

Nachtnet van WereldKlasse

Pieter Onderwater
DHV
pieter.onderwater@dhv.com

Herman Brüheim
DHV
herman.bruheim@dhv.com

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
25 en 26 november 2010, Roermond**

Samenvatting

Nachtnet van WereldKlasse

In Nederland rijdt er iedere nacht een beperkt Randstad nachtnet. Een intercity pendelt ieder uur tussen Rotterdam en Utrecht via Amsterdam. Het gevolg van dit nachtnet is dat slechts een beperkt aantal inwoners profijt hebben van het nachtnet. Het zou een stuk mooier zijn wanneer we een groter deel van Nederland aansluiten op het nachtnet.

Om te kunnen bepalen welk deel van Nederland op het nachtnet aangesloten dient te worden, is er eerst bepaald welke doelgroepen belang hebben bij een uitgebreider nachtnet.

In deze paper onderscheiden we 3 doelgroepen:

De eerste doelgroep zijn de reizigers van en naar Schiphol. Ook in de late avond en vroege ochtend vertrekken en komen er vluchten aan. Voor deze reizigers wordt op dit moment geen mogelijkheid geboden om met het OV te reizen.

De tweede doelgroep is het uitgaanspubliek. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in twee soorten uitgaanspubliek. De eerste groep zijn de bezoekers van evenementen en familie. Deze groep wil wel gebruik maken van het OV, maar de beperkte dienstregeling 's avonds maakt dat niet mogelijk. Daarnaast is er een groep café- en discotheekbezoekers die laat in de nacht naar huis willen reizen.

De derde doelgroep is het nationale en internationale woon-werk verkeer van reizigers die ochtend of avonddienst hebben, of een afspraak hebben in het buitenland.

Alle doelgroepen hebben ieder hun specifieke behoefte, waarbij niet iedere doelgroep iedere nacht wil reizen. Daarom worden er drie voorstellen gedaan:

1. De laatste trein vertrekt één uur later als in het huidige spoorboekje. De evenementbezoekers en late reizigers vanuit Schiphol krijgen de mogelijkheid om naar huis te reizen
2. Het nachtnet wordt rondom Schiphol opgebouwd. Vanuit Groningen, Enschede, Maastricht en Nijmegen moet het mogelijk zijn om bij een late vlucht terug naar huis te reizen en bij een vroege vlucht op tijd in te checken.
3. Het weekendnachtnet dient uitgebreid te worden tot Zwolle, Deventer, Nijmegen en Eindhoven. Daarnaast worden er ook nachtverbinding toegevoegd naar Maastricht, Enschede, Groningen en Leeuwarden.

De kosten voor het nachtnet zijn aanmerkelijk hoger dan voor een reguliere treindienst. Dit wordt voornamelijk bepaald door de personeelskosten. Door een efficiënte dienstregeling en personeelsomloop te plannen kunnen de kosten in de hand gehouden worden. Daarnaast levert een beperkt aantal nieuwe stops nieuwe reizigers op waardoor de kosten-baten verhouding gunstiger uitvalt. Tevens is er een aantal beleidsdoelstellingen die eenvoudig kunnen worden gerealiseerd door het aanleggen van het nachtnet. Hierdoor zijn er wellicht mogelijkheden tot het subsidiëren van het nachtnet.

1. Aanleiding

11 juli 2010 was een historische dag: het Nederlands elftal stond in de WK-finale tegen Spanje. Een bloedspannende wedstrijd waarbij er verlengd moest worden om te bepalen wie wereldkampioen zou worden. Ook wij waren aanwezig in Amsterdam om bij het grote feest te zijn wanneer Oranje zou winnen. Helaas viel er de tweede verlenging een doelpunt tegen en verloor het Nederlands elftal. Met een verslagen gevoel bespreken we kort de wedstrijd. Héél kort: we sloegen ons biertje achterover en moesten halsoverkop naar het station om onze laatste trein te halen die aansluiting zou bieden in Utrecht CS op de Sprinter richting Houten. De afstand naar het station was nog ver en we moesten door Amsterdam rennen om de trein te halen. Eenmaal staande in de trein (er waren veel meer reizigers zoals wij) vroegen we ons af waarom dit de laatste aansluiting is. Waarom wordt er niet langer doorgereden in de nacht en waarom is die trein zo kort?

In Nederland hebben we weliswaar een nachtnet, maar alleen tussen 6 grote steden in de Randstad onderling. Naast deze verbindingen ontbreken er essentiële schakels in het nachtnet op landelijk niveau.

Op lokaal niveau is het nachtnet op sommige plaatsen beter geregeld. Een stad als Amsterdam heeft een uitgebreid nachtnet in de stad, en is ook verbonden met de regio. Zelfs door-de-weeks zijn er 's nachts mogelijkheden om in Amsterdam te reizen.

