



Businesscase Nachtbussen Brabant

Businesscase Nachtbussen Brabant

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1 De bestuurlijke opdracht	4
2 Uitgangssituatie	5
2.1 Gegevens uit het Brabants nachtnet spoor tussen 2009 en 2015	5
2.2 Dienstregeling van het Brabants nachtnet spoor tot einde 2015	6
2.3 De situatie per einde 2015: beperkt nachtnet NS	7
3 Onderzoek	8
4 Aanvullende mogelijkheden nachtnet bus	9
4.1 Belangrijke kanttekeningen	9
4.2 Tactische aanpak	10
4.3 Tarieven	10
4.4 Product	11
4.5 Reizigers	11
4.6 Andere stedelijke regio's	11
4.7 Starten met pilot	11
5 Uitwerking van de verschillende voorstellen	12
5.1 Onderdeel A: Treinvervangende bussen (bestuursopdracht)	12
5.2 Onderdeel B: Eindhoven – Helmond vv.	13
5.3 Onderdeel C: 's-Hertogenbosch – Oss vv.	14
5.4 Onderdeel D: Brabantliner tot 2:00 uur.	15
5.5 Onderdeel E: Uitbreiding dienstregeling Volans	16
6 Advies	18
6.1 Advies per onderdeel	19
6.1 Overzicht kostenbeeld	21
Bijlage 1 Volans lijnen met mogelijke uitbreidingen in de nacht	22

Samenvatting

De voorliggende businesscase voor een netwerk van nachtbussen in Brabant bevat diverse onderdelen. Van diverse verbindingen zijn de mogelijkheden (vervoerkundig) en de kosten en baten in beeld gebracht. Daarmee is deze businesscase een startdocument voor een verdere uitbouw van het nachtvervoer van, naar en in Noord-Brabant.

Onderdeel A: Treinvervangende bussen (bestuursopdracht)

De belangrijkste reden voor het opstellen van de businesscase is de wens om de late treinen (tussen ca. 2:00 uur en 4:00 uur), die in de weekeinden komen te vervallen, te vervangen door busdiensten. Daarnaast is gekeken naar andere mogelijkheden om de bereikbaarheid van Brabant in het weekeinde in de nacht te verbeteren.

Vanuit de businesscase lijkt het mogelijk om op termijn tot een kostendekkende inzet van nachtbussen als vervanging van de huidige treindiensten te komen. Geadviseerd wordt dan ook om de inzet van dit vervoer voor te bereiden, zodat in de nacht van 18 op 19 december 2015 dit vervoer kan starten.

Onderdeel B t/m E: Overig nachtvervoer

Naast onderdeel A is gekeken naar andere mogelijkheden om de bereikbaarheid van Brabant in het weekeinde in de nacht te verbeteren.

Voor deze nachtverbindingen wordt voorgesteld om de businesscase verder te verfijnen. De beschikbare informatie is thans te beperkt om beslissingen te kunnen nemen. Voorgesteld wordt om de komende tijd meer informatie in te winnen (onder andere door offertes uit te vragen) en daarna in de vorm van pilots voorzichtig te starten. De uitwerking van de diverse voorstellen kan in het najaar van 2015 plaatsvinden. De pilots kunnen dan in de tweede helft van 2016 starten.

1 De bestuurlijke opdracht

Op de verbindingen van Eindhoven met Utrecht en Rotterdam, en Tilburg met 's-Hertogenbosch rijden op vrijdagen en zaterdagen tot ca. 2:00 uur treinen. Het late nachtnet tussen ca. 2:00 uur en 4:00 uur stopt in december 2015. Door Provinciale Staten en de B5 gemeenten is gevraagd om een businesscase om te beoordelen of de late nachttreinen adequaat door nachtbussen kunnen worden vervangen.

Brabantse bestuurders ambiëren om de grotere Brabantse steden beter te verbinden met de Randstad en met elkaar, om economische, sociale, culturele en bereikbaarheidsmotieven. Nachtelijke reizigers in de trein komen vroeg in de nacht van familiebezoek of culturele activiteiten en later steeds meer van uitgaan, disco en café. De bezetting van de ritten na 2:00 uur is gering.

Bij het verkennen van de opdracht is gesproken met provinciale en gemeentelijke medewerkers. Bij deze verkenning van de businesscase bleek al snel dat het één op één overzetten van treindiensten naar busdiensten niet zou werken voor de lange ritten vanwege de lange reistijden. Een tweede punt is dat een nachtbus een heel ander product is dan een nachttrein door reistijd, comfort en imago. Dat zal gedeeltelijk andere reizigers aantrekken. Redenen waarom een knip in de lijnvoering in Breda en 's-Hertogenbosch is aangebracht in de businesscase.

Relevante elementen uit het Brabantse OV-beleid zijn de rol van de vervoerder, die verantwoordelijk is voor de exploitatie, en de vraaggestuurde ontwikkeling van het vervoer: voorzieningen moeten passen bij de vraag naar vervoer. Uitgangspunt voor nachtvervoer per bus is dat dit kostendekkend plaatsvindt. De vervoerder stelt daartoe een kostendekkend tarief voor.

Het belang bij nachtelijk vervoer is breder dan alleen de verbinding met de Randstad. Reden om bij de verkenning breder te kijken dan alleen naar treinvervangende busdiensten. Uit het overleg kwamen de volgende onderdelen naar voren.

- De ontsluiting van Helmond op Eindhoven is toegevoegd op verzoek van de stuurgroep B5 (Onderdeel B).
- Oss heeft belangstelling getoond voor de mogelijkheden van een nachtelijke ontsluiting op 's-Hertogenbosch en ook deze is meegenomen binnen deze bredere verkenning (Onderdeel C).
- Ook is gekeken naar latere verbindingen van de Brabantliner tussen Breda en Utrecht, omdat het een busverbinding betreft waar een spoorverbinding ontbreekt (Onderdeel D).
- Ten slotte is bezien of late ritten over het Volans-netwerk – het OV netwerk tussen de steden en de grote kernen zonder treinverbinding – zinvol kunnen zijn. Vergelijkbare stedelijke regio's als Groningen, Arnhem–Nijmegen, Almere en Utrecht hebben al een uitgebouwd regionaal nachtnet bus (Onderdeel E).

Dit heeft geleid tot een businesscase met twee lagen:

Op basis van een toezegging aan Provinciale Staten:

A. Een effectieve invulling van de bestuursopdracht van Provinciale Staten.

Als extra opties:

- B. Een verkenning naar de verbinding Eindhoven – Helmond op verzoek van de B5-gemeenten.
C. Een verkenning naar de verbinding Oss – 's-Hertogenbosch.

Waarvan binnen de OV-concessie:

- D. Onderzoek naar de verbinding Breda – Utrecht (Brabantliner).
E. Onderzoek naar de mogelijkheden tot uitbreiding van de bediening over het HOV-net (Volans).

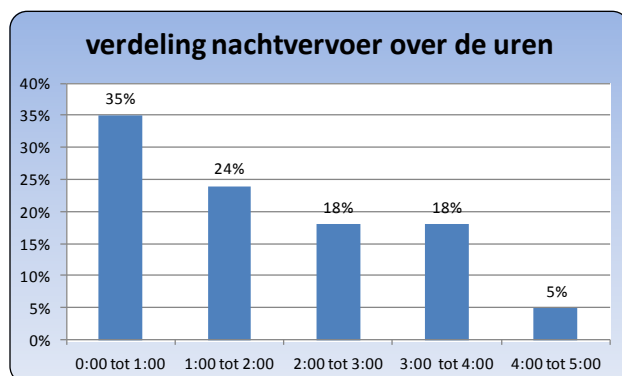
2 Uitgangssituatie

Overzicht van de verbindingen uit het Brabants nachtnet spoor zoals die tot ca. 2:00 uur in de dienstregeling van NS voor 2016 worden opgenomen.



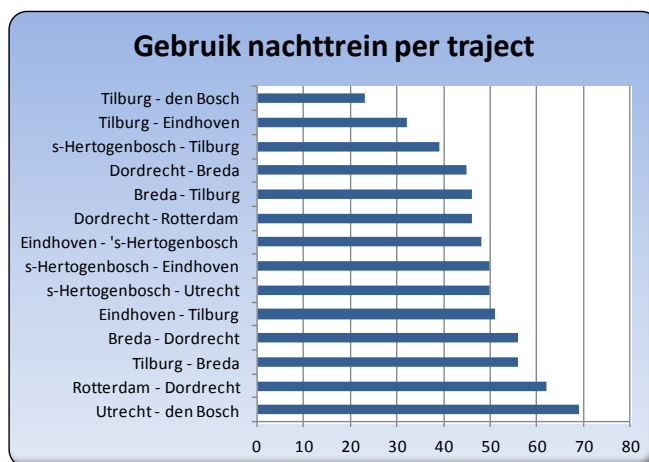
2.1 Gegevens uit het Brabants nachtnet spoor tussen 2009 en 2015

- Het overgrote deel (70 %) komt te voet of met de fiets van/naar het station.
- 40 % reist met het motief 'uitgaan', 30 % gaat op bezoek van familie / vrienden, een kleine 10 % heeft het reismotief 'werken'. Een paar procent gebruikt het nachtnet trein om naar Schiphol te reizen.
- Het overgrote deel van de reizigers maken deze reizen met het nachtnet slechts incidenteel.
- 70 – 75 % reist met een dagkaart (enkel of retour). Een kleine 10 % met een SOV-kaart.
- Het kunnen drinken van alcohol geldt voor 50 % van de reizigers als reden om van het nachtnet trein gebruik te maken.
- Tarieven NS binnen nachtnet spoor zijn de reguliere tarieven. Er is geen nachttoeslag.
- De verdeling over de uren van de nacht is:



Verdeling over de urblokken (exclusief uitschieters) over alle nachttrajecten samen.

