Methodiek

In figuur 1 is in het kort de methodiek weergegeven waarmee de potentie en de rentabiliteit van nachtvervoer kan worden ingeschat.



Figuur 1: Stappenplan voor de bepaling van potentie en rentabiliteit van nachtvervoer.

In de volgende paragrafen komen alle in figuur 1 genoemde stappen successievelijk aan de orde, gerelateerd aan een mogelijk nachtelijk OV-netwerk tussen de Randstad en BrabantStad. Dit netwerk is gekozen omdat het gezien de ruimtelijke structuur een kansrijke verbinding lijkt. Bovendien wordt in Noord-Brabant momenteel nagedacht over een dergelijk nachtelijk OV-net. Onderzocht zijn twee varianten: een nachtnet per bus en per trein. Figuur 2 geeft het netwerk schematisch weer.



Figuur 2: Onderzochte variant nachtvervoer BrabantStad

2.1 Netwerk

De haalbaarheid van interstedelijk collectief nachtelijk personenvervoer is alleen mogelijk bij een netwerk dat aan de volgende eisen voldoet:

- de steden moeten ‘voldoende’ omvang hebben
- de steden liggen op een beperkte afstand van elkaar
- de relaties tussen de verschillende steden moeten zoveel mogelijk kunnen worden gebundeld
- door het netwerk te laten aansluiten op bestaand nachtvervoer kan een combinatie van beide netwerken meer relaties bedienen en dus meer reizigers trekken

Het in figuur 2 weergegeven netwerk lijkt aan bovenstaande eisen te voldoen.

2.2 Randvoorwaarden

De haalbaarheid van nachtvervoer beweegt zich binnen de volgende randvoorwaarden:

- De wetgeving, met name de WP2000, regelt de kaders van het nachtvervoer. De uit de wet voortvloeiende concessiesystematiek werpt barrières op. Nachtvervoer kan enkel worden geëxploiteerd door de huidige concessiehouder, tenzij vooraf is aangegeven dat de concessiehouder nachtvervoer moet gedogen. Dit werkt niet bevorderlijk voor initiatieven

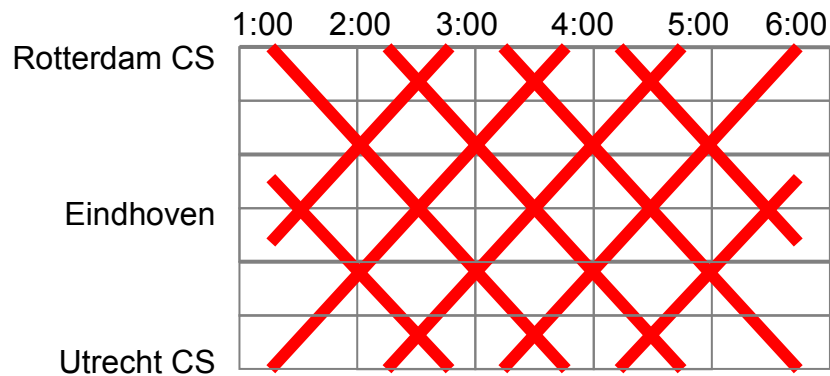
uit de markt; zelfs wanneer het nachtvervoer zonder overheidsbijdrage kan en het geen concurrentie vormt voor regulier openbaar vervoer mag een ondernemer geen buslijn beginnen zonder medewerking van de betreffende decentrale overheden en de bestaande vervoerders, zoals NS. Zeker bij interregionaal nachtvervoer, dat vele concessiegebieden doorkruist, is dit een belangrijke complicatie.

- De concessieverlening beperkt de vrijheid van andere vervoerders om toe te treden.
- De arbeidswetgeving regelt de verhoudingen tussen de werknemer en de werkgever. Voor het nachtvervoer zijn relevant de beperkingen van werktijden en nachttoeslagen, zoals vastgelegd in de Arbeidstijdenwet en in de diverse cao's.
- De sociale veiligheid moet zijn gewaarborgd bij nachtvervoer. Gevoelens van onveiligheid doen immers afbreuk aan het gebruik ervan.