Na een tendens van verhuizen naar de groeikernen ontstaat er nu de tendens om weer richting de stad te trekken. De voordelen van de stad zijn, zoals het CVS noemt, de kortere afstand tot het werk en de nabijheid van voorzieningen waaronder het theater en het café. Het feit dat mensen verhuizen voor een betere bereikbaarheid van de voorzieningen, geeft ook aan dat de bereikbaarheid van die voorzieningen op dit moment nog niet op peil zijn.

Kortom, het is tijd om het nachtnet tussen de steden en regio kritisch onder de loep te nemen.

2. De potentiële nachtelijke markt

In Nederland is nog geen sprake van een 24-uurseconomie, maar we kunnen wel spreken van een 18-uurseconomie. Dit betekent dat er aan de randen van de nacht toch veel vervoersstromen plaatsvinden die ook om openbaar vervoer vragen.

2.1 Welke doelgroepen kent het nachtnet?

We kunnen de volgende doelgroepen onderscheiden, met eigen karakteristieken. Dit kan vertaald worden naar gewenste treinritten en aankomst/vertrektijden.

Luchtreizigers van/naar Schiphol

Schiphol ligt vrijwel stil in de nachtelijke uren, met uitzondering van een handvol chartervluchten. In de vroege ochtend vertrekt er al een aantal vluchten en ook in de late avond komen veel vluchten aan:

- Vroeg vertrek vluchten

Overdag vertrekken vanaf Schiphol ca 60 vluchten per uur, afhankelijk van de seizoensdrukke. Dit start vanaf 05 à 07 uur met ca 10-20 vluchten per uur. Luchtreizigers moeten 3 uur tevoren aanwezig zijn op Schiphol. Dit betekent dus dat zij vóór 03 uur moeten aankomen te Schiphol en dus voor 02 uur vertrekken vanaf een station in de Randstad, cq om ca 24 à 01 uur moeten vertrekken uit de rest van Nederland. Het is dus wenselijk na de laatste reguliere treinen nog een extra treinrit te bieden.

De grote stroom van vertrekkende vluchten begint om ca 08 uur. Dit betekent rond 05 uur aankomen op Schiphol en dus om ca 02 à 03 uur vertrekken uit de rest van Nederland. De eerste treinen uit de rest van Nederland arriveren nu rond 07 uur op Schiphol; te laat om vertrekkende vluchten vóór 10 uur te halen. Dit vraagt dus om een extra nachtelijke treinrit.

- Late aankomst vluchten

Tot 22 à 24 uur landen er nog 10-20 vluchten per uur. Daarnaast landen er nog vliegtuigen die een vertraging hebben opgelopen.

Nu vertrekken de laatste treinen rond 23 uur naar de rest van Nederland. Daarmee worden de laatste vluchten dus niet bediend. Dit vraagt om een extra treinrit vertrekkend na 24 uur naar de rest van Nederland en eventueel nog een extra nachtelijke rit om ca 02 à 03 uur. Dit geeft meer zekerheid met betrekking tot vertragingen. Luchtreizigers betrekken in hun afweging ook een eventuele vertraging van vluchten. Bij late aankomst is er een risico dat een geplande laatste trein niet gehaald kan worden; daardoor plannen ze er niet op en kiezen een andere vervoerswijze. Dat kan zelfs effect hebben op de heenreis náár Schiphol en zelfs het besluit om al of niet via Schiphol te reizen.

Bovenstaande speelt eigenlijk iedere dag van de week. In het vakantieseizoen is het aantal potentiële reizigers groter, op andere tijden van het jaar geringer. Deze vervoersmarkt gaat nu – bij gebrek aan een goed nachtnet – per Schiphol-taxi, eigen auto (plus lang parkeren), halen/brengen door familie/vrienden of noodgedwongen de nacht op Schiphol doorbrengen wachtend op de eerste trein.

Uitgaanspubliek

In de huidige situatie vertrekken de laatste treinen rond 23à24 uur vanuit de grote steden. Dit is vrij vroeg:

- Culturele evenementen (schouwburg, film, concerten, etc.) eindigen om ca. 23 uur. Bij grotere evenementen (zoals bv concerten in ArenA, Kuip, Gelredome en Ahoy), is het soms te druk om op tijd het concert te verlaten en de laatste trein te halen.
- Cultureel bezoek wordt graag afgesloten met een aansluitend drankje om de avond te bespreken. Daarvoor is weinig tot geen tijd meer.
- Bezoek aan vrienden/familie loopt vaak uit als gevolg van gezelligheid. De deadline van de laatste trein is daarin niet prettig.

Uitgaan wordt meer ontspannen als de laatste treinen een uur langer doorrijden en later in de nacht vertrekken. Dit vraagt om een extra vertrekmoment na 24à01 uur en bijvoorbeeld rond 02à03 uur nogmaals. Dit speelt eigenlijk iedere dag van de week, met enige nadruk op do/vr/za.

Latere stappers blijven langer in een uitgaansstad hangen, soms tot na 04 uur. Deze groep is veel meer geconcentreerd op do/vr/za.