- Er zijn de afgelopen jaren op het nachtnet Trein diverse tellingen en onderzoeken geweest. Qua gebruik (aantal reizigers) blijkt:
 - Het gebruik van het nachtnet fluctueert zeer sterk en is mede afhankelijk van evenementen en speciale activiteiten, die tot in de nacht duren c.q. nachtelijk vervoer genereren.
 - Als de verschillende trajecten worden gesorteerd op gebruik, dan blijken de verbindingen Utrecht – 's-Hertogenbosch en Rotterdam – Dordrecht het beste scoren. Daarna volgen Breda – Dordrecht en Tilburg – Breda. Een duidelijk lager gebruik kennen de verbindingen Tilburg – 's-Hertogenbosch en Tilburg – Eindhoven. Deze ranking geldt voor alle onderzoeken en is ook de uitkomst als de (extreem) drukke weekenden weggelaten worden.
 - De verhouding tussen de drukste en de minst drukke treinverbinding is 3 : 1 (69 : 23). Met weglating van de pieken in het vervoer is het aantal reizigers gemiddeld over de jaren per nacht:



Gemiddelde bezetting (exclusief uitschieters) per rit per traject.

2.2 Dienstregeling van het Brabants nachtnet spoor tot einde 2015

		trein 1	trein 2	trein 3	trein 4
Utrecht	v	0:55	1:55	2:55	3:55
Den Bosch	a	1:22	2:22	3:22	4:22
	v	1:24	2:24	3:24	4:24
Eindhoven	a	1:43	2:43	3:43	4:43

		trein 5	trein 6	trein 7	trein 8
Eindhoven	v	0:27	1:27	2:27	3:27
Den Bosch	a	0:46	1:46	2:46	3:46
	v	0:50	1:50	2:50	3:50
Utrecht	a	1:22	2:22	3:22	4:22

		Trein 9	Trein 10	Trein 11	Trein 12
Eindhoven	v	0:28	1:28	2:28	3:28
Tilburg	a	0:54	1:54	2:54	3:54
	v	0:56	1:56	2:56	3:56
Breda	a	1:13	2:13	3:13	4:13
	v	1:14	2:14	3:14	4:14
Dordrecht	a	1:37	2:37	3:37	4:37
	v	1:38	2:38	3:38	4:38
Rotterdam	a	1:54	2:54	3:54	4:54

		trein 13	trein 14	trein 15	trein 16	trein 17
Rotterdam	v	0:03	1:03	2:03	3:03	4:03
Dordrecht	a	0:17	1:17	2:17	3:17	4:17
	v	0:18	1:18	2:18	3:18	4:18
Breda	a	0:34	1:34	2:34	3:34	4:34
	v	0:36	1:36	2:36	3:36	4:36
Tilburg	a	0:48	1:48	2:48	3:48	4:48
	v	0:50	1:50	2:50	3:50	4:50
Eindhoven	a	1:12	2:12	3:12	4:12	5:12

		trein 18	trein 19	trein 20
Den Bosch	v	1:30	2:30	3:30
Tilburg	a	1:45	2:45	3:45

		trein 21	trein 22	trein 23
Tilburg	v	1:55	2:55	3:55
Den Bosch	a	2:10	3:10	4:10

2.3 De situatie per einde 2015: beperkt nachtnet NS

De dienstverlening door NS per 13 december 2015: Treinen tot ca. 2:00 uur op de trajecten van het Brabants nachtnet spoor zonder een overheidsbijdrage. NS verzorgt geen nachtbussen. Deze uitgebreide dienstregeling is een tastbaar resultaat en succes van het project Nachtnet spoor dat van 2008 tot 2015 is uitgevoerd.

Prognose kosten overheden: nihil, de ritten behoren tot de concessie voor het hoofdrailnet.

trein 1		
Utrecht	v	0:55
Den Bosch	a	1:22
	v	1:24
Eindhoven	a	1:43

		trein 2	trein 3
Eindhoven	v	0:27	1:27
Den Bosch	a	0:46	1:46
	v	0:50	1:50
Utrecht	a	1:22	2:22

		Trein 4	Trein 5
Eindhoven	v	0:28	1:28
Tilburg	a	0:54	1:54
	v	0:56	1:56
Breda	a	1:13	2:13
	v	1:14	2:14
Dordrecht	a	1:37	2:37
	v	1:38	2:38
Rotterdam	a	1:54	2:54

		trein 6	trein 7
Rotterdam	v	0:03	1:03
Dordrecht	a	0:17	1:17
	v	0:18	1:18
Breda	a	0:34	1:34
	v	0:36	1:36
Tilburg	a	0:48	1:48
	v	0:50	1:50
Eindhoven	a	1:12	2:12

trein 8		
Den Bosch	v	1:30
Tilburg	a	1:45

trein 9		
Tilburg	v	1:55
Den Bosch	a	2:10

3 Onderzoek

Deze businesscase is opgesteld op basis van consultaties van provinciale medewerkers en gemeentelijke medewerkers uit de partnersteden. Vervoerkundig advies is geleverd door de Grontmij / TransTec combinatie.

De beschikbare gegevens zijn zeer beperkt. De treinvervangende bussen richten zich tot een gedeeltelijk andere, mogelijk kleinere markt dan de treinen. De overige producten bestaan niet op die tijden. Vanwege de beperkte beschikbare cijfers zijn aannames gedaan op basis van kennis en kengetallen.

Bij de opstelling van deze businesscase is bewust breder gekeken dan de bestuurlijke opdracht, om te zien of alternatieven en aanvullingen mogelijk zijn. Een bus is een ander vervoerproduct dan de trein, en kan op andere wijze een zinvolle uitwerking geven aan de nachtelijke bereikbaarheid van Brabant.

De extra opties (onder B, C, D en E) zijn gebaseerd op gebleken bestuurlijke behoeften, completering van het netwerk en voorzieningen rond vergelijkbare steden elders in het land.

Met NS heeft overleg plaatsgevonden over de mogelijkheden om de treindienst tussen Oss en 's-Hertogenbosch en tussen Helmond en Eindhoven in de weekenden uit te breiden op een efficiënte wijze die aansluit bij de bestaande dienstregeling. Dit heeft geleid tot een voorstel en een voorlopige kostenaanduiding met een ruime marge.

De aantallen passagiers op een werkdag van en naar Oss en Helmond en de voorstadshaltes zijn vrijwel even groot. De businesscases voor beide mogelijke voorzieningen zijn daarom op een vergelijkbare wijze ingericht.

4 Aanvullende mogelijkheden nachtnet bus

Ten behoeve van een zinvolle aanvulling door nachtbussen zijn een aantal opties weergegeven. De opties zijn niet onderling afhankelijk en kunnen afzonderlijk worden afgewogen en gekozen. Daarbij is het volgende proces doorlopen:

- Gesprekken met ambtelijke stakeholders uit de B5, Dordrecht en Oss.
- Een vervoerkundige analyse op basis van de beschikbare gegevens over het gebruik van het Brabants nachtnet spoor.
- Door de adviseur is op basis van de inbreng breder gekeken naar diverse opties voor aanvullende voorzieningen.

Dit heeft geleid tot een businesscase die bestaat uit de volgende vijf onderdelen:

- A. Een effectieve invulling van de bestuursopdracht van Provinciale Staten voor treinvervangende busdiensten tussen 02.00 en 04.00 uur op vrijdag- en zaterdagnacht..

Als extra opties:

- B. Een verkenning naar de verbinding Eindhoven – Helmond.
C. Een verkenning naar de verbinding Oss – 's-Hertogenbosch.

Binnen de OV-concessies:

- D. Een verbinding naar de verbinding Breda – Utrecht (Brabantliner).
E. De mogelijkheden tot uitbreiding van de bediening over het HOV-net (Volans).

