

Van: Frank Menger

Onderwerp: MIRT / AO spoor: Dossier Nedersaksenlijn: studie Franeker - Dronrijp spoorverdubbeling

Datum: vrijdag 12 april 2024 09:26:12

Bijlagen: Brief DS Maatschappelijke kosten-batenanalyse dubbelspoor Dronryp - Franeker 20240402 (geanonimiseerd).pdf
Brief werkgroep Spoorse Doorsnijdingen 8453378.pdf
Raad Aanbiedingsbrief Brief werkgroep Spoorse Doorsnijdingen 8453378.pdf
Mededeling portefeuillehouder inzake voortgang moties 2951 en 2987 inzake Maaslijn, brief gedeputeerde Kuntzelaers van 26-3-2024 (GS DOC-00628257).pdf

Geachte leden van Staten en gemeenteraden,

Dit document vond ik op de website van de Staten van Friesland. Gezien met alles wat er ook speelt met het project Nedersaksenlijn is het ook nuttig om informatie van andere studies te hebben die er verband mee hebben. Waarbij bij het bestaande spoor zoals in Friesland voor de verdubbeling ervan een bestuurlijk zwaar gevecht met vooral het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat is en wordt. Aangezien zo'n robbertje vechten met Den Haag al snel 15 jaar kost zonder dat er snel wat gebeurd. Tel daarbij nogmaals een projectproces van gemiddeld 8 jaar bij op. Zijn we 23 jaar verder voordat een simpele spoorverdubbeling gerealiseerd is.

Maar dit project als de Nedersaksenlijn heeft ook te maken met de zogenaamde spoorse doorsnijding in de verschillende plaatsen. Wat kan u leren van een gemeente Zaanstad? Aangezien spoor voor 100 % een primaire taak van het Rijk is en de provincie Limburg zich wegens de elektrificatie in een financiële hoek heeft laten drukken over een zwaar onjuiste verdeling van de kosten. Lijkt dit raadzaam om ook mee te nemen in uw kaders met betrekking tot de Nedersaksenlijn. Dit vraagt dus om moties uit uw gremia.

Aangezien Groningen - Emmen - Enschede een afstand is die IC kwaliteit vraagt, hoort u nu al erover na te denken hoe de Nedersaksenlijn nu al in positie gebracht wordt voor de HRN concessie tussen 2025 - 2033 en vanaf 2033.

Hoop dat u deze informatie nuttig gaat gebruiken.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger



Virusvrij www.avg.com

Provinciale Staten van Fryslân
Postbus 20120
8900 HM LEEUWARDEN

Leeuwarden, 2 april 2024
Verzonden, **2 APR. 2024**

Ons kenmerk 02196706
Team Mobiliteit
Behandeld door dhr [REDACTED] a / (058) 292 [REDACTED] of [REDACTED]@fryslan.frl
Uw kenmerk
Bijlagen 2

Onderwerp Maatschappelijke kosten-batenanalyse dubbelspoor Dronryp - Franeker

Geachte Statenleden,

Wij willen u met deze brief informeren over de uitkomsten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (in het vervolg: MKBA) naar dubbelspoor tussen Dronryp en Franeker. Het opgeleverde rapport is als bijlage toegevoegd bij deze brief. Eveneens bijgevoegd is de brief van ProRail over een alternatieve wachtplek voor de trein op station Harlingen [REDACTED]. Zowel de MKBA-rapportage als de brief van ProRail kondigden wij aan met onze brief van 19 december 2023 (met kenmerk 02176607) over de evaluatie van de treindienstregeling tussen Leeuwarden en Harlingen [REDACTED].

Hieronder gaan wij achtereenvolgens in op de aanleiding voor de MKBA, de resultaten van de MKBA, en tot slot de brief van ProRail.

Aanleiding MKBA dubbelspoor


In het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) is opgenomen dat de provincie de haalbaarheid wil onderzoeken van een reistijdverkortung en een efficiëntere exploitatie van de treindiensten op het traject Leeuwarden - Harlingen [REDACTED] door een mogelijke spoorverdubbeling tussen Dronryp en Franeker. Dit onderzoek is in de vorm van een MKBA in opdracht van de provincie door onderzoeksbureau Goudappel uitgevoerd. ProRail en Arriva hebben meegewerkt aan het onderzoek.