Deze markt gaat zich nu – bij gebrek aan een goed Nachtnet – haasten om de laatste trein te halen, of per nachtbus (echter zeer beperkt netwerk), taxi (duur), dronken of als Bob achter het stuur, of noodgedwongen wachten op de eerste trein van de volgende dag. Vaak wordt hierom besloten ook de heenreis anders dan per trein te maken.

Woon-werkverkeer

Voor het woon-werkverkeer kan er onderscheid gemaakt worden tussen binnenlandse en buitenlandse reizen.

Avonddiensten eindigen veelal rond 23à24 uur, vroege diensten starten rond 07 uur. Het is gewenst hiervoor een reismogelijkheid te bieden naar/van huis.

Deze vervoersmarkt is erg lokaal/regionaal georiënteerd. Met de reguliere laatste en eerste treinen is een deel van deze regionale markt wel te bedienen, maar extra laatste respectievelijk eerste ritten lijken gewenst.

De internationale woon-werk/zakelijke reizigers kunnen gebruik maken van de internationale treinen naar Brussel – Parijs en Ruhrgebied. De dienstregeling van deze treinen starten relatief vroeg om vóór 09à10 uur in het buitenland aan te komen. Deze ritten zijn alleen te gebruiken vanuit de Randstad. Het is gewenst ook vanaf andere grote steden in het land een aansluiting te bieden op de eerste internationale treinen. Dit vraagt om een extra vroege of nachtelijke treinrit.

2.2 Hoe groot is de nachtelijke treinmarkt?

De nachttreinen in de Randstad zijn goed bezet en een vaste waarde in het spoornetwerk. Het weekendnachtenet in Brabant draait na enkele jaren ook al redelijk positief en de nachtnetproef wordt voortgezet. Ook reguliere laatste treinen zitten regelmatig vol. Dit zijn allen indicaties dat een extra late rit realistisch is en het nachtnet uitbreidbaar moet zijn, ook in Oost Nederland. Daarnaast kunnen er een enkele Schipholtreinen worden toegevoegd in de nacht.

Deze kwalitatieve notie hebben we vertaald in een aantal kwantitatieve benaderingen.

Statistische mobiliteitsgegevens

Uit gegevens van CBS Statline blijkt dat ca. 0.25% van de dagelijkse mobiliteit in een gemiddeld nachtelijk uur (00-04 uur) plaats vindt. Tijdens de late avonduren (20-24 uur) en vroege ochtenduren (04-07 uur) is dit gemiddeld 1 à 2% van de dagelijkse mobiliteit. Dit geldt voor de totale mobiliteit en zou in beginsel dus ook moeten opgaan voor de spoormobiliteit.

Concreet vertaald betekent dit dat stations met meer dan ordegrrootte 5.000 in- en uitstappers in de nacht nog steeds 10-20 reizigers per uur kunnen genereren.

Vergelijking met de PHS-corridors

In PHS worden op baanvakken met meer dan 20 à 30.000 reizigers per richting voorgesteld om 6x/uur te rijden. Met bovenstaande omrekening betekent dit dat er op die corridors in de nachturen potentieel toch zo'n 100 reizigers per uur met de trein zouden willen reizen. Ondanks dat dit geen grote aantallen zijn, kan 1 trein per 2 à 3 uur er voor zorgen dat er toch een levensvatbaar nachtnet zou kunnen worden gerealiseerd.

Luchtreizigers

Uit enquêtes voor het nachtnet in Brabant blijkt dat ca. 70% van de treinreizigers bestaat uit sociaal motief en uitgaanspubliek, ca. 5% van/naar Schiphol en ca. 10% woon-werkverkeer. Ons valt op dat met name de markt van/naar Schiphol hierin gering is; dit zou met een goede marketing een grotere markt moeten kunnen worden.

Want, de potentie is er wel...

In de nachtelijke uren landen nu vele tientallen vluchten die geen aansluitend treinvervoer hebben. Er vliegen zelfs meer dan honderd vroege ochtendvluchten zonder dat men met de trein naar Schiphol kan komen. Dit gaat om ongeveer 5-10.000 vluchtreizigers, waarvan misschien 20-40% met de trein zou willen; dit zijn enkele duizenden potentiële treinreizigers.

2.3 Vergelijking met het buitenland

Is het dan zo slecht gesteld in Nederland? Hoe wordt in de ons omringende landen gereden in de nacht?

In België rijdt – zelfs tussen de grootste steden Antwerpen en Brussel – na 01 uur geen trein meer.

De steden Düsseldorf – Dortmund zijn goed te vergelijken met de steden Amsterdam – Utrecht. Beide steden hebben ongeveer eenzelfde hoeveelheid inwoners en het Ruhrgebied wordt regelmatig in onderzoeken vergeleken met de Randstad. In vergelijking met ons huidige Nachtnet, valt een aantal zaken op:

In Nederland wordt er gereden met een vast uur patroon in de nacht terwijl in Duitsland er geen vast patroon is te ontdekken. Het voordeel van het Nederlandse nachtnet is dan ook dat in feite alleen bijvoorbeeld *.17 onthouden dient te worden wanneer je met de trein reist.