Voor varianten van nachtvervoer met de trein geldt een aantal aanvullende beperkingen. In de nacht wordt regelmatig gewerkt aan het spoor. Daarnaast rijden goederentreinen over het spoor. Het zijn er niet zoveel dat de baanvakcapaciteit tekortschiet voor nachtvervoer, maar in combinatie met werkzaamheden kunnen wel capaciteitsproblemen ontstaan. Bij viersporige trajecten en alternatieve routes stijgen de kansen voor nachtvervoer per trein.

2.3 Dienstregeling

De methodiek gaat uit van een uurdienst tussen de steden gedurende minimaal vier aaneensluitende uren. Blijft het aanbod beperkt tot één of enkele nachtritten, dan heeft dit een groot effect op de aantrekkelijkheid van het net en daarmee op de vervoerwaarde. Bij de treinvarianten is een (forse) marge van in totaal een half uur per rit ingebouwd: het uitgangspunt is een situatie met enkelspoor, zodat de nachttrein bij werkzaamheden zonder vertraging op het andere spoor of via een korte omwegroute kan rijden. Een busvariant is wat langzamer dan de treinvariant. Bij de bus is uitgegaan van de snelheid van een Interliner: maximaal 100 km/uur op de snelweg, zonder congestie.



Figuur 3: Tijd-wegdiagram (treinvariant).

2.4 Rentabiliteit

Normaal gesproken zal nachtvervoer voor vervoerders bij voldoende rentabiliteit interessant genoeg zijn om het uit zichzelf aan te bieden. Als de rentabiliteit onvoldoende is kan de concessieverlenende overheid bijspringen. Een andere optie is medefinanciering door gemeenten, de horeca of culturele instellingen.

Het bepalen van de rentabiliteit bestaat uit de volgende stappen:

- bepalen kosten en kostenkengetallen
- bepalen vervoerwaarde
- bepalen baten
- kosten-batenanalyse

2.4.1 Kosten

De kosten van het nachtvervoer hebben we in kaart gebracht aan de hand van diverse publicaties en cao's.

De kosten per dienstregelingsuur (dru) zijn 's nachts hoog; voor een bus twintig tot dertig procent hoger dan een gemiddelde dru-prijs overdag. De hoge kosten worden met name veroorzaakt door forse nachtelijke toeslagen. De personeelskosten hebben zoals verwacht een groot aandeel in de dru-kosten. De materieelkosten vallen daarentegen lager uit dan overdag doordat bij nachtvervoer materieel wordt ingezet dat anders 'werkloos' in de garage of op het opstel terrein staat. De vaste kosten van het materieel worden door het reguliere vervoer overdag opgebracht, 's nachts blijven dus alleen de variabele kosten over.

Afgezien van de uitvoering van de dienstregeling zijn de kosten sterk afhankelijk van het gewenste beveiligingsniveau. De door vervoerbedrijven ingeschakelde beveiliging varieert van ‘niets doen’ tot de inzet van vier mensen per (instap-)halte/station. Met het inschakelen van al aanwezig beveiligingspersoneel van bestaande lokale nachtbuslijnen, van al aanwezige politie en met ondersteuning van gemeenten kunnen de kosten worden gedrukt.

Het aantal dienstregelingsuren voor de Brabantse verbinding hebben we bepaald aan de hand van figuur 3. De snelheid van een busdienst zal iets lager uitvallen dan die van een treindienst, zodat meer dru's nodig zullen zijn voor de uitvoering van de dienstregeling. Voor een treindienst en een busdienst betekent dit respectievelijk 23 en 25 dru's per nacht. De totale kosten van de dienstregeling in Brabant zijn weergegeven in tabel 1.

Tabel 1: Exploitatie- en beveiligingskosten per nacht.

