



<b>Onderwerp</b> Continueren nachttrein	
Nummer	2021/604228
Portefeuillehouder	Berkhout, R.A.H.
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	BBOR
Auteur	Bodewes, K.
Telefoonnummer	023-5113388
Email	kbodewes@haarlem.nl
Kernboodschap	<p>In 2015 heeft de gemeenteraad de motie “Nachttrein – bereikbaar door stad en regio” aangenomen. De intentie hiervan was om met behulp van een gemeentelijke bijdrage een nachttrein tussen Haarlem en Amsterdam op de kaart te zetten, die na bewezen gebruik integraal onderdeel uit zou gaan maken van de landelijke dienstregeling. N.a.v. van deze motie is er een overeenkomst gesloten met NS om in de periode 2017 t/m 2019 een nachttreinverbinding Haarlem-Amsterdam te exploiteren, waarbij gemeente Haarlem bijdroeg in de exploitatiekosten. In eerste instantie was dit met 1 heen- en weerrit en eind 2019 is dit, conform het coalitieakkoord ‘Duurzaam Doen’, uitgebreid met een 2e heen- en weerrit en verlengd voor een periode van 3 jaar (t/m eind ’22). Beide ritten werden pré-corona goed gebruikt. Hoewel de nachttrein vanwege de coronabeperkingen al enige tijd niet rijdt, is de verwachting dat het gebruik hiervan weer snel aantrekt, zodra de nachthoreca opengaat. Met de bewezen gebruikscijfers in de hand pleit de gemeente er in regionaal verband voor om de nachttrein onder te brengen in de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet die vanaf eind 2024 ingaat. Tot die tijd is besloten de overeenkomst met NS over de nachttrein met 2 jaar te verlengen (t/m 2024).</p>
Behandelvoorstel voor commissie	Het college stuurt dit besluit ter informatie naar de commissie beheer
Relevante eerdere besluiten	- Motie “Nachttrein – bereikbaar door stad en regio (2015/524082)” in raad van 12 november 2015
Besluit College d.d. 30 november 2021	<p>Het college van burgemeester en wethouders, Besluit:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>De overeenkomst met de NS voor de huidige nachttreinverbinding Haarlem-Amsterdam te verlengen voor een periode van 2 jaar (2023 en 2024).</li></ol> <p>de secretaris, <span style="float: right;">de burgemeester,</span></p>

## **1. Inleiding**

In 2015 heeft de gemeenteraad de motie “Nachtrein – bereikbaar door stad en regio” aangenomen. N.a.v. hiervan is er een overeenkomst gesloten met NS om in de periode 2017 t/m 2019 een nachttrein-verbinding Haarlem-Amsterdam te exploiteren, waarbij gemeente Haarlem bijdraagt in de exploitatiekosten. In eerste instantie was dit met 1 heen- en weerrit en eind 2019 is dit, conform het coalitieakkoord ‘Duurzaam Doen’, uitgebreid met een 2<sup>e</sup> heen- en weerrit en verlengd voor een periode van 3 jaar (t/m eind ’22). Beide ritten worden goed gebruikt. I.v.m. de lange voorbereidingstijd van de landelijke dienstregeling dient nu te worden aangegeven of de overeenkomst verlengd moet worden.

## **2. Besluitpunten college**

1. De overeenkomst met de NS voor de huidige nachttreinverbinding Haarlem-Amsterdam te verlengen voor een periode van 2 jaar (2023 en 2024).

## **3. Beoogd resultaat**

Behoud van de (nacht)verbinding tussen stad en regio.

## **4. Argumenten**

### *1. Het besluit is in lijn met een aangenomen motie van de raad*

In 2015 heeft de gemeenteraad de motie “Nachtrein – bereikbaar door stad en regio” aangenomen. Deze motie hield in dat er een nachttreinverbinding Haarlem-Amsterdam komt en dat de gemeente hier (indien nodig) aan bijdraagt.

### *2. Het besluit sluit aan bij de ambities van het coalitieakkoord*

In het coalitieakkoord ‘Duurzaam doen’ is opgenomen dat er in het weekend minimaal één extra nachttrein komt van en naar Amsterdam. Dit besluit is hier een uitwerking van.