Een tweede groot verschil zit in het vervoersproduct waarmee gereden wordt. In Duitsland heeft men gekozen om alle vervoersproducten te laten rijden. Zowel de S-bahn, als ook de Regional Bahn, IC en ICE rijden 's nachts beperkt door. Hierdoor kan

iedereen die overdag binnen het invloedsgebied van het station woont ook 's nachts nog thuiskomen. In Nederland wordt slechts met één vervoersproduct gereden waardoor alleen de grote steden onderling met elkaar verbonden zijn. Een derde punt wat opvalt is dat in Duitsland de dienstregeling 's ochtends eerder opgang komt dan in Nederland. Rond 05 uur begint de dienstregeling op gang te komen. De ICE vertrekkend om 4:53 is in feite al de eerste reguliere trein. In Nederland daarentegen vertrekt de eerste reguliere trein om 5.21 waarna er een half uur lang geen reguliere trein vertrekt.

2.4 Subconclusie

We onderscheiden 3 doelgroepen. De eerste doelgroep zijn de reizigers van en naar Schiphol. Voor deze reizigers wordt op dit moment geen mogelijkheid geboden om met het OV te reizen. Dit zijn enkele duizenden potentiële reizigers die van- of naar Schiphol reizen.

De tweede doelgroep is het uitgaanspubliek. Bezoekers van evenementen en familie willen wel gebruik maken van het OV, maar de beperkte dienstregeling 's avonds maakt dat niet mogelijk. Café- en discotheekbezoekers die laat in de nacht naar huis willen reizen hebben geen OV.

De derde doelgroep is het nationale en internationale woon-werk verkeer van reizigers die ochtend of avonddienst hebben, of een afspraak hebben in het buitenland.

Ook het aantal stations van het huidige nachtnet is beperkt. Een station waar ordegrrootte 5.000 in- en uitstappers per dag gebruik van maken, kan toch nog 10-20 reizigers per uur opleveren.

3. Kwaliteitseisen

Voor het nachtnet worden er andere kwaliteitseisen opgesteld als voor het reguliere spoorvervoer. De kwaliteitseisen kunnen in vier doelgroepen worden verdeeld; beschikbaarheid, reistijd, comfort en kosten. Per doelgroep worden de verschillen tussen het reguliere spoorvervoer en het nachtnet in beeld gebracht

3.1 Beschikbaarheid

Haltes

Niet alleen op grote stations, maar ook op middelgrote stations met redelijke omvang moet het mogelijk zijn om te stoppen. Hierdoor ontstaat er een bovenregionaal netwerk: Snelrein. In grote steden met meerdere stations wordt alleen gestopt op de drukste halte bij het centrum (veelal CS). Het voor- en na-transport is over het algemeen per fiets en agglomeratief per taxi of lokale nachtbus. Ca. 50% van de nachtnet-reizigers reist in groepsverband met gemiddeld 3 personen. De taxikosten worden hierdoor acceptabel. Een lokaal stadsnachtnet dient door de concessiebeheerder zelf te worden geregeld.

Kortom per schaalniveau bekeken:

Lokaal:	Geen aanleg van spoornachtnet. Deze markt overlaten aan fiets, nachtbus en taxi
Kleine kernen:	Geen aanleg van spoornachtnet. De kernen hebben te weinig potentie.
Regionale middelgrote kernen:	Ja, aansluiten op spoornachtnet.
Nationale grote kernen:	Ja, aansluiten op spoornachtnet, maar wel met één station per gemeente om voldoende kwaliteit te bieden voor het nachtnetproduct.

Met toevoeging van middelgrote kernen wordt de Nachttrein iets langzamer, maar dat is nog acceptabel. Het feit dat er überhaupt een trein rijdt is belangrijker. Dit betekent dat steden als Houten en Woerden ook worden aangesloten op het nachtnet.

Frequentie

Er hoeft geen HOV frequentie aangeboden te worden op het nachtnet. Een frequentie van 0,5-1x p/uur is voldoende. Het is alleen wel van belang om de dienstregeling op de knopen op elkaar aan te laten sluiten zodat er niet te lang hoeft te worden gewacht op een leeg station. Er dient een afweging te worden gemaakt op basis van rentabiliteit en sociale veiligheid.

3.2 Reistijd

Directe verbinding

Een directe verbinding is ondergeschikt aan überhaupt een verbinding. Het is dus niet erg om een overstap te moeten maken of om te reizen om bij je bestemming te komen. Een verbinding Rotterdam – Utrecht via Amsterdam is een te grote omweg terwijl een verbinding Utrecht – Hilversum – Amsterdam acceptabel is.