	Nacht	Aantal dru's	Kosten per dru	Exploi- tatiekosten	Beveili- gingskosten	Totale kosten
Trein	Weeknacht	23	€ 283,-	€ 6.500,-	€ 2.000,-	€ 8.500,-
	Weekendnacht	23	€ 426,-	€ 9.800,-	€ 2.000,-	€ 11.800,-
Bus	Weeknacht	25	€ 107,-	€ 2.700,-	€ 3.000,-	€ 5.700,-
	Weekendnacht	25	€ 114,-	€ 2.900,-	(*) € 1.000,-	€ 3.900,-

(*) lager door gebruik te maken van reeds aanwezig beveiligingspersoneel

2.4.2 Vervoerwaarde

Het aantal reizigers volgt uit het doorlopen van de stappen van tabel 2. De vervoerwaarde van het netwerk overdag wordt hier stap voor stap afgepeld tot de vervoerwaarde voor de nachtsituatie overblijft. Een aantal correctiefactoren ondervangen de grootste onzekerheden. De methodiek is gebaseerd op vervoerwaardecijfers van het huidige NS-Nachtnet.

Tabel 2: Stappenplan vervoerwaardebepaling nachtvervoer.

	Stappenplan	correc- tie	vervoer- waarde
huidige vervoerwaarde per etmaal	<ul style="list-style-type: none"> Bepaling aantal (OV-/trein-)reizigers tussen de betrokken steden per etmaal (bron: NS, overige vervoerbedrijven, AVV en overige overheden) 		46.242
-/- voorstadstations en buitenwijken	<ul style="list-style-type: none"> Correctie voor voorstadstations en buitenwijken. (De vervoerspanning wordt ten dele meegenomen wanneer een nachtelijke verbinding deze stations en wijken anders dan overdag niet rechtstreeks ontsluit. <i>Voorbeeld: reizigers naar Tilburg West reizen 's nachts via het centraal station van Tilburg en zijn daardoor langer onderweg dan overdag.</i>) 	-1.995 (-4%)	44.247
-/- indirecte verbindingen tussen steden	<ul style="list-style-type: none"> Correctie voor indirecte verbindingen. (De verbindingen die bij het gekozen netwerk 's nachts anders dan overdag indirect worden verbonden. <i>Voorbeeld: Tilburg – 's-Hertogenbosch via Eindhoven</i>) 	-3.816 (-9%)	40.431
-/- lagere nachtelijke OV-frequentie	<ul style="list-style-type: none"> Correctie voor frequentie (volgens reistijdelasticiteiten. <i>Bij nachtelijk OV wordt uitgegaan van 1 bus/trein per uur, terwijl in de onderzochte variant de frequentie overdag 2 tot 6 x per uur is.</i>) 	-23.371 (-58%)	17.060
-/- nachtelijke economische activiteit	<ul style="list-style-type: none"> Correctie voor de nachtelijke economische activiteit in de bewuste regio ten opzichte van de Randstad. (De nachtelijke economische activiteiten ten opzichte van de dag verschillen per regio; we vergelijken de dag-nachtverhouding op de snelwegen parallel aan het NS-Nachtnet en de snelwegen op de route van de gekozen variant. <i>In dit geval is de verhouding in Brabantstad 90% van die in de Randstad.</i>) 	-1.715 (-10%)	15.345
bepaling aandeel nacht ten opzichte van etmaal	<ul style="list-style-type: none"> Correctie voor aandeel nacht ten opzichte van het hele etmaal (op basis van de verhouding van het huidige NS-Nachtnet. <i>Het nachtaandeel varieert van 3% tot 9%.</i>) Zie tabel 3 voor een uitsplitsing per nacht. 	(-91% tot -97%)	494 tot 1.393 per nacht

In onderstaande tabel zijn de aandelen van de nacht ten opzichte van het etmaal van het huidige NS-Nachtnet bepaald. De relatief drukste nachten zijn die van do/vr, vr/za en za/zo. Het aandeel van de nacht (0-6 uur) is uitgedrukt tegen het etmaaltotaal van de volgende dag (0-24 uur). Door de hierboven bepaalde ('afgepelde') vervoerwaarde met dit aandeel te

vermenigvuldigen kan per week- en weekendnacht de vervoerwaarde voor nachtvervoer worden bepaald.