4.1 Belangrijke kanttekeningen

1. Het gaat om relatief weinig reizigers. Het is belangrijk de omvang en kosten van het vervoer aan te kunnen passen aan de vraag, bij voorbeeld door inzet van diverse maten voertuigen, bussen of taxi's. Deze verantwoordelijkheid kan het beste bij de vervoerder worden gelegd.
2. Het één op één vervangen van treinen door bussen over de langere afstanden lijkt niet zinvol voor de reiziger vanwege de sterk oplopende reistijden door het in- en uitrijden van de stadscentra. Zo wordt de reistijd van Eindhoven naar Rotterdam via de stations van Tilburg, Breda en Dordrecht geschat op 2 uur en 15 minuten, tegen 1 uur en 9 minuten per nachttrein. Een knip in Breda en in 's-Hertogenbosch lijkt aangewezen, ook vanwege de reizigersstromen.
3. Inzet van een nachttrein kost per uur 600 à 700 euro (opgave NS). De kosten per uur van een nachtbus bedragen ca. 160 euro (huidig tarief Nightliners¹). Hier is ook de factor snelheid van belang. Als de bus er twee keer zo lang over doet als de trein dan zijn de kosten van een busrit ongeveer de helft van de prijs van een treinrit.
4. De geringe vraag op sommige tijden en verbindingen kan aanleiding zijn om te experimenteren met vraaggestuurd OV. Dit kan in de vorm van kleine bussen, thuisbrengservice, pendel naar station terwijl de bus doorrijdt, voorziening samen rijden (app), Uber-achtige regie enz. De keuzevrijheid en het initiatief hiervoor ligt bij de vervoerder.
5. Uitbreiding van het nachtnet tot voorbij 4.00 uur is niet zinvol, gemeten naar het te verwachten aantal reizigers. Na sluitingstijd zakt de vraag naar vervoer volgens alle beschikbare gegevens ver terug.

¹ Dit bedrag is gebaseerd op de huidige Nightliners. De gemiddelde snelheid van de treinvervangende busdiensten is echter twee keer zo hoog dan die van het huidige nachtnet. Dat leidt tot hogere uurkosten. Daar tegenover staat dat de inzet van kleiner materieel en het hanteren van een andere cao de uurkosten kan verlagen. Derhalve hanteren we een DRU-prijs van € 160,- en rekenen we met een bandbreedte van 30%.

6. Het is belangrijk om naar de reiziger toe een eenheid van product uit te stralen, ook als er verschillende exploitanten zijn. De communicatie en marketing zal extra aandacht en middelen vragen.
7. Mogelijkheden bieden tot inzet van kleine voertuigen en vraaggestuurde voorzieningen. Dit is in principe kostenbesparend t.o.v. grote bussen. De inzet is afhankelijk van de gebleken vervoervraag.

4.2 Tactische aanpak

Het deel van de dienstregeling van het Brabants nachtnet spoor dat dicht tegen de bestaande treinen aanzat, is voldoende rendabel gebleken om in de concessie voor het hoofdrailnet te worden opgenomen. Dit leidt tot de tactische vraag wat de eventuele volgende uitbreiding kan zijn die ook rendabel kan worden gemaakt. Het gaat dan om specifieke tijden dat er vraag is (sluitingstijd kroegen) of uitbreiding van de bediening in de avond tot ca. 2:00 uur. In feite is het de vraag of een reizigersmarkt in de late avond en nacht zodanig en stapsgewijs kan worden ontwikkeld, dat er een exploitatiebasis ontstaat voor meer late ritten, al dan niet met kleinere voertuigen.

Dit leidt tot een kwalificatie voor de meest kansrijke opties:

- Uitbreiding van de bestaande dienstregeling met één of enkele ritten.
- Inleggen van specifieke ritten op een bepaalde tijd dat er vraag is (uitgaan kroegen, discotheken)
- Inleggen van kleinere en goedkopere vraaggestuurde voertuigen als de vervoerstromen meestal kleiner blijken dan 4 of 8 personen. De vraag is hier of dit niet zoveel mogelijk onder de bestaande taximarkt moet blijven vallen.

4.3 Tarieven

In principe moet het nachtelijke vervoer kostendekkend plaatsvinden. Dat vereist dat de vervoerder tariefvrijheid krijgt.

De tarifiering van de huidige Nightliners volgt een zogenaamde flat fare: € 5,50 voor een los kaartje en € 5,00 bij betaling via chipkaart. Dit tarief geldt voor reizen tot 20 à 25 km. De vervoerder is vrij in de keuze van het tarief. Voor de Nightliners wordt geen subsidie verstrekt.

Voor de businesscase is uitgegaan van een tarief dat gerelateerd is aan het NS-tarief en het tarief van de al bestaande nachtbussen: € 5,00 voor afstanden onder 20 km, € 7,00 boven 20 km, en € 9,00 voor de langste afstanden. Dit tarief kan worden aangepast door de vervoerder en zal sterk afhangen van de werkelijke kosten per dienstregelingsuur.

De reizen uit het nachtnet spoor zijn langer en vergen dus een hoger tarief. Een vergelijking tussen verschillende vervoertarieven leidt tot het volgende overzicht.

Verbinding	Prijs NS*	Nightliner**	Nachtbus***	Taxi max.****
Utrecht - 's-Hertogenbosch	€ 8,80	nvt	€ 9,00	€ 141,-
's-Hertogenbosch – Eindhoven	€ 6,20	nvt	€ 7,00	€ 91,-
Eindhoven – Tilburg	€ 7,00	nvt	€ 7,00	€ 91,-
Tilburg – Breda	€ 4,40	€ 5,00	€ 5,00	€ 74,-
Breda – Dordrecht	€ 5,90	€ 5,00	€ 7,00	€ 83,-
Rotterdam – Dordrecht	€ 4,20	€ 5,00	€ 5,00	€ 63,-
's-Hertogenbosch – Tilburg	€ 4,60	€ 5,00	€ 5,00	€ 70,-

* Vol tarief. In de nacht reizen veel reizigers met 40% korting of met OV-Studentenkaart.

** Dit is het vergelijkbare tarief voor de Nightliner genomen via de chipkaart.

*** Mogelijk tarief voor de nachtbussen bij betaling per chipkaart. Betaling contant kost € 0,50 extra.

**** Ter vergelijking is de prijs van de taxi volgens het wettelijke maximumtarief berekend.

4.4 Product

Het Nachtnet Bus Brabant moet geschikt zijn om een ‘gemiddelde’ vraag naar vervoer af te kunnen wikkelen. Bussen zijn kwetsbaar voor pieken, dan schiet de capaciteit al snel te kort. Er wordt vanuit gegaan dat bij de grote(re) evenementen de NS langere of extra treinen laat rijden.

De marketing van de nachtbussen moet in samenwerking tussen eventuele verschillende exploitanten plaatsvinden. De huidige Nightliners vanuit Breda en Tilburg moeten logische passen binnen het geheel van het Nachtnet Bus.

4.5 Reizigers

De reizigers uit het nachtnet spoor kunnen niet één op één toegerekend worden aan een nieuw nachtnet met bussen. De omvang van de reizigers die overstappen van trein naar bus plus de nieuwe reizigers wordt voor de businesscase gesteld op 50 % van het aantal treinreizigers. Het werkelijke aandeel moet uit de pilot blijken.

4.6 Andere stedelijke regio's

In de vergelijkbare stedelijk regio's van Groningen, Almere, Arnhem - Nijmegen en Utrecht functioneren regionale nachtnetten in de weekenden. De lijnen zijn doorgaans geënt op de drukke lijnen overdag. Ook de stedelijke regio's van Amsterdam, Rotterdam en Den Haag kennen dergelijke nog uitgebreidere nachtnetten.

In Noord-Brabant zijn de nachtnetten relatief beperkt, met lijnen rond Tilburg en Breda.

4.7 Starten met pilot

Veel belangrijke gegevens zijn onbekend: de herkomst en bestemming van de reizigers en de aantallen reizigers die van een nieuw product gebruik gaan maken. Er zijn schattingen gemaakt, maar die kennen grote marges. Het is aangewezen om een pilot te starten waarin de verschillende onderdelen een plaats kunnen krijgen. Monitoring is daarbij van groot belang.

Onderdeel A (Invulling bestuursopdracht) bestaat uit het vervangen van de late treindiensten door bussen. Dit onderdeel dient medio december 2015, als de NS-dienstregeling wijzigt, van start te gaan. De pilot bestaat voor dit onderdeel uit een periode van twee tot drie jaar waarin de vervoerder de busdiensten in de markt kan zetten en zijn businesscase sluitend kan maken.

Voor de overige onderdelen kan de pilot bestaan uit een voorzichtige start met een beperkt aantal ritten en/of een beperkt aantal verbindingen. Op basis van de ervaringen kan het nachtvervoer dan verder uitgebreid worden.

5 Uitwerking van de verschillende voorstellen

5.1 Onderdeel A: Treinvervangende bussen (bestuursopdracht)

De businesscase voor de vervanging van de ritten per trein door ritten per bus tussen ca. 2:00 uur en 4:00 uur tussen het huidige aangesloten steden op vrijdag- en zaterdagavond is de bestuursopdracht van Provinciale Staten.

De reistijden over meerdere steden worden lang doordat het in- en uitrijden van de bebouwde kom naar het station extra tijd kost. Dat heeft ook effect op de kosten van het vervoer. Lange ritten leveren op de terugweg veel lege kilometers op. Analyse van de bekende gegevens over het vervoer geeft aan dat een knip van de lijnen in Breda en in 's-Hertogenbosch aangewezen is. Dit betekent dat de volgende verbindingen zijn onderzocht:

- Breda – Rotterdam vv.
- Breda – Eindhoven vv.
- Tilburg – Den Bosch vv.
- Eindhoven – Den Bosch vv.
- Den Bosch – Utrecht vv.