Rijtijd

Voor het reguliere spoorvervoer wordt er onderscheid gemaakt tussen een IC verbinding en een Sprinterverbinding. De IC's stoppen enkel op de drukste stations terwijl de sprinter op alle stations halteert. In het huidige nachtnet wordt alleen met een IC verbinding gereden. Door het nachtnet uit te breiden met enkele extra stops wordt de rijtijd niet veel langer, maar wordt het potentiële aantal reizigers wel groter.

3.3 Comfort

Veiligheid

De sociale veiligheid in de trein en op het station dient gewaarborgd te zijn. Vanwege de nachtelijke uren wordt de sociale veiligheid kritischer beoordeeld als overdag.

Helderheid OV-systeem

Het OV-systeem dient duidelijk te wezen. Reizigers dienen van te voren te kunnen zien welke verbindingen er zijn en wat voor overstap ze kunnen nemen. In een reguliere treindienst is dit van minder groot belang gezien de hogere frequenties.

Het is aan te bevelen de lijnnetfolders en dienstregeling van al het nachtnet zoveel mogelijk te integreren waardoor voor de reiziger in één folder duidelijk is welke reismogelijkheden er zijn en hoe laat de eindbestemming wordt bereikt. Vooral het spoornachtnet is hier uitermate geschikt voor omdat er slechts een beperkt aantal aansluitende verbindingen zijn. In het buitenland, waaronder Duitsland, worden in iedere intercity al een folder neergelegd met daarin de spoorgerelateerde aansluitingen.



Afb. 1: lijnnetfolder DB

3.4 Kosten

De kostenstructuur van het nachtnet hoeft niet verschillend te zijn ten opzichte van de reguliere treindienst. Eventueel kan er gekozen voor worden om geen korting te verlenen op het nachtnet of om een nachtnettoeslag in te stellen wanneer er met het nachtnet gereisd wordt. Dit is te rechtvaardigen vanwege de hogere kosten en de kwaliteit die geboden wordt.

3.5 Subconclusie

Voor reizigers in het nachtnet is het belangrijk dat er überhaupt een verbinding wordt geboden. De snelheid van de verbinding is van ondergeschikt belang. Dit betekent ook dat een extra overstap voor de reiziger geen probleem is mits er aansluiting is op de andere nachttrein. De frequentie van het bestaande nachtnet blijft gelijk. Buiten de Randstad is een lagere frequentie acceptabel. Door het toevoegen van nieuwe stations van middelgrote kernen, gaan er meer reizigers gebruik maken van het nachtnet.

4. Lijnennet

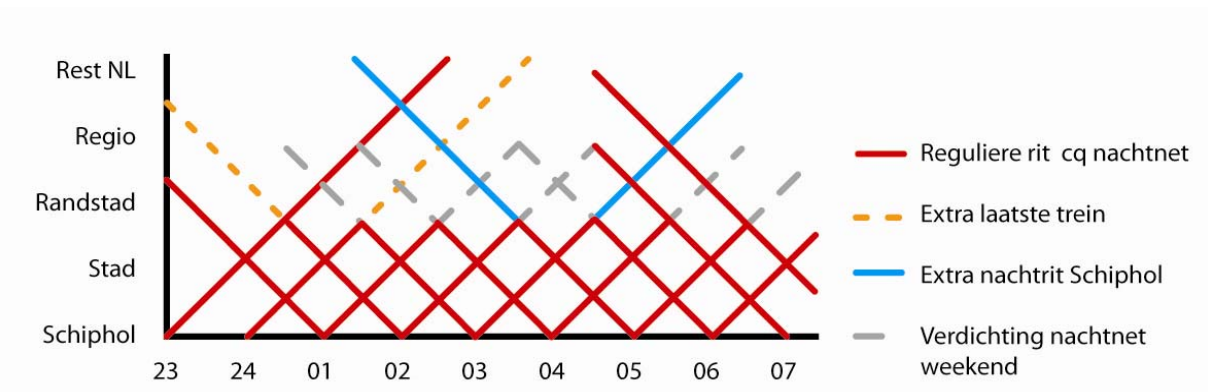
Het huidige nachtnet voldoet beperkt. Het rijdt alleen in de Randstad, do/vr/za ook in Brabant en incidenteel rijdt in een weekendnacht nog een extra late trein.