Tabel 3: Nachtelijke vervoerwaarde bij een frequentie van één keer per uur.

	zo/ma	ma/di	di/wo	wo/do	do/vr	vr/za	za/zo
Aandeel	3,2%	3,2%	3,2%	4,3%	6,7%	6,7%	9,1%
Vervoerwaarde	494	494	494	666	1.022	1.022	1.393

2.4.3 Baten

Door de vervoerwaarde te vermenigvuldigen met de gemiddelde reizigersopbrengsten krijgen we de baten. De opbrengsten per reiziger 's nachts verschillen met overdag omdat minder op abonnementen wordt gereisd en doordat de inkomsten van al betaalde OV-jaarkaarten niet aan het nachtvervoer worden toegerekend. De heenreis is evenmin aan het nachtvervoer toegerekend hoewel de vervoeronderneming hier dankzij het nachtvervoer wel extra inkomsten kan genereren. De gemiddelde opbrengst per reiziger is ingeschat op € 3,34 per reiziger per nacht, uitgaande van de huidige tarieven van NS en de Interliner, de H/B-gegevens en de reisafstanden tussen de Brabantse steden onderling en de Randstadsteden. Met een toeslag is niet gerekend, hoewel ervaringen met regionaal nachtvervoer leren dat een toeslag niet leidt tot een groot reizigersverlies. Reizigers waarderen de extra service van een nieuwe verbinding en wegen de kosten van de reis af tegen de alternatieven (taxi, parkeren) en de totale uitgaven van het avondje uit.

Tabel 4: Totale baten per nacht bij een frequentie van één keer per uur.

	zo/ma	ma/di	di/wo	wo/do	do/vr	vr/za	za/zo
Vervoerwaarde	494	494	494	666	1022	1022	1393
Opbrengsten in €	1.650	1.650	1.650	2.224	3.413	3.413	4.653

2.4.4 Kostendekking

Door de kosten en baten tegenover elkaar te zetten krijgen we de kostendekkingsgraad. Onderstaande tabel toont de kostendekking per modaliteit per dag. Een combinatie waarbij

meerdere dagen bij elkaar worden opgeteld is bij aanbestedingen interessant aangezien de ‘slechtere’ dagen worden gecompenseerd door de ‘betere’ dagen.

Tabel 5: Kostendeckingsgraden per modaliteit en nacht (frequentie 1 keer per uur).

	zo/ma	ma/di	di/wo	wo/do	do/vr	vr/za	za/zo
Bus	30%	30%	30%	41%	59%	86%	115%
Trein	16%	16%	16%	22%	31%	29%	40%

Tabel 6: Combinaties van nachten met bijbehorende kostendeckingsgraad.

	nacht	kostendeckingsgraad
Bus	vr/za + za/zo	100%
Bus	do/vr + vr/za + za/zo	83%
Bus	alle nachten	56%

Om de haalbaarheid van nachtervoer te vergroten kunnen varianten worden uitgewerkt met toeslagen of met het verlagen van de frequentie. Uit de onderzochte case blijkt dat de afname van de kosten groter is dan de afname van de baten als gevolg van wegblijvende klanten.

Interstedelijk collectief nachtervoer tussen de Randstad en BrabantStad en tussen de Brabantse steden onderling is haalbaar. Dit is met name het geval als gebruik wordt gemaakt van de modaliteit bus. Nachtervoer per trein lijkt niet haalbaar, zelfs niet wanneer extra beveiliging op stations achterwege wordt gelaten. Bussen hebben het nadeel dat ze langzamer en in het algemeen minder wervend zijn dan treinen. Bovendien moeten reizigers tussen Brabant en de Randstad in Utrecht of Rotterdam CS overstappen. Anderzijds kunnen bussen in tegenstelling tot treinen dicht bij de herkomst- en bestemmingsgebieden komen en zijn ze flexibeler bij werkzaamheden of andere verstoringen onderweg. Treinstations liggen meestal op enige loopafstand van de uitgaanscentra.