Resultaten MKBA dubbelspoor

De hoofdconclusie van de MKBA is dat dubbelspoor tussen Dronryp en Franeker een kansrijke maatregel is voor verdere verbetering van het spoornetwerk in Noord-Nederland in het algemeen en de treindienst op het traject Leeuwarden - Harlingen [REDACTED] in het bijzonder. Uit

de MKBA volgt dat de kosten die gemaakt dienen te worden voor de extra infrastructuur bijna volledig in verhouding staan tot de baten die het oplevert, een baten-kostenverhouding van 0,9. Oftewel circa 90% van de kosten worden maatschappelijk terugverdiend. Dit is een relatief hoge MKBA-score voor een OV-infraproject.

Voor OV- en spoorprojecten is een baten-kostenverhouding kleiner dan 1,0 geen uitzondering. Er zijn relatief veel projecten in Nederland uitgevoerd met een lagere baten-kostenverhouding dan dubbelspoor Dronryp - Franeker. Hierbij speelt ook mee dat in de huidige MKBA niet alle baten konden worden gemonetariseerd: de verbetering van de robuustheid van het treinproduct, de vermindering van zicht- en geluidshinder op station Harlingen  (de trein heeft geen lange wachttijd meer op dit station) en de hogere flexibiliteit door uitbreiding van de dienstregeling met bijvoorbeeld een extra (snel)trein op het traject.

Realisatie van dubbelspoor tussen Dronryp en Franeker (een traject van circa 6 kilometer) maakt het mogelijk om zowel een beter reizigersproduct (totale reistijdwinst tot 7 minuten, verbeterde overstaptijd) als een goedkopere exploitatie aan te bieden (structurele inzet van twee in plaats van drie treinen). Daarnaast leidt een goedkopere exploitatie onder andere tot verbetering van externe effecten: omwonenden nabij station Harlingen  ondervinden minder geluid- en zichthinder doordat de treinen sneller terugrijden naar Leeuwarden (na 5 minuten in plaats van 25 minuten).

De kosten voor spoorverdubbeling zijn in deze onderzoeksfase - wat gebruikelijk is - met een grote bandbreedte omgeven, namelijk plus/min 40%. In de MKBA is gerekend voor de spoorverdubbeling met het bedrag van € 86 miljoen, de middenwaarde van de bandbreedte van € 52 en € 120 miljoen. Uit de gevoeligheidsanalyses naar deze bandbreedte van deze investeringskosten volgt dat de baten-kostenverhouding ook een grote bandbreedte kent: van 0,7 tot 1,3. Hieruit volgt dat de uitkomsten van de baten-kostenverhouding gevoelig zijn voor de investeringskosten. Uit de gevoeligheidsanalyse volgt eveneens dat het effect op de baten-kostenverhouding van de onderkant bandbreedte van de investeringskosten in dubbelspoor groter is dan het effect van de bovenkant bandbreedte van de investeringskosten. Oftewel, bij een relatief kleine bijstelling van de investeringskosten naar beneden wordt een positieve MKBA-score bereikt.

Aanbevolen wordt om deze bandbreedte in investeringskosten in een volgende fase te verkleinen door middel van vervolgonderzoek. Wij hebben daarom ProRail gevraagd wat de doorlooptijd, activiteiten en kosten zijn van een vervolgonderzoek. Wij verwachten u hierover in het derde kwartaal van 2024 nader te informeren.

Brief van ProRail over alternatieve wachtplek trein te Harlingen


Naar aanleiding van ons besluit in december 2023 om de treindienstregeling op het traject Leeuwarden en Harlingen  te continueren op basis van de gehouden evaluatie, hebben wij samen met de gemeente Harlingen het verzoek aan ProRail gedaan om inzicht te krijgen in kosten en mogelijkheden voor een alternatieve wachtplek voor de trein dan de locatie van station Harlingen .


ProRail heeft hierover per brief aangegeven dat - naast de kosten voor een projectplan van circa € 15.000,-- - de kosten voor een verkennend onderzoek naar een alternatieve wachtlocatie circa € 50.000,-- tot € 100.000,-- bedragen. ProRail kan in dit stadium nog geen inschatting geven over de ontwerp- en realisatiekosten van een alternatieve wachtlocatie. Op basis van onze eigen ervaring met spoorse projecten is het aannemelijk is dat dit om een aanzienlijke investering gaat (meer dan € 500.000,--).