De kosten en opbrengsten zijn als volgt benaderd:

Prognose vrijdagavond		
Totale kosten	€	177.000
Totale opbrengsten	€	151.000
Kostendekkingsgraad		85%
Netto kosten vrijdagavonden per jaar	€	26.000

Prognose zaterdagavond		
Totale kosten	€	177.000
Totale opbrengsten	€	184.000
Kostendekkingsgraad		104%
Netto opbrengsten zaterdagavonden per jaar	€	7.000



In deze kaart zijn ook de mogelijke ontsluitingen van Oss en Helmond per bus aangegeven.

Op basis van deze berekeningen komen we op een (vrijwel) kostendekkende exploitatie:

- Prognose kosten min opbrengsten vrijdag: ca. € 26.000 tekort per jaar
- Prognose kosten min opbrengsten zaterdag: ca. € 7.000 overschot per jaar
- Prognose totaal: ca. € 19.000 te kort per jaar.
- Prognose totaal aantal reizen per jaar: 41.500.

Doordat de vervoerder (binnen randvoorwaarden) zelf het tarief kan vaststellen kan deze tot een sluitende businesscase komen.

Voor bovenstaande berekeningen is uitgegaan van:

- Dru prijs van € 160,- met een bandbreedte van 30%;
- Aantal reizigers is 50% ten opzichte van huidig aantal treinreizigers in die uurblokken;
- Tarief voor reizigers van € 5,- resp. € 7,- resp. € 9,- (zie ook paragraaf 4.3)

5.2 Onderdeel B: Eindhoven – Helmond vv.

Op verzoek van de stuurgroep B5 is de uitbreiding van het nachtnet met verbindingen Helmond – Eindhoven tot 2.00 uur op vrijdag- en zaterdagnacht onderzocht.

- Per spoor: Met NS wordt gesproken over de mogelijkheid en de kosten om late treinen tussen Helmond en Eindhoven in te leggen. Daarmee zou de 5e stad van Brabant ook tot ca. 2.00 uur ontsloten worden op de Brabantse steden en op de Randstad. Aan NS is gevraagd om een voorstel voor een effectieve en efficiënte aanvulling op de bestaande dienstregeling tot ca. 2.00 uur te maken. NS rekent als prognose van de kosten min opbrengsten op een bedrag tussen € 16.250 en € 48.750 per jaar.
- Per bus: De voorziening kan ook per bus worden geboden. Ook dan is een pilot nodig. Het gaat dan om twee extra ritten in beide richtingen tot 2.00 uur en vier ritten in beide richtingen tot 4.00 uur. Laatste vertrektijden thans ca. 1.15 uur.
- Prognose kosten min opbrengsten bus per jaar: zie overzichtstabel hieronder.
- Prognose aantal reizigers: tot 2.00 uur 1400 per jaar; tot 4.00 uur 3700 per jaar.

Er is dus een structureel exploitatietekort voorzien. In de praktijk moet blijken of dit ook optreedt en hoe groot dit zal zijn.

De dienstregeling per trein tot 2:00 zou er ongeveer zo uit kunnen zien.

	IC	nachttrein	nachttrein
.....	<i>uit Den Haag</i>	<i>uit Utrecht</i>	<i>uit Utrecht</i>
's Hertogenbosch v		0.24	1.24
Eindhoven a	0.30	0.43	1.43
Eindhoven v	0.32	ca 0.45	ca 1.45
Helmond a	0.41	ca 0.55	ca 1.55
.....	<i>naar Venlo</i>		

	Sprinter	nachttrein	nachttrein
Helmond v	0.01	ca 1.01	ca 2.01
Eindhoven a	0.15	ca 1.14	ca 2.14
Eindhoven v	0.19	0.27	1.27
's Hertogenbosch a	0.47	0.51	1.46
.....		<i>naar Utrecht</i>	<i>naar Utrecht</i>

GEEL = extra treindienst

Een dienstregeling per bus zou als volgt kunnen worden opgebouwd.

Dienstrekening Bus sen		13,2 km over de weg				
Helmond	Eindhoven	tijd		Eindhoven	Helmond	tijd
23.49	23.59 IC	0.10		00.16	00.29 Spr	0.14 huidig NS
00.01	00.15 Spr	0.14		00.32	00.41 IC	0.09 huidig NS
01.01	01.21	0.20	terug:	01.32	01.52	0.20 nieuw
02.01	02.21	0.20				nieuw

Kostenprognose nachtbussen Helmond	netto kost 2u	netto kost 2-4u	netto totaal
Helmond – Eindhoven	€ 26.500	€ 16.500	€ 43.000

5.3 Onderdeel C: 's-Hertogenbosch – Oss vv.

Door de gemeente Oss is ambtelijk de vraag overgebracht of er mogelijkheden zijn voor Oss om opgenomen te worden in een nachtnet met verbinding op 's-Hertogenbosch. Deze vraag is ook in het onderzoek betrokken.

- Per spoor: Aan NS is gevraagd om een voorstel voor een effectieve en efficiënte aanvulling op de bestaande dienstregeling tot ca. 2.00 uur te maken. NS rekent als prognose van de kosten min opbrengsten op een bedrag tussen € 23.750 en € 71.250 per jaar.
- Per bus: Als spoor geen perspectief biedt, kan deze voorziening in de uitvraag naar nachtbussen worden betrokken. Het gaat dan om twee extra ritten in beide richtingen. Laatste vertrektijden ca. 1.15 uur.
- Prognose kosten min opbrengsten bus per jaar: zie overzichtstabel hierboven onder 3.C.
- Prognose aantal reizigers: tot 2.00 uur 1700 per jaar; tot 4.00 uur 4300 per jaar

Er is dus een structureel exploitatietekort voorzien. In de praktijk moet blijken of dit ook optreedt en hoe groot dit zal zijn.

De dienstregeling per trein zou er ongeveer zo uit kunnen zien. PM

	Sprinter	Sprinter	nachttrein
.....	uit Eindhoven	uit Breda	
Tilburg v		0.44	1.55
's Hertogenbosch a		1.00	2.10
's Hertogenbosch v	23.56	ca1.02	
Oss a	0.13	ca1.17	
.....	naar Nijmegen		
	Sprinter		
Oss v	0.46	ca 1.30	
s Hertogenbosch a	1.04	ca 1.45	
.....		overstap	
		1.50 naar Utrecht	

de doorgetrokken Sprinter naar Oss stopt tussen 's Hertogenbosch en Oss niet op tussengelegen stations

Een dienstregeling per bus zou als volgt kunnen worden opgebouwd:

Dienstrekening Bussen		25,1 km over de weg				
Oss	Den Bosch	tijd		Den Bosch	Oss	tijd
00.03	00.15 IC	0.12				
00.16	00.34 Spr	0.18		23.44	23.55 IC	0.11 huidig NS
00.46	01.04 Spr	0.18		23.57	00.13 Spr	0.16 huidig NS
			terug:	00.57	01.22	0.25 nieuw
01.27	01.52	0.25	terug:	01.57	02.22	0.25 nieuw
02.27	02.52	0.25				nieuw

Kostenprognose nachtbussen Oss	netto kost 2u	netto kost 2-4u	netto totaal
Oss – 's-Hertogenbosch	€ 31.000	€ 19.500	€ 50.500

5.4 Onderdeel D: Brabantliner tot 2:00 uur.

Uitbreiding exploitatie Brabantliner Breda – (Oosterhout –) Utrecht tot 2:00 uur. Uitbreiding evt. tot 4:00 uur, op vrijdag- en zaterdagnacht.

- Prognose kosten min opbrengsten: ca. € 80.000 per jaar, bij drie ritten vv. tot ca. 2.00 uur.
- Prognose kosten min opbrengsten: ca. € 133.000 per jaar, bij vijf ritten vv. tot ca. 4.00 uur.
- Prognose veronderstelt ca. 4.750 reizigers per jaar tot 2.00 uur en totaal 7.950 tot ca. 4.00 uur.

De ritten van de Brabantliner tussen Breda – Utrecht tot ca. 2:00 uur vragen drie extra slagen van een bus van totaal 7,2 dienstregelingsuren, tot 4.00 uur zijn dat vijf slagen en 13 DRU's. In principe valt dit vervoer binnen de concessie OV.

Dienstrekening						
Breda	Utrecht	tijd		Utrecht	Breda	tijd
20:56	22:13	1.17	terug:	22:16	23:34	1.18 huidig
21:58	23:14	1.18	terug:	23:16	0:34	1.18 huidig
22:58	0:14	1.18	terug:	0:16	1:34	1.18 nieuw
23:58	1:14	1.18	terug:	1:16	2:34	1.18 nieuw
0:58	2:14	1.18	terug:	2:16	3:34	1.18 nieuw



Weergave van de Brabantliner (paarse lijn) binnen het nachtnet spoor.

Prognose kosten en opbrengsten opties Brabantliner:

Brabantliner	Tot 2:00 uur	2:00 tot 4:00 uur	Totaal
Kosten	€ 123.000	€ 82.000	€ 205.000
Opbrengsten	€ 43.000	€ 29.000	€ 72.000
Kostendeckingsgraad	35%	35%	35%
Netto kosten	€ 80.000	€ 53.000	€ 133.000

Er is dus een structureel exploitatietekort voorzien. In de praktijk moet blijken of dit ook optreedt en hoe groot dit zal zijn.

5.5 Onderdeel E: Uitbreiding dienstregeling Volans

Uitbreiding van de dienstregeling van de Volans tot ca. 2:00 uur of ca. 4:00 uur (sluitingstijd Horeca) op de HOV-routes op vrijdag- en zaterdagnacht. E.e.a. naar gelang van de vervoervraag. Deze optie kent nog een reeks vraagpunten. Zo kan het zinvol zijn alleen ritten rond sluitingstijd te bieden, of juist de hele nacht tot 2:00 of 4:00 uur. De vervoervraag kan op elke route anders zijn, zodat een uitbreiding op maat is aangewezen. Toch is een globale verkenning gemaakt van een dienstregelingsuitbreiding tot 2:00 uur en tot 4:00 uur, met in hoofdlijnen de volgende uitkomsten. In principe valt dit vervoer binnen de concessie OV.

- Prognose kosten min opbrengsten tot 2:00 uur: € 254.000 per jaar.
- Prognose kosten min opbrengsten tot 4:00 uur: € 416.000 per jaar.
- Prognose van een of enkele ritten rond sluitingstijd (ca. 4:00 uur) kan pas gegeven worden na concreet onderzoek en offerte. De kosten van alleen de DRU's (ca. € 41.000) worden nog belangrijk verhoogd vanwege lege terugritten en de minimale inzet van een chauffeur binnen de CAO.



Schematisch overzicht van Volans lijnen (donkerblauw) binnen overige elementen nachtnet bus

Intern Brabant: Volans netwerk (Brabants HOV)

Door de inzet van de Brabantse Volans-lijnen worden regionale kernen aangesloten op de grote Brabantse steden. De Volans is een echt Brabants product, dat via snelle routes de regio ontsluit op de grote steden. Qua positionering en marketing zijn de nachtelijke ritten van zaterdag op zondag een uitbreiding van het Volans-product. Dit is goed te communiceren en de Volans lijnen zijn goed bekend bij de belangrijkste doelgroep: jongeren.

Gegevens uit Volans.

Van de Volans zijn de exploitatiekosten goed te benaderen op basis van dienstregelingsuren (DRU's) en kosten per DRU. De aantallen reizigers en hun opbrengst is geschat in termen van een percentage kostendekking per rit. De verwachte kosten worden verminderd met dat percentage.

Een uitgebreid overzicht met trajecten, ritten en aantal DRU's is opgenomen als bijlage 1.

Conclusie inzet Volanslijnen in nachtnet

De Volans-lijnen rijden nu ook al tot later in de avond (in vergelijking met streek- en stadslijnen). Het kan daarom passen bij de verwachting van de reiziger om deze uit te breiden met ritten in de nachtelijke uren van zaterdag op zondag. Het is een aanvulling op dit (uniek qua naam) Brabantse busproduct. Deze lijnen verbinden kernen met de grote Brabantse gemeenten. Onderzoek moet uitwijzen of en in welke mate hier ook sprake is van een bepaalde vervoerrelatie voor uitgaanspubliek en andere sociale reismotieven.

6 Advies

Als doelstellingen voor een Brabants nachtnet bus zijn aangegeven:

- Onderzoeken van de bestuursopdracht van Provinciale Staten.
- Mogelijkheden voor een volgende stap in de ontwikkeling van nachtelijk collectief vervoer ten behoeve van de recreatieve, economische, onderwijs-, verkeersveiligheids- en sociale ontwikkeling van Brabant;
- De mogelijkheden zijn effectief en efficiënt en voegen iets toe aan de bestaande mogelijkheden;
- Het vervoer is op basis van continuïteit (vrijwel) kostendekkend of winstgevend tegen een redelijk tarief voor nachtelijk collectief vervoer.

Geen van de aannames uit deze businesscase is zeker. Vooral ten aanzien van de aantallen reizigers, en daarmee ten aanzien van de opbrengsten, bestaat onzekerheid. Hiermee is tevens de belangrijkste reden aangegeven om de te realiseren onderdelen als pilot te starten. Normaal doet een vervoerproduct er ongeveer drie jaar over om bij de reiziger bekend te worden. Een pilot van drie jaar met monitoring op weekbasis en periodieke evaluaties ligt dan voor de hand. Wanneer een product evident niet aanslaat moet het contractueel kunnen worden beëindigd.

Daarnaast vormt het aantal reizigers het voornaamste risico voor de introductie van een robuust en betaalbaar Brabants nachtnet bus. Dit geldt voor alle mogelijkheden die hier zijn onderzocht. De aanname dat het aantal reizigers 50 % zal bedragen van het aantal reizigers in het Brabants nachtnet spoor is een 'educated guess' en is niet bruikbaar voor de nieuwe verbindingen uit de onderdelen B, C, D en E.

De onderdelen B, C, D en E zijn meer experimenteel. Het is onzeker of deze ritten kostendekkend zullen worden. Starten met een pilot betekent dat in een later stadium ook een permanente bijdrage nodig kan blijken om het vervoer voort te zetten.

Voor het nachtvervoer is de onderstaande risicoanalyse op hoofdlijnen opgesteld:

Risico's	Ernst	Maatregelen
Politieke discussie met gemeenten en maatschappelijke organisaties over bezuinigingen in OV versus uitbreiding nachtnet (stadsdiensten Oss en Helmond, lijnen platteland).	**	Tijdig communiceren. Draagvlak bij steden voor maatregelen. Aandacht voor de argumenten, m.n. vraaggerichte ontwikkeling en kostendekkende exploitatie.
Reizigersaantallen vallen tegen, kosten hoger dan verwacht.	**	Marketing en publiciteit; kosten beperken; extra geld vragen; deel pilot stoppen.
Vervoer blijkt niet kostendekkend te worden.	***	Met partners bespreken of permanente subsidie acceptabel is
Veel uitvoeringsproblemen en onrust, vernielingen.	**	Veiligheidsarrangement organiseren.
Treinvervangende bussen niet in bedrijf in december 2015. Reiziger staat in de kou. Negatieve publiciteit.	***	Met partners werken aan versnelling proces. Duidelijk communiceren met oorzaak. Evt. interim voorziening treffen.
Er ontstaat langdurige politieke discussie of discussie tussen partners over deelname.	*	Partners met problemen zo nodig buiten netwerk laten. Voorschot door provincie voor beperkte periode.
Vervoerder(s) vindt(en) het geen aantrekkelijk product binnen hun bedrijfsvoering.	*	Tariefvrijheid. Positieve uitstraling ondersteunen. Veiligheidsarrangement

6.1 Advies per onderdeel

Onderdeel A: de bestuurlijke opdracht van Provinciale Staten:

Treinvervangende bussen 2.00 uur – 4.00 uur: het ontwikkelen van een netwerk bestaande uit:

- verbindingen met de Randstad tussen Breda, Dordrecht en Rotterdam en tussen 's-Hertogenbosch en Utrecht;
- verbindingen binnen Brabant tussen Eindhoven en Breda, Eindhoven en 's-Hertogenbosch en Tilburg en 's-Hertogenbosch.

Op basis van de verkenning in deze businesscase kan het tekort ca. € 20.000 bedragen op totale kosten van ca. € 360.000 per jaar. Dat betekent dat een kostendekkende exploitatie tot de mogelijkheden behoort, maar dat het ook kan tegenvallen. Met name de vrijdagavond is kwetsbaar. Het starten van een pilot achten wij zinvol.

Rekening moet worden gehouden met aanloopverliezen (€ 200.000), monitoring en extra promotie (€ 100.000). Wij verwachten dat hiervoor een bedrag van totaal € 300.000 verdeeld over drie jaar kan volstaan.

Realisatie:

Dit pilotproject moet starten bij de wijziging van de dienstregeling NS in december 2015. Eerste rit in de nacht van 18 op 19 december 2015.

Onderdeel B: Een pilot te onderzoeken voor een nieuwe voorziening voor het Brabantse nachtnet: een verbinding tussen Helmond en Eindhoven per trein of bus tot 2.00 uur op vrijdag- en zaterdagochtend.

Bus:

In de businesscase is voor dit product een tekort verkend van € 26.500 per jaar voor een dienstregeling per bus tot ca. 2.00 uur en € 43.000 per jaar tot 4.00 uur. Hier is in combinatie met projecten onder C en D een bedrag voor publiciteit nodig (€ 100.000) Wij verwachten dat een kostendekkend niveau niet wordt bereikt.

Trein:

NS verwacht een bijdrage tussen € 16.250 en € 48.750 per jaar nodig te hebben voor de uitbreiding van de dienstregeling tot ca. 2.00 uur. Indien gewenst kan een offerte worden gevraagd.

Realisatie:

Het busproduct kan op een nader te bepalen datum in opdracht worden gegeven.

Een bediening per trein kan worden nagestreefd per december 2016.

Onderdeel C: Een pilot te onderzoeken voor een nieuwe voorziening voor het Brabantse nachtnet: een verbinding tussen Oss en 's-Hertogenbosch per trein of bus tot 2.00 uur op vrijdag en zaterdagochtend.

Bus:

In de businesscase is voor dit product een jaarlijks tekort verkend van ca. € 31.000 voor een dienstregeling per bus tot ca. 2.00 uur. Ook hier is een bedrag voor publiciteit nodig voor de onderdelen B, C en D (€ 100.000) Wij verwachten dat een kostendekkend niveau niet wordt bereikt.

Trein:

NS verwacht een bijdrage tussen € 23.750 en € 71.250 per jaar nodig te hebben voor de uitbreiding van de dienstregeling tot ca. 2.00 uur. Indien gewenst kan een offerte worden gevraagd.

Realisatie:

C1 via een trein: per dienstregeling 2017 of later.

C1 via een bus: start nader te bepalen.

Onderdeel D: Een pilot te onderzoeken voor een nieuwe voorziening voor het Brabantse nachtnet

Bus:

Uitbreiden van de dienstregeling van de Brabantliner Breda – Utrecht op vrijdag en zaterdagochtend tot ca. 2.00 uur. Er is geen trein alternatief voorhanden.

In de businesscase is voor dit product een tekort verkend van € 80.000 per jaar tot 2.00 uur en € 133.000 per jaar voor een dienstregeling per bus tot ca. 4.00 uur. Ook hier is in combinatie met projecten onder B en C een bedrag voor publiciteit nodig (€ 100.000) Wij verwachten dat een kostendekkend niveau niet wordt bereikt.

Uitbreiding van deze nachtbussen tot 4.00 uur kost naar verwachting totaal ca. € 133.000 per jaar. Het is aan te raden eerst de resultaten van een pilot tot 2.00 uur af willen wachten voordat ook een voorziening tot 4.00 uur wordt geboden.

Trein:

Er is geen direct alternatief per trein.

Realisatie

Het busproduct valt binnen de concessie OV en kan op een nader te bepalen datum in opdracht worden gegeven.

Onderdeel E: De uitbreiding van het Volans netwerk in de weekenden tot 2.00 uur of tot 4.00 uur bedient met name de regionale markt. Verwacht mag worden dat er een piek is rond de uitgaanstijd van de horeca (ca. 4.00 uur). Daarmee zouden de late uren een lager tekort hebben dan de eerdere uren. Over het verdere verloop van het vervoer bestaat binnen Brabant weinig ervaring.

De verkenning in de businesscase geeft permanente tekorten aan van forse omvang: de prognose van het tekort bedraagt € 254.000 per jaar tot ca. 2.00 uur en ca. € 415.000 per jaar tot ca. 4.00 uur. Nader onderzoek is nodig naar de behoefte aan en het draagvlak voor de uitbreiding in de avond en nacht van het regionale hoogwaardige busnet (Volans) in heel Brabant tot uiterlijk sluitingstijd van de horeca. Er kan ook een optie onderzocht worden om alleen Nightliners te laten rijden (late bussen rond sluitingstijd horeca), de routes aan te passen of deze te combineren met de treinvervangende bussen.

Voorts kan het zinvol zijn om dergelijke nachtnetten in andere regio's te onderzoeken, alsook de mogelijkheden om meer partijen bij de financiering te betrekken (regiogemeenten, horeca).

De kosten van een dergelijk onderzoek bedragen naar verwachting ca. € 70.000.

Realisatie

Onderzoek organiseren en starten na zomervakantie 2015; oplevering januari 2016.

6.1 Overzicht kostenbeeld

In onderstaand overzicht zijn de kostenramingen per onderdeel weergegeven, inclusief de verdeling over de diverse partners.

Onderdeel	Pilot Vrijdag- en zaterdagnacht	Bijdrage overheden / 3 jaar	Bijdrage overheden / jaar	Provincie NB	Eindhoven	Tilburg	Breda	Dordrecht	's-Hertogenbosch	Helmond	Oss	Aantal gemeenten
				50%								
A	Treinvervangende bussen 2.00 - 4.00 uur	300	100	150	30	30	30	30	30			5
B	Helmond - Eindhoven Bus tot 2.00 uur	80	27	40	20					20		2
C	Oss - 's-Hertogenbosch Bus tot 2.00 uur	93	31	47					23		23	2
D	Breda - Utrecht Bus tot 2.00 uur	240	80	120			120					1
	Communicatie B en C	100	33	50	10		10		10	10	10	5
E	Onderzoek Volans	70	23	35	7	7	7		7		7	5
	Totaal / 3 jaar Bus	883	294	441	67	37	167	30	70	30	40	
	Totaal / jaar	294	98	147	22	12	56	10	23	10	13	
B	Helmond - Eindhoven Trein tot 2.00 uur	180	60	90	45					45		2
C	Oss - 's-Hertogenbosch Trein tot 2.00 uur	180	60	90					45		45	2
	Totaal / 3 jaar trein maximaal	1070	357	535	92	37	167	30	92	55	62	
	Totaal / jaar trein maximaal	357	119	178	31	12	56	10	31	18	21	
Voor de treinoptie is het maximumbedrag gerekend uit de indicatie van NS Afronding bijdragen op hele 1000-tallen gerekend over 3 jaren. Partners van wie een bijdrage wordt verwacht, per onderdeel												

Bijlage 1 Volans lijnen met mogelijke uitbreidingen in de nacht

Breda – Etten-Leur: Volans 311

Op zaterdagavond gaat de laatste Volans 311 van Etten-Leur naar Breda om 23:41 uur. Uit Breda vertrekt de laatste Volans 311 om 00:25 uur.

Lijn 311a

van Breda via Etten-Leur naar Oud Gastel

zaterdag											
Ritnummer		6001	6005	6009	6013	6017	6021	6025	6029	6033	
Breda, Centraal Station	V	8:18	9:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	
Breda, Vlaszak		8:22	9:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	
Breda, Centrum		8:24	9:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24	
Breda, Woonboulevard		8:32	9:32	10:32	11:32	12:32	13:32	14:32	15:32	16:32	
Etten-Leur, Bredaseweg		8:39	9:39	10:39	11:39	12:39	13:39	14:39	15:39	16:39	
Etten-Leur, Centrum	A	8:42	9:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42	
Etten-Leur, Centrum	V	8:44	9:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	
Hooven, Raadhuisplein		8:52	9:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	
Oudenbosch, Station		9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	
Oudenbosch, Zellebergen		9:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	
Oud Gastel, Busstation	A	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	
Ritnummer		6037	6041	6045	6049	6053	6057	6061	6065		
Breda, Centraal Station	V	17:18	18:25	19:25	20:25	21:25	22:25	23:25	0:25		
Breda, Vlaszak		17:22	18:29	19:29	20:29	21:29	22:29	23:29	0:29		
Breda, Centrum		17:24	18:31	19:31	20:31	21:31	22:31	23:31	0:31		
Breda, Woonboulevard		17:32	18:38	19:38	20:38	21:38	22:38	23:38	0:38		
Etten-Leur, Bredaseweg		17:39	18:45	19:45	20:45	21:45	22:45	23:45	0:45		
Etten-Leur, Centrum	A	17:42	18:48	19:48	20:48	21:48	22:48	23:48	0:48		
Etten-Leur, Centrum	V	17:44	18:49	19:49	20:49	21:49	22:49	23:49	0:49		
Hooven, Raadhuisplein		17:52	18:57	19:57	20:57	21:57	22:57	23:57	0:57		
Oudenbosch, Station		18:00	19:05	20:05	21:05	22:05	23:05	0:05	1:05		
Oudenbosch, Zellebergen		18:02	19:07	20:07	21:07	22:07	23:07	0:07	1:07		
Oud Gastel, Busstation	A	18:10	19:14	20:14	21:14	22:14	23:14	0:14	1:14		

van Oud Gastel via Etten-Leur naar Breda

Lijn 311b

zaterdag											
Ritnummer		6002	6006	6010	6014	6018	6022	6026	6030	6034	
Oud Gastel, Busstation	V	7:20	8:20	9:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	
Oudenbosch, Zellebergen		7:27	8:27	9:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	
Oudenbosch, Station		7:29	8:29	9:29	10:29	11:29	12:29	13:29	14:29	15:29	
Hooven, Raadhuisplein		7:36	8:36	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	
Etten-Leur, Centrum	A	7:45	8:45	9:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	
Etten-Leur, Centrum	V	7:47	8:47	9:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	
Etten-Leur, Bredaseweg		7:50	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	
Breda, Woonboulevard		7:58	8:58	9:58	10:58	11:58	12:58	13:58	14:58	15:58	
Breda, Centrum		8:07	9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	
Breda, Vlaszak		8:09	9:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	
Breda, Centraal Station	A	8:13	9:13	10:13	11:13	12:13	13:13	14:13	15:13	16:13	
Ritnummer		6038	6042	6046	6050	6054	6058	6062	6066		
Oud Gastel, Busstation	V	16:20	17:20	18:16	19:16	20:16	21:16	22:16	23:16		
Oudenbosch, Zellebergen		16:27	17:27	18:23	19:23	20:23	21:23	22:23	23:23		
Oudenbosch, Station		16:29	17:29	18:25	19:25	20:25	21:25	22:25	23:25		
Hooven, Raadhuisplein		16:36	17:36	18:31	19:31	20:31	21:31	22:31	23:31		
Etten-Leur, Centrum	A	16:45	17:45	18:40	19:40	20:40	21:40	22:40	23:40		
Etten-Leur, Centrum	V	16:47	17:47	18:41	19:41	20:41	21:41	22:41	23:41		
Etten-Leur, Bredaseweg		16:50	17:50	18:44	19:44	20:44	21:44	22:44	23:44		
Breda, Woonboulevard		16:58	17:58	18:50	19:50	20:50	21:50	22:50	23:50		
Breda, Centrum		17:07	18:07	18:59	19:59	20:59	21:59	22:59	23:59		
Breda, Vlaszak		17:09	18:09	19:01	20:01	21:01	22:01	23:01	0:01		
Breda, Centraal Station	A	17:13	18:13	19:05	20:05	21:05	22:05	23:05	0:05		

Om deze dienstregeling uit te breiden tot het bedieningsniveau van Nachtnet Bus Brabant moeten er 5 retourritten Etten-Leur – Breda gereden worden; doortrekken naar Oud Gastel is optioneel. In Breda wordt ook het centrum ontsloten via de halte Vlaszak en het eindpunt in Etten-Leur wordt verlegd naar het NS-station, zodat de basiskennmerken van het nachtnet herkenbaar zijn. Dit betekent een paar minuten extra rijtijd in Etten-Leur; het blijft mogelijk om binnen een uur heen en weer te rijden tussen beide steden. De tijddigging moet aangepast worden ten opzichte van het huidige avondpatroon om een efficiënte busomloop te kunnen rijden. In totaal zijn er per jaar (52 zaterdagen) 240 dienstregelingsuren voor nodig.

Breda – Tilburg: Volans 327

De huidige dienstregeling van Volans 327 tussen Breda en Tilburg eindigt om 00:54 uur in Oosterhout. Door deze Volanslijn op te nemen in het Nachtnet Bus Brabant krijgen Oosterhout / Teteringen en Dongen verbindingen met zowel Tilburg als Breda. De reistijd tussen de NS-stations op de eindpunten bedraagt minder dan 60 minuten. Bezien kan worden of deze Volanslijn tevens vervangend kan zijn voor de hart-op-hart verbinding tussen Breda en Tilburg.

van Breda via Oosterhout naar Tilburg

Lijn 327a

zaterdag							
Ritnummer		6109	6113	6117	6121	6125	6129
Breda, Bijster	V	20:37		21:37		22:37	23:37
Breda, Amphie Zkh. Molengracht		20:39		21:39		22:39	23:39
Breda, Lovensdijkstraat		20:40		21:40		22:40	23:40
Breda, Vlaszak		20:44		21:44		22:44	23:44
Breda, Centraal Station	A	20:49		21:49		22:49	23:49
Breda, Centraal Station	V	20:51		21:51		22:51	23:51
Teteringen, Meulenspie		20:59		21:59		22:59	23:59
Oosterhout, Zuiderhout		21:08		22:08		23:08	0:08
Oosterhout, Busstation	A	21:15		22:15		23:15	0:15
Oosterhout, Busstation	V	21:16	21:46	22:16	22:46	23:16	23:46
Dongen, Middellaan		21:25	21:55	22:25	22:55	23:25	23:55
Dongen, Mgr. Schaepmanlaan		21:30	22:00	22:30	23:00	23:30	24:00
Dongen, Mgr. Nolslaan		21:33	22:03	22:33	23:03	23:33	24:03
Tilburg, P. Hoeflaan/TweeSteden Zkh		21:46	22:16	22:46	23:16	23:46	24:16
Tilburg, Reitse Hoevenstraat		21:48	22:18	22:48	23:18	23:48	24:18
Tilburg, Centraal Station	A	21:55	22:25	22:55	23:25	23:55	24:25

Ritnummer	6146
Tilburg, Centraal Station	V 0:16
Tilburg, Reitse Hoevenstraat	0:22
Tilburg, P. Hoeflaan/TweeSteden Zkh	0:24
Dongen, Mgr. Nolslaan	0:38
Dongen, Mgr. Schaepmanlaan	0:41
Dongen, Middellaan	0:45
Oosterhout, Busstation	A 0:54
Oosterhout, Busstation	V
Oosterhout, Zuiderhout	
Teteringen, Meulenspie	
Breda, Centraal Station	A
Breda, Centraal Station	V
Breda, Vlaszak	
Breda, Lovensdijkstraat	
Breda, Amphie Zkh. Molengracht	
Breda, Bijster	A

Uitbreiding naar het niveau van Nachtnet Bus Brabant betekent verlenging van de nu eindigende ritten in Oosterhout naar Tilburg respectievelijk Breda en het inleggen van extra ritten tussen Tilburg en Breda. Het begin-eindpunt in Breda is Bijster. Hierdoor krijgt het centrum (halte Vlaszak) ook een ontsluiting met Volans 327. In totaal worden er tussen het einde dienstregeling en zondagmorgen 06:00 uur 5 slagen Breda – Tilburg gereden. Inclusief het verlengen van de huidige laatste ritten uit Oosterhout zijn hier per jaar 740 dienstregelingsuren voor nodig.

Tilburg – 's-Hertogenbosch: Volans 302

Volans 302 combineert de beide meer ontsluitende trajectdelen van de Volanslijnen 300 en 301 en rijdt in de avonduren. Door het rijden van de nachtelijke ritten krijgen de kernen Loon op Zand, Kaatsheuvel, Waalwijk en Drunen verbindingen met Tilburg en 's-Hertogenbosch. De rijtijd tussen de beide eindpunten bedraagt iets meer dan een uur. Hiermee is Volans 302 een alternatief als vervangende hart-op-hart verbinding tussen de stations in beide steden.

	Ritnummer	6129 6133 6127 6141			
		6129	6133	6127	6141
Tilburg, Centraal Station	V	22 34	23 04	23 34	0 04
Tilburg, Hart van Brabantlaan		22 37	23 07	23 37	0 07
Tilburg, Ringbaan West		22 39	23 09	23 39	0 09
Tilburg, Ringbaan West Ronde		22 41	23 11	23 41	0 11
Loon op Zand, Busstation		22 48	23 18	23 48	0 18
Kaatsheuvel, Etheling		22 53	23 23	23 53	0 23
Kaatsheuvel, Horst		22 55	23 25	23 55	0 25
Kaatsheuvel, Vaartstraat		22 56	23 26	23 56	0 26
Sprang Capelle, Sprang Kruispunt		22 58	23 28	23 58	0 28
Waalwijk, Mozartlaan		23 02	23 32	0 02	0 32
Waalwijk, Blyde Incomstelaan		23 04	23 34	0 04	0 34
Waalwijk, Busstation Vredesplein B	A	23 08	23 38	0 08	0 38
Waalwijk, Busstation Vredesplein B	V	23 09	23 39	0 09	0 39
Waalwijk, V.d. Merwedelaan		23 13	23 43	0 13	0 43
Waalwijk, Overlaatsweg		23 14	23 44		
Drunen, Maleisielaan		23 18	23 48		
Drunen, Stationsstraat		23 20	23 50		
Drunen, Wolfshoek		23 22	23 52		
Drunen, Spoorlaan		23 23	23 53		
Vlijmen, de la Courtstraat		23 25	23 55		
's-Hertogenbosch, Vlijmenseweg		23 29	23 59		
's-Hertogenbosch, Westerparklaan		23 32	0 02		
's-Hertogenbosch, Leeghwaterlaan		23 33	0 03		
's-Hertogenbosch, Centraal Station	A	23 38	0 08		

	Ritnummer	6122 6126 6130 6128 6134 6142					
		6122	6126	6130	6128	6134	6142
's-Hertogenbosch, Centraal Station	V	21 58	22 28	22 58	23 28	23 58	0 28
's-Hertogenbosch, Leeghwaterlaan		22 01	22 31	23 01	23 31	0 01	0 31
's-Hertogenbosch, Westerparklaan		22 02	22 32	23 02	23 32	0 02	0 32
's-Hertogenbosch, Vlijmenseweg		22 04	22 34	23 04	23 34	0 04	0 34
Vlijmen, de la Courtstraat		22 09	22 39	23 09	23 39	0 09	0 39
Drunen, Spoorlaan		22 11	22 41	23 11	23 41	0 11	0 41
Drunen, Wolfshoek		22 12	22 42	23 12	23 42	0 12	0 42
Drunen, Stationsstraat		22 14	22 44	23 14	23 44	0 14	0 44
Drunen, Maleisielaan		22 16	22 46	23 16	23 46	0 16	0 46
Waalwijk, Overlaatsweg		22 19	22 49	23 19	23 49	0 19	0 49
Waalwijk, V.d. Merwedelaan		22 21	22 51	23 21	23 51	0 21	0 51
Waalwijk, Busstation Vredesplein A	A	22 25	22 55	23 25	23 55	0 25	0 55
Waalwijk, Busstation Vredesplein A	V	22 26	22 56	23 26	23 56	0 26	0 56
Waalwijk, Lezuwenboksstraat		22 29	22 59	23 29	23 59	0 29	0 59
Waalwijk, Mozartlaan		22 31	23 01	23 31	0 01	0 31	1 01
Sprang Capelle, Sprang Kruispunt		22 35	23 05	23 35	0 05		
Kaatsheuvel, Vaartstraat		22 36	23 06	23 36	0 06		
Kaatsheuvel, Horst		22 38	23 08	23 38	0 08		
Kaatsheuvel, Etheling		22 40	23 10	23 40	0 10		
Loon op Zand, Noord		22 46	23 16	23 46	0 16		
Tilburg, Ringbaan West Ronde		22 53	23 23	23 53	0 23		
Tilburg, Ringbaan West		22 55	23 25	23 55	0 25		
Tilburg, Hart van Brabantlaan		22 58	23 28	23 58	0 28		
Tilburg, Centraal Station	A	23 02	23 32	0 02	0 32		

Om de dienstregeling uit te breiden tot Nachtnet Bus worden er 5 slagen Tilburg – 's-Hertogenbosch gereden tussen 01:00 en 06:00 uur. Samen met het verlengen van de nu eindigende ritten in Waalwijk zijn hier per jaar 650 dienstregelingsuren benodigd.

's-Hertogenbosch – Uden: Volans 306

Volans 306 is een van de sterkst groeiende Brabantse buslijnen van de afgelopen jaren. Ook met de nieuwe concessie per december 2014 is er wederom in geïnvesteerd in de dienstregeling. Deze Volans verbindt Uden en Veghel met 's-Hertogenbosch. De route loopt via de buitenkant van Schijndel en St. Michielsgestel, zodat deze lijn ook een vervoeralternatief vormt voor de inwoners van deze plaatsen. De reistijd tussen de eindpunten bedraagt bijna 50 minuten.

	Ritnummer	6109 6113 6117 6121 6125 6129					
		6109	6113	6117	6121	6125	6129
Uden, Busstation (A)	V	20 30	21 00	21 30	22 00	22 30	23 00
Veghel, Hintelstraat		20 38	21 08	21 38	22 08	22 38	23 08
Veghel, De Muntelaar		20 40	21 10	21 40	22 10	22 40	23 10
Veghel, Busstation nieuw, Veghel, Bussta	A	20 43	21 13	21 43	22 13	22 43	23 13
Veghel, Busstation nieuw, Veghel, Bussta	V	20 45	21 15	21 45	22 15	22 45	23 15
Veghel, Corridor		20 49	21 19	21 49	22 19	22 49	23 19
Schijndel, Steeg		20 58	21 28	21 58	22 28	22 58	23 28
Schijndel, Lieseindsestraat		21 01	21 31	22 01	22 31	23 01	23 31
Sint Michielsgestel, Gestelse Poort		21 05	21 35	22 05	22 35	23 05	23 35
's-Hertogenbosch, Provinciehuis		21 09	21 39	22 09	22 39	23 09	23 39
's-Hertogenbosch, Hertog Hendriksingel		21 12	21 42	22 12	22 42	23 12	23 42
's-Hertogenbosch, Centraal Station	A	21 19	21 49	22 19	22 49	23 19	23 49

	Ritnummer	6110 6114 6118 6122 6126					
		6110	6114	6118	6122	6126	
's-Hertogenbosch, Centraal Station	V	21 41	22 11	22 41	23 11	23 41	
's-Hertogenbosch, Hertog Hendriksingel		21 45	22 15	22 45	23 15	23 45	
's-Hertogenbosch, Chopinstraat		21 47	22 17	22 47	23 17	23 47	
Sint Michielsgestel, Gestelse Poort		21 52	22 22	22 52	23 22	23 52	
Schijndel, Lieseindsestraat		21 56	22 26	22 56	23 26	23 56	
Schijndel, Steeg		21 59	22 29	22 59	23 29	23 59	
Veghel, Corridor		22 06	22 36	23 06	23 36	0 06	
Veghel, Busstation nieuw, Veghel, Bussta	A	22 12	22 42	23 12	23 42	0 12	
Veghel, Busstation nieuw, Veghel, Bussta	V	22 14	22 44	23 14	23 44	0 14	
Veghel, De Muntelaar		22 16	22 46	23 16	23 46	0 16	
Veghel, Hintelstraat		22 19	22 49	23 19	23 49	0 19	
Uden, Busstation (B)	A	22 28	22 58	23 28	23 58	0 28	

De huidige dienstregeling eindigt om half een in Uden. Om deze uit te breiden tot 6:00 uur in de ochtend zijn 5 ritten 's-Hertogenbosch – Uden en 6 ritten Uden – 's-Hertogenbosch nodig. Voor alle zaterdagen kost dit op jaarbasis 460 dienstregelingsuren.

Oss – Uden – Veghel – Eindhoven: Volans 305

Volans 305 is de snelle verbinding tussen de regionale kernen en Eindhoven. Voor een belangrijk deel gaat de route via de A50. De reistijd tussen begin- en eindpunt bedraagt 1 uur en 5 – 6 minuten. Hiermee is deze verbinding snel genoeg om nachtvervoer te faciliteren tussen Oss en Eindhoven. En natuurlijk is het reizen vanuit de tussengelegen kernen Uden en Veghel nog sneller.

van Oss naar Eindhoven

	Ritnummer	6109 6112 6117 6121 6125 6129 6132						
		6109	6112	6117	6121	6125	6129	6132
Oss, Centraal Station	V	20 06	20 36	21 06	21 36	22 06	22 36	23 06
Heesch, Stationsplein		20 12	20 42	21 12	21 42	22 12	22 42	23 12
Nistelrode, Noorderbaan		20 16	20 46	21 16	21 46	22 16	22 46	23 16
Uden, Ziekenhuis		20 22	20 52	21 22	21 52	22 22	22 52	23 22
Uden, Hobostraat		20 24	20 54	21 24	21 54	22 24	22 54	23 24
Uden, Busstation (B)	A	20 27	20 57	21 27	21 57	22 27	22 57	23 27
Uden, Busstation (B)	V	20 31	21 01	21 31	22 01	22 31	23 01	23 31
Veghel, Hintelstraat		20 39	21 09	21 39	22 09	22 39	23 09	23 39
Veghel, De Muntelaar		20 41	21 11	21 41	22 11	22 41	23 11	23 41
Veghel, Busstation nieuw, Veghel, Bussta	A	20 44	21 14	21 44	22 14	22 44	23 14	23 44
Veghel, Busstation nieuw, Veghel, Bussta	V	20 46	21 16	21 46	22 16	22 46	23 16	23 46
Veghel, Corridor		20 50	21 20	21 50	22 20	22 50	23 20	23 50
Eindhoven, Station	A	21 11	21 41	22 11	22 41	23 11	23 41	0 11

Lijn 305a

zaterdag

van Eindhoven naar Oss

	Ritnummer	6110 6114 6118 6122 6126 6130						
		6110	6114	6118	6122	6126	6130	
Eindhoven, Station	V	20 43	21 13	21 43	22 13	22 43	23 13	
Veghel, Corridor		21 02	21 32	22 02	22 32	23 02	23 32	
Veghel, Busstation nieuw, Veghel, Bussta	A	21 07	21 37	22 07	22 37	23 07	23 37	
Veghel, Busstation nieuw, Veghel, Bussta	V	21 09	21 39	22 09	22 39	23 09	23 39	
Veghel, De Muntelaar		21 11	21 41	22 11	22 41	23 11	23 41	
Veghel, Hintelstraat		21 14	21 44	22 14	22 44	23 14	23 44	
Uden, Busstation (A)	A	21 23	21 53	22 23	22 53	23 23	23 53	
Uden, Busstation (A)	V	21 25	21 55	22 25	22 55	23 25	23 55	
Uden, Hobostraat		21 28	21 58	22 28	22 58	23 28	23 58	
Uden, Ziekenhuis		21 30	22 00	22 30	23 00	23 30	0 00	
Nistelrode, Noorderbaan		21 37	22 07	22 37	23 07	23 37	0 07	
Heesch, Stationsplein		21 41	22 11	22 41	23 11	23 41	0 11	
Oss, Centraal Station	A	21 49	22 19	22 49	23 19	23 49	0 19	

Lijn 305b

zaterdag

Om de dienstregeling aan te vullen tot Nachtnet Bus Brabant worden er 6 slagen ingelegd tussen Oss en Eindhoven. In totaal kost dit voor 52 zaterdagen 700 dienstregelingsuren.

Als de dienstregelingstijden iets verschoven worden is het mogelijk om vanaf Volans 306 een overstap te maken op Volans 305 in Uden, zodat reizigers vanuit 's-Hertogenbosch ook naar Oss kunnen reizen. Hun totale reistijd wordt dan ongeveer 1 uur en 10 - 12 minuten.