

Raadsvoorstel



Onderwerp **Nachttreinen van en naar Groningen**

Registratienr. 4929415 Steller/telnr. Menno Oedeker/ 8446 Bijlagen 0

Classificatie Openbaar Geheim

Vertrouwelijk

Portefeuillehouder

De Rook

Raadscommissie

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. een budget van € 50.000,-- beschikbaar te stellen voor de introductie van twee nieuwe nachttreinen in de nacht van vrijdag op zaterdag voor de dienstregeling 2016 en 2017;
- II. de kosten te dekken uit de OV-voorziening.

Samenvatting

Op 18 december 2014 hebben wij uw raad per brief geïnformeerd over de ontwikkelingen met betrekking tot nachttreinen van en naar Groningen. Aansluiting op het nachtnet van treinen in de Randstad is een langgekoesterde wens van o.a. de provincies Groningen en Drenthe en gemeente Groningen. Met de productspecificaties zoals besproken in de Bestuurscommissie Stedelijke Ontwikkeling en Mobiliteit (BC SOM) van 23 oktober 2014 waren de jaarlijkse kosten van nachttreinen van en naar Groningen en Leeuwarden globaal geraamd op € 500.000,--. Het unanieme besluit in BC SOM van 23 oktober 2014 was om gezien de hoge geschatte kosten voor de nachttreinen niet in te gaan op het aanbod. Dit is nog dezelfde dag toegelicht in het Bestuurlijk Overleg Spoor met NS.

In onze brief van 18 december 2014 hebben wij wel aangegeven dat wij het idee van de nachttrein nog niet willen loslaten. Wij gaven dan ook aan de komende periode graag met de provincie Groningen en onze andere partners te willen verkennen of een andere invulling van de businesscase voldoende aantrekkelijk is om mee verder te gaan. Deze aantrekkelijker invulling is gevonden met één latere trein van en één latere trein naar Groningen in de nacht van vrijdag op zaterdag. Op 13 maart hebben de provincies Groningen en Drenthe, gemeente Groningen en de NS een intentieovereenkomst getekend. Ontbindende voorwaarde daarbij is dat het niet tijdig definitief toekennen van krediet door één van de financierende partijen. Met dit raadsvoorstel vragen wij u een krediet van € 50.000,-- uit de OV-voorziening Gemeente Groningen. Hiermee kunnen wij ons aandeel voor de introductie van twee nieuwe nachttreinen in de nacht van vrijdag op zaterdag voor de dienstregeling 2016 en 2017 financieren.

Aanleiding en doel

Aansluiting op het nachtnet van treinen in de Randstad is een langgekoesterde wens van o.a. de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen. Eén van de redenen dat dit actueel is geworden is dat in de Hoofdrailconcessie van NS op een aantal trajecten uitbreiding met nachttreinen tot 01:00 uur op vrijdag- en zaterdagochtend plaats heeft gevonden. Voor Noordoost Nederland betekent dit dat per dienstregeling 2015 (ingaaende in december 2014) op vrijdag- en zaterdagochtend vanaf Amersfoort de laatste trein richting Zwolle en Deventer rond 01.00 vanaf Amersfoort vertrekt.

Voor ons was dit samen met onze partners binnen SNN reden om NS te vragen naar de mogelijkheden en kosten van nachttreinen van en naar Groningen en Leeuwarden. NS heeft dit gedaan. De belangrijkste specificaties van het productaanbod van destijds waren:

- twee Intercity's Leeuwarden en Groningen naar Amsterdam Centraal. In Amsterdam Centraal sluiten de Intercity's aan op het nachtnet richting Schiphol;
- twee Intercity's van Zwolle naar Leeuwarden en Groningen aansluitend op de laatste trein uit Amersfoort;
- dit in de nacht van vrijdag op zaterdag en in de nacht van zaterdag op zondag;
- pilot voor 3 jaar;
- goede aansluitingen borgen op regionaal netwerk.

Binnen deze specificaties kunnen andere keuzes worden gemaakt. Met de productspecificaties van destijds waren de jaarlijkse kosten van nachttreinen van en naar Groningen en Leeuwarden destijds globaal geraamd op € 500.000,-. Dit aanbod is op 23 oktober 2014 besproken in de Bestuurscommissie Stedelijke Ontwikkeling en Mobiliteit (BC SOM). Daarin zijn de provincies Groningen, Drenthe en Fryslân en de gemeenten Groningen, Emmen, Assen en Leeuwarden vertegenwoordigd. Het unanieme besluit in deze commissies was om gezien de hoge geschatte kosten voor de nachttreinen niet in te gaan op het aanbod is nog dezelfde dag toegelicht in het BO Spoor met NS. Dit besluit is daarna teruggekoppeld in het Bestuurlijk Overleg Spoor waar naast deze partijen ook de provincie Overijssel, NS en ProRail aanwezig zijn.

Met onze brief van 18 december 2014 hebben wij u hierover geïnformeerd. In die brief hebben wij ook aangegeven dat wij het idee van de nachttrein nog niet wilden loslaten. Wij gaven dan ook aan de komende periode graag met de provincie Groningen en onze andere partners te willen verkennen of een andere invulling van de businesscase voldoende aantrekkelijk is om mee verder te gaan. Deze aantrekkelijker invulling is gevonden met één latere trein van en één latere trein naar Groningen in de nacht van vrijdag op zaterdag. Op 13 maart hebben de provincies Groningen en Drenthe, gemeente Groningen en de NS een intentieovereenkomst getekend.