4.1 Kernnet

Een aantal uitbreidingen wordt voorgesteld:

- De laatste reguliere treinen vanuit Schiphol cq de grote steden rijdt een uur later nogmaals (t.b.v. late aankomsten op Schiphol en 'vroeg' uitgaanspubliek).
- Midden in de nacht rijden extra treinen vanaf Schiphol (vertrek om ca 02à03 uur) en verder langs de grote steden, deels geïntegreerd met het Randstad nachtnet, verder uitgebreid naar Alkmaar, Groningen, Twente, Nijmegen en Maastricht. (t.b.v. de Schipholmarkt en 'laat' uitgaanspubliek).
- Ook midden in de nacht vetrekken extra nachtelijke ritten uit diezelfde steden, met een aankomst rond 05 uur op Schiphol (t.b.v. vroege vertrekken uit Schiphol en regionaal uitgaanspubliek).
- In de weekenden (do/vr/za-nacht) wordt het nachtnet (net als het huidige Brabant nachtnet) ieder uur verdicht tot Zwolle, Deventer en Nijmegen (t.b.v. het 'late' uitgaanspubliek).
- Ook middelgrote kernen cq stations buiten de stadsgewesten worden toegevoegd.
- Binnen grote agglomeraties wordt het natransport verzorgd door taxi, fiets of rijden eventueel lokale nachtbussen.

Hierdoor hebben de grote steden in de Randstad een uitgebreid nachtnet naar middelgrote kernen in de omgeving en de grote kernen in het land. Indirect hebben de middelgrote steden buiten de Randstad (zoals bv 's Hertogenbosch en Deventer) ook extra nachtelijke ritten met bijvoorbeeld de laatste en eerste Schipholtreinen.



Afb. 2: Principe dienstregeling nachtnet

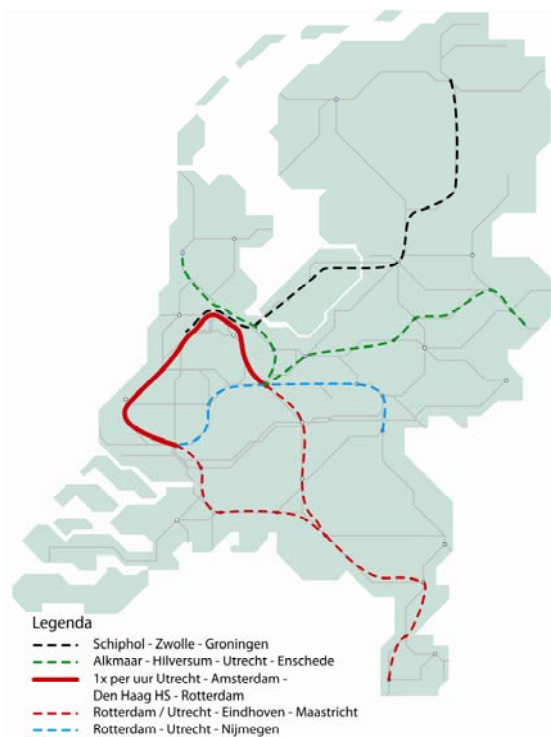
4.2 Overig lijnennet

Voor de overige spoorlijnen kan er worden gewerkt met een regionaal maatwerk zoals dat ook plaatsvindt op de lijn Arnhem – Doetinchem. Op deze regionale lijn, wordt op zaterdagnacht één rit gereden van Arnhem – Doetinchem v.v.

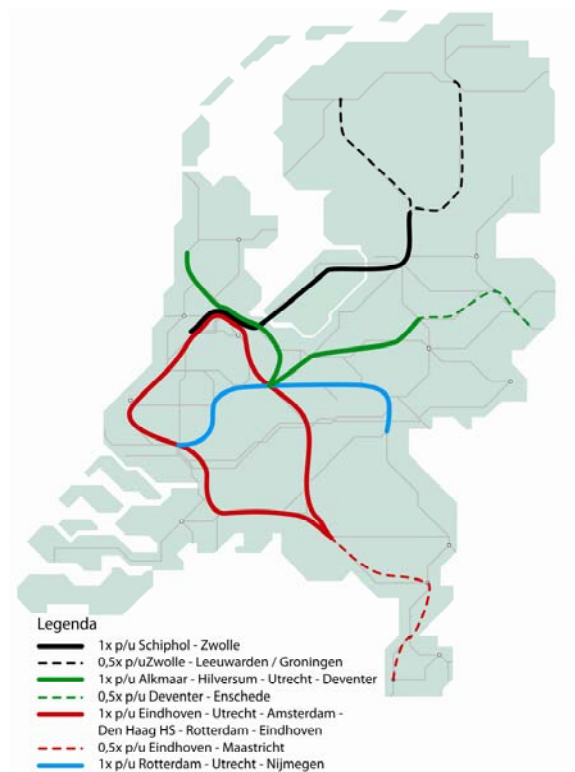
4.3 Subconclusie

We stellen een aantal wijzigingen voor het nachtnet in Nederland. De huidige dienstregeling wordt nog één uur langer doorgetrokken. Hierdoor kan het woon-werk verkeer met een late dienst en de vroege stappers thuis komen. Daarnaast wordt er een nieuw nachtnet ontwikkeld waarbij Schiphol een knooppunt vormt.

Afbeelding 3 toont een eerste idee van een lijnennet wat mogelijk is op een door-de-weekse dag. Het huidige nachtnet blijft beide richtingen ieder uur rijden. Daarnaast worden er een aantal verbindingen aangebracht die één keer per nacht rijden. Deze verbindingen komen rond 05 uur aan op Schiphol. Daarnaast vertrekt er vanuit Schiphol rond 03 uur een trein richting de regio's.