2.5 Draagvlak

2.5.1 Decentrale overheden

Als het nachtvervoer niet winstgevend is, is draagvlak nodig voor de haalbaarheid. De landelijke overheid speelt een hoofdrol bij het financieren van interregionaal en nationaal nachtvervoer. Echter, het OV-budget wordt steeds meer gedecentraliseerd. Provincies en kaderwetgebieden mogen hun eigen invulling geven aan het openbaar vervoer in de provincie en ook afwijken van het landelijke beleid. Daarom vervullen de decentrale overheden een sleutelrol bij het realiseren van nachtvervoer.

Tabel 7: Publieke belangen van het openbaar vervoer, toegespitst op nachtelijk openbaar vervoer (ontleend aan Raad Verkeer en Waterstaat, 2004).

Bijdrage aan ruimtelijke en economische ontwikkeling:
<ul style="list-style-type: none"> • Investerings in openbaar-vervoerlijnen, zoals tram-, metro- en spoorlijnen, ter ondersteuning van nieuwe ruimtelijke en economische ontwikkelingen.
<ul style="list-style-type: none"> • Zonder bemoeienis van de overheid laten vervoerbedrijven dergelijke (grote) investeringen achterwege.
Maatschappelijke deelname en betrokkenheid:
<ul style="list-style-type: none"> • Aanwezigheid van stedelijk openbaar vervoer in de stillere uren.
<ul style="list-style-type: none"> • Bereikbaarheid van werk, school, ziekenhuis en culturele voorzieningen voor mensen op het platteland en buiten de spits. De verbindingen vanaf kleinere plaatsen en in stillere uren worden echter zonder overheidsbemoeienis als eerste geschrapt om kosten te besparen.
<ul style="list-style-type: none"> • Toegankelijkheid en bereikbaarheid van het openbaar vervoer voor mindervaliden. Investerings in bijvoorbeeld toegankelijke voertuigen blijven achterwege zonder overheidsbemoeienis.
<ul style="list-style-type: none"> • Betaalbaarheid voor minder draagkrachtige groepen. Voor de openbaar-vervoerverbindingen die blijven bestaan zullen de tarieven gemiddeld ongeveer 50% stijgen.
Leefbaarheid en verkeersveiligheid:
<ul style="list-style-type: none"> • Luchtvervuiling en verkeershinder nabij snelwegen buiten de Randstad.
<ul style="list-style-type: none"> • Zonder overheidsbemoeienis neemt het autogebruik sterk toe.
<ul style="list-style-type: none"> • Technische innovatie in de bussector, met name het toepassen van schonere motoren.
<ul style="list-style-type: none"> • Zonder overheidsbemoeienis neemt de verkeersveiligheid af door toenemend auto- en brommergebruik.

Slechts incidenteel leidt een sterk draagvlak tot financiering van nachtvervoer door de overheid. Dit is een opmerkelijk feit aangezien nachtvervoer net als vervoer overdag bijdraagt aan de sociale functie van het openbaar vervoer, een functie die zonder overheidsbemoediging niet zou zijn gewaarborgd. Met nachtvervoer is het publieke belang echter minder gediend, want oma hoeft 's nachts niet naar het ziekenhuis voor controle en de jeugd hoeft niet naar school. Maar waarom is betaalbaar vervoer voor minder draagkrachtigen 's nachts ineens niet interessant? Waarom zijn mobiliteitsalternatieven voor een betere verkeersveiligheid 's nachts niet belangrijk? Hier doet zich het probleem voor dat de Raad Verkeer en Waterstaat al eens eerder heeft vastgesteld: de overheid stelt geen expliciete doelen voor de financiering van het openbaar vervoer. Het nachtvervoer is hiervan de dupe.

Nachtvervoer draagt bij aan de publieke doelen die niet worden nagestreefd door de markt. Als bestuurders zich bewust zijn van de publieke waarden van het nachtvervoer zullen ze eerder bereid zijn om nachtvervoer een steuntje in de rug te geven.