### *3. Het besluit sluit aan bij een behoefte van de inwoners*

Uit een evaluatie van de NS blijkt dat de nachttreinverbinding tussen Haarlem-Amsterdam goed wordt gebruikt. Dit geldt zowel voor de 1<sup>e</sup> als de 2<sup>e</sup> heen- en weerrit. Gemiddeld maken per rit zo’n 135 mensen gebruik van de nachttrein Amsterdam richting Haarlem en andersom zijn dit er circa 40. In totaal gaat het om ongeveer 350 mensen per nacht. Hoewel de nachttrein vanwege de coronabeperkingen al enige tijd niet rijdt, is de verwachting dat het gebruik hiervan weer snel aantrekt, zodra de nachthoreca opengaat.

### *4. Het besluit past binnen de begroting*

Voor 2023 en 2024 is €30.000 per jaar gereserveerd in de begroting voor de nachttrein. Dit bedrag is toereikend. Het bedrag is opgebouwd uit exploitatiekosten (ca. 1/3<sup>de</sup>) en beveiligingskosten (ca. 2/3<sup>de</sup>). Indien het goed blijft gaan met de veiligheid op het station gedurende de aankomst- en



vertrektijden van de nachttrein, kan de extra beveiliging die hiervoor nodig is (tijdelijk) worden stopgezet met lagere kosten tot vervolg. In hoeverre dit zo is, is ieder jaar echter pas na afloop met zekerheid te zeggen. De veiligheidssituatie beoordeelt NS zelf vanuit haar verantwoordelijkheid op de stations en in de trein.

#### *5. Gemeente lobbyt voor opname van de nachttrein in landelijke concessie hoofdrailnet*

De nachttrein is opgestart met de intentie dat de gemeentelijke bijdrage tijdelijk zou zijn en de trein na bewezen gebruik integraal onderdeel uit zou gaan maken van de landelijke dienstregeling. Inmiddels heeft de nachttrein zich qua gebruik bewezen. Tegelijkertijd weten we dat de reizigersopbrengsten niet dusdanig hoog zijn dat deze de kosten volledig kunnen dragen. De verwachting is ook niet dat dit punt de komende jaren bereikt gaat worden. Dit heeft voor een groot deel te maken met de extra beveiligingskosten op nachttreinen. Vanwege de negatieve businesscase neemt de vervoerder deze verbinding niet vanzelf op in de landelijke dienstregeling. Dit zal waarschijnlijk alleen gebeuren wanneer de verbinding onderdeel uitmaakt van de concessie van het hoofdrailnet. De gemeente lobbyt er daarom in regionaal verband voor om deze verbinding en de gewenste uitbreiding daarvan, onderdeel te laten worden van het programma van eisen dat momenteel wordt opgesteld voor de nieuwe concessie van het hoofdrailnet. Hiervoor zijn goede argumenten. Binnen deze grote concessie gaat het om een relatief zeer laag bedrag en dit bedrag kan zich bovendien (meer dan) terugverdienen, doordat het openbaar vervoer hierdoor als totaalsysteem beter functioneert in vergelijking tot de auto. Dit zorgt op andere momenten ook voor extra reizigersopbrengsten. Daarnaast levert het opnemen in de landelijke concessie een efficiencywinst op aan zowel de publieke als de private kant, doordat hiervoor dan geen aparte contracten meer opgesteld hoeven te worden.

### **5. Risico's en kanttekeningen**

#### *1. De maximale verlengingsduur van de overeenkomst is 2 jaar*

De concessie voor het hoofdrailnet loopt eind 2024 af en het is nog niet zeker hoe de volgende concessie eruit komt te zien en of die ook aan NS wordt gegund. Daarom is de maximale verlengingsduur van de overeenkomst 2 jaar (t/m 2024). Voor de periode daarna dient opnieuw besloten te worden over een eventuele verlenging.

#### *2. Als nachttrein niet wordt opgenomen in concessie hoofdrailnet, blijft in de toekomst waarschijnlijk een (beperkte) gemeentelijke bijdrage nodig*

Wanneer de nachttrein, ondanks de goede argumenten, niet wordt opgenomen in de concessie van het hoofdrailnet, blijft in de toekomst waarschijnlijk een (beperkte) gemeentelijke bijdrage nodig om de trein te laten rijden.

## **6. Uitvoering**

Voor het tijdig inregelen van treinmaterieel en personeel per dienstregeling 2023 (start december 2022) heeft NS 1 december a.s. een uitspraak over het verlengen van de overeenkomst, plus financiële toezegging vanuit de gemeente nodig. Hiervoor dient dit besluit. Dit besluit wordt uitgewerkt in een aangepast contract met NS.

## **7. Bijlagen**

Niet van toepassing