Afb. 3: Standaard nachtnet zo-ma-di-woe



Afb. 4: Weekendnachtenet do-vr-za

Op afbeelding 4 is het uitgebreidere weekendnachtenet vormgegeven. Hierbij rijden alle verbindingen in de brede Randstad 1x per uur. Buiten de brede Randstad (zoals Zwolle – Groningen / Leeuwarden) wordt 1x per 2à3 uur een verbinding geboden.

5. Eerste aanzet tot harding van het voorstel

In het vorige hoofdstuk hebben we een aantal punten geconstateerd en voorstellen gedaan. Een aantal onderwerpen wordt in het volgende hoofdstuk op hoofdlijnen uitgewerkt.

5.1 Exploitatie

De kosten voor een nachtnet zijn ontegenzeggelijk hoger dan voor een normale dienstuitvoering overdag. Het personeel is duurder (nachttoeslag) en er zal relatief meer personeel moeten worden ingezet (toezicht). In eerste instantie is het materieel beschikbaar, hoewel de huidige exploitatie uitgaat van nachtelijk onderhoud en materieel op werkplaatsen en emplacementen moet zijn.

Als gevolg van de beperkte rentabiliteit moet gezocht worden naar een gunstige omloop en inzet van materieel en personeel. Indien nodig zal dit de kwaliteit ondergeschikt maken.

Nu rijden enkele nachtbussen vanuit grote steden naar stadswijken (lokaal) en enkele middelgrote kernen in de regio. De middelgrote kernen die per spoor ontsloten zijn, kunnen meeliften met het Nachtnet; dat bespaart exploitatiekosten voor de bus.

Een voorbeeld hiervan is bijvoorbeeld de nachtbus Utrecht – Houten die verder geen andere kernen verbindt.

5.2 Infra en capaciteit

Naast het reizigersvervoer vindt er in de nachtelijke uren ook goederenvervoer plaats. Doordat de nachttreinen meer stops maken als de huidige intercitynachtstrein, zal de gemiddelde snelheid ongeveer gelijk komen te liggen aan het goederenvervoer. Hierdoor blijft het mogelijk het goederenvervoer te faciliteren.

Een ander punt waarnaar gekeken dient te worden is de beschikbaarheid van de infrastructuur. In de huidige situatie wordt voornamelijk 's nachts onderhoud gepleegd aan de sporen. Voor de 4-sporige trajecten geldt dat in feite twee sporen in dienst kunnen blijven waardoor de capaciteit op het traject ruim voldoende blijft. Bij dubbelsporige trajecten betekent dit dat het onderhoud zoveel mogelijk op één spoor dient plaats te vinden waardoor het 2^{de} spoor beschikbaar blijft.

Om een betrouwbare dienstregeling te ontwerpen is het daarom van belang rekening te houden met een enkelspoorraster voor de dubbelsporige trajecten. Aangezien de rijtijden tussen de meeste knopen ongeveer 30 minuten bedraagt, verwachten wij hierin geen problemen, maar dit dient wel nader onderzocht te worden.

5.3 Beheer en sociale veiligheid

Om een uitgebreider nachtnet mogelijk te maken, dient er ook van tevoren worden nagedacht over het beheer van stations en materieel. Op dit moment wordt een aantal wachtruimtes op de stations 's nachts afgesloten om hangjongeren en zwervers buiten de deur te houden. Daarnaast is er een proef op de Flevolijn om in de nachtelijke uren de stations volledig te sluiten door de OV-chip poortjes af te sluiten. Indien een station bediend wordt door het nachtnet, bestaat de mogelijkheid tot het afsluiten van het station niet meer. Om de sociale veiligheid op het station op peil te houden dient er extra toezicht plaats te vinden. Dit toezicht kan zowel worden uitgevoerd met videocamera's als ook met beveiligingspersoneel op de stations.

Een groot voordeel van beveiligingspersoneel is dat de reiziger meer ervaart dat er daadwerkelijk controle is op de stations. De beveiliging hoeft in feite niet veel extra te kosten mits hiervoor een slimme aanpak wordt gekozen waarbij de beveiligers alleen aanwezig zijn wanneer een trein aankomt en vertrokken is. Zodra de trein vertrokken is, zorgt de beveiliging ervoor dat er geen zwervers en dronken reizigers achter blijven op het station. Bij het verlaten van de laatste reiziger op het station, kan de beveiliging zijn ronde op het industrieterrein vervolgen. Op deze manier blijft de dienstverlening betaalbaar en het serviceniveau op peil.

Op dit moment is de NS zelf verantwoordelijk voor de veiligheid op de stations. Het is wenselijk de verantwoordelijkheid voor de veiligheid deels over te dragen aan de gemeente aangezien de gemeente, samen met de bedrijven afspraken maakt over de beveiliging op de industrieterreinen.

5.4 Baten en baathebbers

Door de hogere exploitatiekosten zal een nachtnet (waarschijnlijk) niet kostendekkend zijn. Er is dus aanvullende financiering noodzakelijk voor een positieve business case. Hiervoor is een analyse gemaakt naar de potentiële baathebbers:

- De reiziger profiteert het meest, want er worden extra reismogelijkheden geboden. Het is denkbaar een duurder kaartje te rekenen (bv zonder korting of apart vervoerbewijs/toeslag)
- De vervoerder heeft weliswaar in de nachtelijke uren onvoldoende inkomsten, maar wel meer reizigers op andere momenten van de dag. Reizigers die met een goed nachtnet wél thuis kunnen komen, zullen ook eerder op de avond voor de trein gaan kiezen.
- De Rijksoverheid ziet enkele beleidsdoelstellingen verwezenlijkt: ontplooiingsmogelijkheden voor de burgers, minder mobiliteit per auto, milieu, verkeersveiligheid in relatie tot alcoholgebruik, etc. Hiervoor kan subsidie worden overwogen.
- De regio's worden beter bereikbaar doordat de trein bij meer kernen gaat stoppen. Hierdoor kan wellicht een aantal nachtbuslijnen worden opgeheven wat een kostenbesparing meebrengt in de busexploitatie. Daarnaast is het denkbaar dat er nieuwe subsidie beschikbaar komt om een aantal grotere regionale stations aan te sluiten op het nachtnet.

- De grote steden krijgen met een goed nachtnet een betere bereikbaarheid van de eigen voorzieningen en een goede onderlinge bereikbaarheid. Ook hiervoor is subsidie denkbaar.
- Ditzelfde geldt voor uitgaanscentra en horeca. Deze krijgen extra omzet door een langer verblijf van uitgaanspubliek. Het innen van een subsidiebijdrage is lastig, maar te overwegen.
- Schiphol en de grotere luchtvaartmaatschappijen (KLM, Transavia) krijgen een betere bereikbaarheid en minder parkeerproblemen.

Uit de enquête voor het Nachtnet Brabant blijkt dat ca. 50% van de reizen anders ook met de trein gemaakt zou zijn (deels eerder gereisd, deels blijven slapen wachtend op de eerste trein). Maar ca. 50% van de gebruikers zijn nieuwe treinreizen (deels nieuwe mobiliteit, deels uit de auto). Dit laatste betekent dus nieuwe inkomsten voor de vervoerder.

Een belangrijke reden om te kiezen voor het nachtnet bleek dat men dan alcohol kon drinken (60% van respondenten). Voorwaar een goed (want verkeersveilig) argument. In hoeverre dit leidt tot extra alcoholconsumptie is niet bekend...

5.5 Subconclusie

De kosten voor het nachtnet zijn ontegenzeggelijk groter dan voor een normale dienstuitvoering. Er dient dan ook kritisch gekeken te worden naar de personele en materiele planning en eventuele dubbele lijnvoeringen met het busnachtnet.

De infrastructuur wordt tegenwoordig voornamelijk 's nachts onderhouden. Het is aan te bevelen hiermee rekening te houden en een dienstregeling te ontwerpen waarbij een enkelspoorraster wordt gereden. (m.u.v. trajecten waar 4-sporige infrastructuur aanwezig is)

De veiligheid op en rondom het station kan worden gewaarborgd door ieder station waar het nachtnet stopt extra toezicht te realiseren. Het beveiligingspersoneel op de bedrijventerreinen in een kern kunnen, indien er afspraken worden gemaakt, ook het station controleren zodra een trein binnenkomt en vertrekt.

Een aantal beleidsdoelstellingen van de overheid kunnen worden verwezenlijkt. Hierdoor kan er wellicht subsidie worden aangevraagd voor het nachtnet. Tevens is een aantal commerciële bedrijven die profijt hebben van het nachtnet en brengen de reizigers zowel in de nacht, als ook elders op de dag extra inkomsten binnen.

6. Dus: doen!

Er lijkt voldoende potentieel te zitten om ook in Nederland een uitgebreider nachtnet te realiseren. Wel dient er bij het ontwikkelen van een nieuw nachtnet rekening te worden gehouden met de capaciteit van de infrastructuur en de personele/materiele planning.

Maar als we het nachtnet zoals voorgesteld uitwerken weten we zeker dat een groot gedeelte van Nederland rustig naar de WK finale kan kijken op 13 juli 2014.

6.1 En ook in België

Literatuurlijst

Hauwert, K. & Hofker, F. (2009) Onderzoek nachtnet Brabant.

CBS Statline (2010) 'Mobiliteit naar regio en algemene kenmerken'

Beghin, C & Vreeze, Dominic de (2009) Succesvolle praktijkvoorbeelden openbaar vervoer internationaal; Leerpunten voor Nederland