Concreet gaat het om twee nachttreinen in de vrijdagnacht: de eerste is een extra trein die vertrekt om 0.21 uur vanaf Groningen via Zwolle en de Hanzelijn naar Amsterdam Centraal. Er wordt tussen Groningen en Zwolle op alle tussengelegen stations gestopt. De trein komt om 2.39 uur aan op station Amsterdam Centraal en biedt daar een prachtige aansluiting op het nachtnet. Bijkomend voordeel die deze laatste trein biedt, is dat met name in de zomermaanden een extra mogelijkheid wordt geboden om naar Schiphol te reizen voor chartervluchten die al vanaf 05:00 uur vertrekken. De laatste mogelijkheid om naar de Randstad te reizen vanaf Groningen is nu 23.26 uur.

Daarnaast gaat de laatste Intercity (vertrektijd 0.05 uur) van Rotterdam- Zwolle doorrijden naar Groningen met een stop op alle tussengelegen stations tussen Zwolle en Groningen. Ook mensen uit Groningen en Drenthe die uit zijn geweest in de Randstad kunnen dus zonder probleem thuis komen met het openbaar vervoer.

Kader

NS is bevoegd om nachttreinen tussen Groningen en Zwolle te laten rijden. NS heeft toegezegd hiertoe bereid te zijn als andere partijen het verwachte tekort op de exploitatie dekken. Op 13 maart hebben de provincies Groningen en Drenthe, gemeente Groningen en de NS een intentieovereenkomst getekend. Voor het daadwerkelijk laten rijden van extra treinen vraagt NS capaciteit aan bij ProRail capaciteitsverdeling. Dat gebeurt in april 2015. NS heeft met de nu voorgestelde treinen rekening gehouden met het vigerende onderhoudsrooster. De situatie kan wijzigen. Verwacht wordt dat ProRail ons eventuele conflicten in 2016 tijdig meldt. Uiteindelijk is het verkrijgen van een definitief toedelingsbesluit voor de introductie van twee nieuwe nachttreinen in de nacht van vrijdag op zaterdag voor de dienstregeling 2016 en 2017 randvoorwaardelijk. ProRail houdt overigens daarbij ook rekening met geluid- en milieuregels.

Parallel aan het ProRail verdeelproces werkt NS intern ook haar logistieke plannen verder uit. Partijen gaan er op dit moment van uit dat alles maakbaar is conform de afspraken in deze intentieovereenkomst.

Argumenten en afwegingen

Zie toelichting bij "*Maatschappelijk draagvlak en participatie*".

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Draagvlak onder (potentiele) reizigers met de nachttrein is naar verwachting groot. De aantrekkelijkheid van de gemeente Groningen neemt toe door de toegenomen bereikbaarheid in de nachtelijke uren per trein. Voor het bredere draagvlak is het van belang om ook de kosten voor de nachttreinen in beschouwing te nemen. Met de nu gemaakte afspraken in de intentieovereenkomst denken wij dat de juiste balans tussen de kosten en baten is gevonden. Belangrijk daarbij vinden wij ook de afspraak in de intentieovereenkomst dat gezamenlijk wordt gekeken naar de mogelijkheid voor een nog optimalere invulling van de in de intentieovereenkomst afgesproken indicatieve dienstregeling.

Overigens hadden wij graag gezien dat het mogelijk was om ook nachttreinen in de nacht van zaterdag op zondag te laten rijden. Deze blijft nu nog buiten de scope. Reden hiervoor zijn conflicten met het onderhoudsrooster van ProRail waardoor het rijden van treinen in de richting van Groningen op dit moment niet mogelijk is. Wij bekijken samen met onze partners de mogelijkheden om ook een nachttrein in de nacht van zaterdag op zondag mogelijk te maken.

Financiële consequenties

Drie partijen hebben een financiële bijdrage aan deze proef toegezegd: de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen. Zij dragen € 268.000,- bij voor de gehele proef. Gezamenlijke doelstelling is dat de treinen na twee jaar zonder bijdrage van de regiopartners kunnen functioneren. Ontbindende voorwaarde daarbij is het niet tijdig definitief toekennen van krediet door één van de financierende partijen.

Voor de gemeente Groningen betekent dit een bijdrage van €50.000,-. Deze bijdrage kan worden gedekt uit de resterende middelen uit de OV-voorziening. Een bedrag van €30.000,- is nog vrij besteedbaar voor OV projecten. Daarnaast is het benodigde voorbereidingsbudget voor het meerjarenprogramma DRIS € 20.000,- lager uitgevallen. Destijds is met het raadsvoorstel (RO 11.2521396) van 12 mei 2011 in totaal € 50.000,- voorbereidingsbudget voor het Meerjarenprogramma DRIS verstrekt. In onze brief van 14 maart 2013 met kenmerk RO 13.3484169 hebben we aangegeven van dit verstrekte budget € 30.000,- voor de laterale bevestiging van de display aan de DRIS-mast te gebruiken. De resterende € 20.000,- is niet meer nodig als voorbereidingsbudget voor het Meerjarenprogramma DRIS. Het voorstel is om dit nu te gebruiken voor de nachttreinen. Dit past binnen het bestedingsdoel voor de OV-voorziening.


Overige consequenties

-

Vervolg

De komende periode wordt samen met onze partners binnen SNN en andere partners gekeken naar verdere optimalisaties. Ook moet de dekking van de verschillende partijen nog definitief worden. Dit is reden dat wij u met het voorliggende raadsvoorstel verzoeken om krediet te verstrekken.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink