Vught

Raadsinformatiebrief

Datum	27 juni 2023
Onderwerp	Verdiepingsslag lightrail Helvoirt
Zaaknummer	Z22 - 249493
Documentnr.	UIT/23 - 556373

Inleiding

In november 2022 hebben we u door middel van een raadsinformatiebrief geïnformeerd over de uitkomsten van de verkenning treinstation Helvoirt. Met de conclusie uit de verkenning dat de bereikbaarheid van Helvoirt per openbaar vervoer weliswaar beperkt is en om verbetering vraagt maar dat een treinstation niet doelmatig is, constateert het college dat een lobby naar een treinstation Helvoirt niet kansrijk is.
Op de kansen voor een lightrailtrein is in het onderzoek niet diep ingegaan. Daarom is een vervolgvraag gesteld om de potentie van lightrailtrein over bestaand spoor in beeld te brengen. We doen u graag de verdiepingsslag Haalbaarheid lightrail en station Helvoirt toekomen en informeren u met deze raadsinformatiebrief over ons standpunt.

Inhoudelijk

De verdiepingsslag is uitgevoerd door een bureau dat kennis en ervaring heeft met onderzoek naar dergelijk vervoersconcepten. De verdiepingsslag is een aanvulling op de eerder gedane verkenning en kijkt specifiek naar lightrail als een soort lichtgewichttrein op het bestaande spoor en naar lightrail op een eigen tracé.

Het rijden van lightrailtreinen op het bestaande spoor, voor de reguliere (heavy) treinen, met de vervoerswaarde zoals deze in de verkenning is bepaald, zal evengoed in de dienstregeling van de NS ingepast moeten worden en vraagt om een station in Helvoirt. Daarbij blijkt uit de verdiepingsslag dat de kosten zelfs hoger liggen omdat het inzetgebied van deze lightrailtreinen beperkt is. Hogere kosten ontstaan onder andere door hogere kosten voor onderhoud. Hetgeen we geconstateerd hebben met de eerste verkenning, dat een station niet doelmatig is, is dus ook voor lightrailtreinen van toepassing.

Een lightrailtrein op een eigen spoor laten rijden vraagt een enorme investering. Een goed functionerend lightrailsysteem vraagt om hoge frequenties en een groot aantal reizigers wat niet past bij de ontsluitingsvraag van Helvoirt en nabijgelegen plaatsen. De vervoersvraag van Helvoirt en omliggende plaatsen is ten opzichte van de investerings- en exploitatiekosten te laag. De kosten liggen al snel op €440 miljoen aan investeringskosten en €7,5 miljoen aan exploitatiekosten.

Het bureau acht een lightrail, zowel rijdend op het reguliere spoor als op een eigen spoor, een stap te ver.

Vught

Standpunt college

Het college kan de conclusie dat een lobby naar een lightrailtrein niet kansrijk is volgen. Eerder, zoals aan u toegelicht in de RIB van november 2022, hebben we geconstateerd dat een lobby naar een treinstation niet kansrijk was, vanwege de beperkte vervoerswaarden. Daarom kunnen we de eerste aanbeveling uit het rapport om het station Helvoirt vanuit een netwerkperspectief te beschouwen niet over nemen. Dit sluit ook aan bij onze ervaringen op de bestuurlijke tafel, waar op meerdere momenten het belang van de bereikbaarheid en een station in Helvoirt is bepleit. Desondanks is dit niet overgenomen in de regionale beleidsstukken, zoals de verstedelijkingsstrategie. Eerder is het station ook niet in het provinciale toekomstbeeld OV 2040 opgenomen.

Provinciaal wordt namelijk vooral ingezet op HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) en MaaS (Mobility as a Service). Dit betreft busverbindingen, buurtbussen en openbaar vervoer op afroep. Het college neemt daarom de tweede aanbeveling van het rapport ter harte. We willen door het realiseren van aantrekkelijkere haltes, bijvoorbeeld door middel van goede fiets- en wachtvoorzieningen, het aanbod en de bereikbaarheid van Helvoirt met het openbaar vervoer verbeteren.

Burgemeester en wethouders van Vught,

de secretaris,	de burgemeester,
W.F.F. Keijzers	R.J. van de Mortel

Bijlage(n):

1. Memo Haalbaarheid lightrail en station Helvoirt

MEMO

AAN	Hans van Herwijnen
VAN	Jason David
TELEFOON	+31 6 34193524
KENMERK	X06-J.N.-HS-MEMO-23001992
PROJECTNUMMER	MN004854
STATUS	Definitief
VERSIE	1.0
ONDERWERP	**Haalbaarheid lightrail en station Helvoirt**
DATUM	3 april 2023

Om Helvoirt beter te ontsluiten met het openbaar vervoer speelt al langer de wens om aan de lijn ‘s-Hertogenbosch – Tilburg een station in Helvoirt te realiseren. In het bestuursakkoord heeft de coalitie opgenomen een lobby te starten naar een station in Helvoirt. De gemeente heeft hiervoor recentelijk een onderbouwing laten opstellen waaruit blijkt dat de vervoerswaarde zeer beperkt is en dat vanuit ruimtelijke ontwikkeling ook geen hogere vervoerwaarde te verwachten is.[1] De investering van een station in Helvoirt en aanpassing van de dienstregeling lijkt de gemeente dan ook niet realistisch.

Een denkrichting als vervolg op een volwaardig NS-station in Helvoirt is een lightrail-variant. De eerdere onderbouwing belicht het onderwerp lightrail onvoldoende en daarom heeft de gemeente behoefte aan een verdiepingsslag. In deze memo wordt ingegaan op:

1. De (technische) haalbaarheid van het combineren van lightrail en heavyrail op het Hoofdrailnet (HRN);
2. De praktische en financiële uitvoerbaarheid van een lightrailtracé naast de lijn Tilburg – ‘s-Hertogenbosch.

Verschil lightrail en heavyrail
Voor lightrail geldt geen eenduidige betekenis. Lightrail kan betrekking hebben op tram-/metro-achtige systemen of op treinen die zowel op trein- als tramsporen kunnen rijden. In Nederland worden over het algemeen sneltramsystemen bedoeld met lightrail. Dat zijn trams waarbij hoge gemiddelde snelheden op een vrije baan behaald worden, zoals Randstadrail, de Uithoflijn in Utrecht, de Rotterdamse metro en de Amstelveenlijn. Lightrail heeft in tegenstelling tot heavyrail vaak een voorstedelijke of regionale functie, waar heavyrail een meer regionale, interregionale en landelijke functie vervult. Daarbij geldt doorgaans dat lightrail lagere aanlegkosten heeft dan heavyrail.

1. Combineren van lightrail en heavyrail op het HRN

Het is technisch gezien mogelijk lightrail en heavyrail met elkaar te combineren op het hoofdrailnet. In Nederland is dat eerder dat gebeurd op de Rijngouwelijn (Gouda – Alphen aan de Rijn). Operationeel levert het combineren van lightrail en heavyrail de nodige uitdagingen op, hieronder wordt daar verder op in gegaan.

[1] Potentie en kansenlobby station Helvoirt, Ecorys, 2022

MEMO

Lightrailvoertuigen op heavyrail-infrastructuur rijden, is eenvoudiger dan andersom. In dit geval dienen voornamelijk aanpassingen aan het voertuig gedaan te worden om het geschikt te maken voor gebruik op spoorinfrastructuur. Zo dient het voertuig voorzien te zijn van de juiste treinbeveiliging (ATB en in de toekomst ERTMS), te passen binnen het profiel van vrije ruimte en gelden er ook eisen voor de botsveiligheid. Lightrail krijgt daardoor het karakter van een 'lichtgewichttrein'. Daarnaast kunnen nieuwe (heavyrail-)treinen sneller optrekken dan voorheen, waardoor het gat tussen lightrail en heavyrail kleiner wordt.

Specifieke voertuigen gebruiken voor één corridor of lijn, leidt tot hogere exploitatiekosten, doordat het inzetgebied beperkt is. De specifieke voertuigen kunnen nergens anders ingezet worden, wat in de exploitatie leidt tot hogere onderhoudskosten (noodzaak tot speciaal opgeleid personeel), gebrek aan flexibiliteit en afwezigheid van schaalvoordelen voor bijvoorbeeld reservematerieel.

Vanwege de inzet, onderhoud en reiniging is het wenselijk de voertuigen dicht bij de corridor op te stellen. In de huidige situatie is het opstelterrein van 's-Hertogenbosch meest nabij, en moet daarvoor geschikt worden gemaakt. Afhankelijk van de beschikbare opstelcapaciteit dient het terrein te worden uitgebreid of dient elders (aan of nabij de corridor) een nieuw terrein te worden aangelegd, wat kosten met zich meebrengt.

2. Praktische en financiële uitvoerbaarheid

De praktische en financiële uitvoerbaarheid van een lightrailtracé hangt sterk samen met de beschikbare middelen en het bestuurlijk draagvlak. Lightrail is sterk in regionale ontsluiting, verplaatsen van grote hoeveelheden mensen en het bieden van een aantrekkelijk ov-product. Daar staan hoge investerings- en exploitatiekosten tegenover.

Naast een combinatie van light- en heavyrail op het bestaande spoor zijn er vragen over praktische en financiële uitvoerbaarheid van een lightrailtracé naast de lijn Tilburg – 's-Hertogenbosch, oftewel een standalone verbinding. Om tot een goed functionerende en aantrekkelijke lightrailverbinding te komen zijn voldoende reizigers benodigd. Lightrail functioneert goed bij hoge frequenties (minstens 4x/uur). Hoge frequenties leiden tot een aantrekkelijker product en daardoor meer reizigers. Een lightrailverbinding behoeft zo'n 10.000 tot 50.000 reizigers per dag. Het benodigd aantal reizigers hangt af van de kosten en opbrengsten als gevolg van de verschillende keuzes zoals materieel, frequentie, bedieningstijden en reistarieven.

Aan deze studie ligt een benchmark en geen vervoerwaardestudie ten grondslag. Lightrailstations bij Helvoirt (5.000 inwoners), Vught (26.000 inwoners), Udenhout (8.000 inwoners), Berkel-Enschot (13.000) inwoners kunnen de nodige reizigers aantrekken, maar onvoldoende om tot voldoende vervoerwaarde te komen voor lightrail. Daarvoor zou namelijk het overgrote deel van de verplaatsingen vanuit deze plaatsen per lightrail gemaakt moeten worden. Ook met de mobiliteitstransitie in aantocht is dat onwaarschijnlijk. Het onderzoek van Ecorys liet namelijk zien dat station Helvoirt ongeveer 350 reizigers oplevert en dat er vanuit deze kern dagelijks 750 verplaatsingen tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch zijn. Stel dat 100% van de verplaatsingen per lightrail wordt afgelegd, blijft de vervoerwaarde te laag.

MEMO

Ter illustratie: De stations Zevenbergen (15.000 inwoners) en Oudenbosch (12.000 inwoners) trokken in 2019 (pre-covid) 1.200 reizigers elk.

De nabijheid van Tilburg en 's-Hertogenbosch trekt mogelijk meer reizigers. Met meer haltes in het stedelijk gebied en hogere frequenties zou de lightrail reizigers vanuit Tilburg en 's-Hertogenbosch aan kunnen trekken. Op dit moment reizen ca. 25.000 reizigers per trein tussen deze steden, waarvan veel reizigers over de stations Tilburg en 's-Hertogenbosch heen reizen, dus verder dan de stations Tilburg en 's-Hertogenbosch. Voor hen vormt lightrail geen realistisch alternatief. De lightrail zal te veel concurreren met de treinverbinding die sneller is. De grenswaarde voor lightrail van 10.000 reizigers per dag lijkt onhaalbaar.

Kosten
Aanleg van een op zichzelf functionerende lightrail kost zo'n € 20 tot 30 miljoen per kilometer. Voor inpassing in het stedelijke gebied is de kostprijs hoger. Een optimaal functionerend systeem sluit aan op de stations Tilburg en 's-Hertogenbosch. Inpassing in stedelijk gebied is zeer kostbaar, zo liet de *Uithoflijn in Utrecht* zien[2]. De afstand tussen station Tilburg en 's-Hertogenbosch is ongeveer 22 kilometer. Bij bedragen de investeringskosten al gauw €440 miljoen. Naast hoge investeringskosten kent lightrail ook hoge exploitatiekosten, deze zijn per dienstregelinguur zo'n €300,- tot €500,-[3]. Op jaarbasis kost de exploitatie zo'n 7,5 miljoen euro[4].

Operatie en organisatie
De exploitatie van een lightraillijn vergt specialistische kennis. De infrastructuur moet worden beheerd en onderhouden. Dit kan door de gemeente, provincie of de vervoerautoriteit gedaan worden. Vervoersautoriteiten zijn vanuit de Wet Personenvervoer 2000 verantwoordelijk voor het aanbesteden van openbaar vervoer. Voor de gemeente Vught geldt dat de provincie Noord-Brabant de verantwoordelijke vervoersautoriteit is. Voor de exploitatie dient via een aanbesteding een vervoerder gevonden te worden. Wanneer vervoerders verwachten geen dekkende exploitatie te kunnen realiseren is een overheidsbijdrage vereist. Op basis van bovenstaande paragraaf zal daar sprake van zijn. Deze overheidsbijdrage komt normaliter van de vervoersautoriteit, welke op haar beurt weer geld ontvangt van het Rijk. Als de vervoersautoriteit geen bijdrage levert moet de gemeente de bijdrage financieren. Aangezien dat zeer waarschijnlijk niet reëel is, is steun vanuit provincie voor de realisatie en exploitatie van lightrail dus noodzakelijk.

Casussen Groningen, Leiden, Maastricht
Verschillende gemeenten in Nederland hebben lightrail als optie in hun vervoernetwerk overwogen. De Rijngouwelijn (Leiden-Gouda) werd al eerder benoemd en is vanwege weerstand en gebrek aan bestuurlijk draagvlak niet gerealiseerd. Ook Maastricht en Groningen hebben vergevorderde plannen gehad

[2] Samen Sturen, Randstedelijke Rekenkamer, 2018
[3] Prijs per dienstregelinguur € 245 prijspeil 2015 voor een tram - € 300 in 2023 bij inflatie van 3%
[4] Bij een dienstregelinguur-tarief van € 300-, frequentie 4x/uur, 2 richtingen, rijtijd van 30 minuten, exploitatieperiode 17 uur /dag, 365 dagen per jaar.

voor lightrail. Gebrek aan draagvlak en het niet rond krijgen van de financiering hebben uiteindelijk tot uitstel van de lijn geleid. De vervoerwaarde is daarnaast niet zodanig hoog dat een tram noodzakelijk is.

Conclusie
De wens om lightrail als optie te verkennen is begrijpelijk, maar op dit moment een stap te ver. De schaalgrootte van het systeem past niet bij de ontsluitingsvraag van Helvoirt en nabijgelegen plaatsen. De vervoersvraag van Helvoirt (en omliggende plaatsen) is ten opzichte van de investerings- en exploitatiekosten te laag. De kosten liggen al snel op €440 miljoen aan investeringskosten en €7,5 miljoen aan exploitatiekosten.

Aanbeveling
We achten het aansluiten van Helvoirt op het bestaande spoorwegennet kansrijker dan een light-/heavyrailcombinatie of aparte lightrailverbinding. We voorzien twee kansen om Helvoirt hoogwaardig te ontsluiten per openbaar voervoer:

1 **Stationsontwikkeling vanuit een netwerkperspectief**
De kansrijkheid tot aansluiting verandert dienstregeling technisch mogelijk met de oplevering van de ongelijkvloerse kruising PHS Vught. Hierdoor ontstaat mogelijk ruimte in de dienstregeling om een stop in te passen. Deze inpassingsvraag kan aan NS/ProRail voorgelegd worden. Aansluiting op het spoor wordt daarnaast kansrijker wanneer vanuit een gedragen ambitie wordt gewerkt. Het is immers bekend dat ook andere gemeenten in Brabant de wens tot een station hebben en ook provincie Noord-Brabant heeft ambities op het spoor. De lage vervoerwaarde blijft echter bestaan.

2 **HOV-as Tilburg – Helvoirt – ’s-Hertogenbosch**
De vervoerwaarde voor de plaatsen Helvoirt, Udenhout en Berkel-Enschot is te laag voor lightrail, maar waarschijnlijk wel groot genoeg voor hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) met bussen. HOV staat voor snel, betrouwbaar, comfortabel en frequent openbaar vervoer. Een HOV-busverbinding Tilburg – Berkel-Enschot (– Udenhout) – Helvoirt – ’s-Hertogenbosch biedt inwoners van de kernen een aantrekkelijk alternatief voor de auto, tegen lagere investerings- en exploitatiekosten. Het versnellen van lijn 140 is een van de opties. In het verlengde van het onderzoek van Ecorys raden we vervolgonderzoek naar de haalbaarheid van deze optie aan. We bevelen daarbij ook aan te kijken naar het aantrekkelijker maken van bestaande haltes doormiddel van goede fiets- en wachtvoorzieningen.

Deze memo is opgesteld door Jason David (adviseur openbaar vervoer) en gecontroleerd door Fabian Wegenwijs (adviseur openbaar vervoer)