2.5.2 Overige partijen

Het wekt verbazing dat horecaondernemers en/of culturele instellingen in grote steden nog geen nachtelijk openbaar vervoer co-financieren. Zo'n publieke voorziening draagt immers bij aan de attractiviteit van de steden. Discotheken op het platteland daarentegen steken wel geld in nachtelijk openbaar vervoer. Wellicht kan het nachtvervoer worden gecoördineerd door de *citymanager* die veel steden tegenwoordig hebben.

Belangenorganisaties ondersteunen de huidige nachtvervoerinitiatieven, maar aan de andere kant lijken ze zich vooral te richten op andere doelgroepen. Jongerenorganisaties blijken goede belangenbehartigers te zijn van het nachtvervoer. De invloed van die organisaties lijkt vooral effect te hebben op het beleid van de politiek en van verschillende overheden.

2.6 Haalbaarheid

De haalbaarheidsgrens van de kostendekkingsgraad zal ergens tussen de 40% (van het huidige stads- en streekvervoer) en de 100% moeten liggen. Hierbij nemen we wel aan dat het reguliere stads- en streekvervoer gemiddeld genomen alle publieke doelen dient. Gezien de bijdrage van nachtvervoer aan de publieke functies zou een kostendekkingsgraad van rond de

70% voor overheden acceptabel moeten zijn om eventuele tekorten aan te vullen. De precieze waarde hangt uiteraard af van het beleid van de betrokken overheden.

Vervoerders zijn de laatste jaren anders naar het nachtvervoer gaan kijken. Door de toenemende marktwerking is de rentabiliteit steeds belangrijker geworden.

3 Conclusies en aanbevelingen

3.1 Conclusies

3.1.1 Nachtelijk openbaar vervoer

Afgezien van het NS Nachtnet tussen Rotterdam, Den Haag, Schiphol, Amsterdam en Utrecht kent Nederland nauwelijks interregionaal openbaar nachtvervoer. Dat is vreemd omdat nachtvervoer kan bijdragen aan maatschappelijke doelen zoals verbetering van de verkeersveiligheid en maatschappelijke participatie. Decentrale overheden lijken vaak geen expliciete afweging te maken van de maatschappelijke doelen die met openbaar (nacht)vervoer kunnen worden bereikt.

Als gevolg van de Nederlandse concessiesystematiek is nachtelijk openbaar vervoer alleen mogelijk wanneer de decentrale overheden het opnemen in de betreffende concessies, of wanneer de concessiehouder het vervoer gedooft. Deze voorwaarden gelden zelfs in het geval dat het nachtvervoer geen overheidsbijdrage nodig heeft. Ondernemers worden zo ontmoedigd om initiatieven te ontplooiën. Bij interregionaal nachtvervoer, dat meerdere concessiegebieden doorkruist, zijn de complicaties het grootst.

Nachtelijk openbaar vervoer draagt bij aan de attractiviteit van steden en daarmee aan de omzet van horeca en culturele instellingen. Echter, initiatieven waarbij horecaondernemers nachtvervoer medefinancieren zijn er niet.

De kosten van openbaar vervoer zijn 's nachts substantieel hoger dan overdag (20 tot 30%), met name door de toeslagen op de personeelskosten. Een dienstregelingsuur per trein is daarnaast fors duurder dan dat voor de bus, omdat op een trein zowel een machinist als een

conductor meerrijdt en omdat de variabele kosten van een trein vele malen hoger zijn dan van een bus. Een trein blijkt pas aantrekkelijk bij forse reizigersstromen: wanneer de capaciteit van een gelede bus niet meer volstaat en versterkingsbussen moeten worden ingezet.

Afgezien van de kosten per dru moet 's nachts rekening worden gehouden met een fors bedrag aan beveiligingskosten.

Kosten per dru	Weeknacht	Weekend
Trein	€ 283,-	€ 426,-
Bus	€ 107,-	€ 114,-

3.1.2 Methodiek

Om de haalbaarheid van nachtvervoer te toetsen is het nodig inzicht te hebben in de kosten, vervoerwaarde en opbrengsten van de te realiseren verbinding. De vervoerwaarde 's nachts verschilt uiteraard sterk van de vervoerwaarde overdag. Om op een eenvoudige wijze indicatief inzicht te krijgen in de vervoerwaarde kan gebruik worden gemaakt van de voor deze studie opgestelde methodiek. De (OV-)vervoerwaarde overdag wordt als uitgangspunt genomen, waarna de waarde wordt teruggebracht aan de hand van ondermeer reistijdverhoudingen en de dag-nachtverhouding op parallelle snelwegen.

De methodiek is opgesteld op basis van cijfers van het NS-Nachtnet. Validatie heeft niet plaatsgevonden doordat naast het NS-Nachtnet nog geen andere interregionale nachtelijke verbindingen bestaan.

3.1.3 Case BrabantStad

Aan de hand van bovengenoemde methodiek hebben we een quick scan gedaan naar de mogelijkheden van een nachtnet tussen de Randstad en BrabantStad. Dit nachtnet, dat met de bus of met de trein kan worden geëxploiteerd, zou bestaan uit de volgende route: Utrecht – 's-Hertogenbosch - Eindhoven – Tilburg – Breda – Dordrecht.

De verbinding zou in weekendnachten met de bus rendabel zijn en zou het dus zonder overheidsbijdrage kunnen stellen. Bij exploitatie gedurende de hele week kent het netwerk

een kostendeckering van ruim 55% , zodat een bijdrage van de overheid of derden noodzakelijk is. Een uitvoering per trein lijkt niet haalbaar vanwege de hoge kosten die ermee gemoeid zijn.

3.2 Aanbevelingen

Op basis van bovengenoemde conclusies komen wij tot de volgende aanbevelingen:

- Valideer de in dit rapport vermelde methodiek door cijfers te toetsen aan een buitenlandse nachtverbinding of door de uitgewerkte case als pilotproject te laten rijden en grondig te evalueren.
- Subsidieer een pilot voor nachtelijk interregionaal vervoer. Monitor hierbij niet alleen de financiële, maar ook de maatschappelijke effecten. Dit geeft decentrale overheden en ondernemers meer inzichten in de kansen en risico's van nachtvervoer. De bovengenoemde verbinding tussen de Randstad en BrabantStad is kansrijk.
- Formuleer de concessies zodanig dat nachtvervoer niet wordt uitgesloten. Nachtvervoer concurreert niet met het reguliere openbaar vervoer, het kan zelfs een versterking zijn voor het bestaande OV, met name in de avonduren. Een gedoogbepaling voor nachtelijk openbaar vervoer in concessies werkt naar verwachting niet of nauwelijks prijsopdrijvend. Wanneer een dergelijke bepaling in alle concessies wordt opgenomen schept dit mogelijkheden voor ondernemers om een nachtelijke OV-verbinding te realiseren zonder overheidsbijdrage. Ook ontstaat dan de mogelijkheid om het nachtvervoer apart aan te besteden.
- Zoek medefinanciering door bijvoorbeeld horecaondernemers, evenementen- en concertorganisaties in grote steden te benaderen. Samenwerking bevordert de synergie: door medefinanciering dragen ondernemers bij aan de maatschappelijke doelen van de overheid, terwijl een nachtelijke openbaar-vervoerverbinding bijdraagt aan de attractiviteit van de stadscentra.

Referenties

- Schalkwijk, B.S.C.
Personenvervoer in het donker, afstudeerscriptie NHTV, Breda/Amsterdam 2005
- Doornbos, R. e.a.
Marktpotentieel van het NS-Nachtnet, interne NS-publicatie, Utrecht 2002
- Marlen, P. van en Braam B.
Evaluatie Nacht-Intercity Amsterdam – Arnhem, interne NS-publicatie, Utrecht 1995
- Oprel J.M. en Albert J.
Inschatting Nachtstromen Rotterdam – Utrecht, interne NS-publicatie, Utrecht 1995
- Provincie Noord-Brabant
Verkenning OV-netwerk BrabantStad, 's-Hertogenbosch 2003
- CVOV
Kostenkennallen Openbaar Vervoer, Rotterdam 2005
- Raad Verkeer en Waterstaat
De waarde van het Openbaar Vervoer, Den Haag 2004