De brief van ProRail hebben wij met de gemeente Harlingen besproken. Op basis hiervan hebben wij besloten ProRail geen opdracht te geven voor verder onderzoek naar een alternatieve wachtlocatie. Wij zijn van oordeel dat de kosten niet in verhouding staan tot de ervaren geluid- en zichthinder door enkele bewoners nabij station Harlingen 

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Gedeputeerde Staten van Fryslân,


voorzitter


, secretaris

Dubbelspoor Dronryp – Franeker

Maatschappelijke kosten-
batenanalyse



Opdrachtgever
Titel rapport

Provincie Fryslân
MKBA dubbelspoor Dronryp – Franeker

Kenmerk
Datum publicatie

014327.20230726.R1.01
26 juli 2023

Projectleider Goudappel



Status

Definitief

Foto voorpagina



Inhoudsopgave

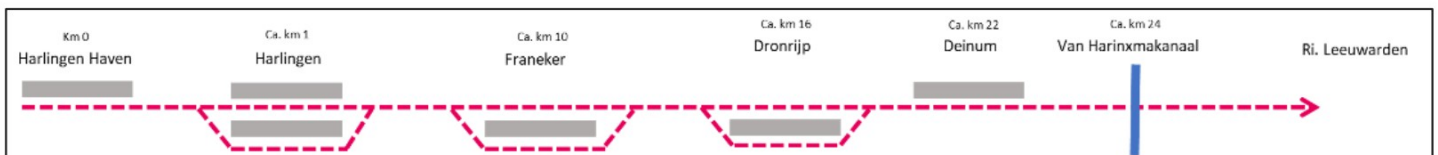
1. Dubbelspoor Dronryp – Franeker	1
1.1 Waaron dubbelspoor?	1
1.2 Doel en aanleiding van deze studie	1
1.3 Leeswijzer	2
2. Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)	3
2.1 Toelichting en uitgangspunten MKBA	3
2.2 Referentiesituatie en variant	4
2.2.1 Referentiesituatie: enkelspoor Dronryp – Franeker, 3 treincomposities	4
2.2.2 Variant: dubbelspoor Dronryp – Franeker, 2 treincomposities	4
3. Kosten en baten	5
3.1 Kosten van dubbelspoor Dronryp – Franeker	5
3.1.1 Investeringskosten	5
3.1.2 Beheer- en onderhoudskosten infrastructuur	6
3.1.3 Vernieuwingskosten	6
3.1.4 Totaaloverzicht contante waarde kosten	7
3.2 Baten van dubbelspoor Dronryp – Franeker	8
3.2.1 Vermindering exploitatiekosten	8
3.2.2 Reistijdbaten	8
3.2.3 Reizigersopbrengsten	9
3.2.4 Tweede orde economische effecten	9
3.2.5 Betrouwbaarheid / robuustheid	9
3.2.6 Externe effecten: zicht- en geluidshinder lange kering Harlingen	10
3.2.7 Flexibiliteit voor andere bedieningsmodellen met meer capaciteit	11
3.2.8 Totaaloverzicht contante waarde baten	11
4. Resultaten MKBA	12
4.1 Uitkomsten MKBA	12
4.2 Gevoeligheidsanalyse investeringskosten infrastructuur	13
4.3 MKBA als middel in het besluitvormingsproces	13

5. Conclusies en aanbevelingen	14
5.1 Kansrijke maatregel voor verbetering treindienst	14
5.2 Aanbevelingen voor vervolg	14
Bijlage 1 Toelichting reistijdbaten	15
B.1.1 Bestaande reizigers	15
B.1.2 Nieuwe reizigers	15

1. Dubbelspoor Dronryp – Franeker

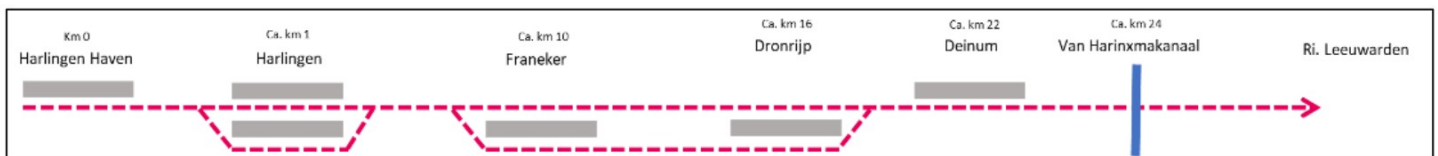
1.1 Waarom dubbelspoor?

De spoorlijn Leeuwarden – Harlingen is momenteel volledig enkelsporig met uitzondering van de stations Dronryp, Franeker en Harlingen. Om een aantrekkelijk product te bieden voor de reiziger wordt een strakke 30'/30'-dienst gereden die ieder half uur aansluit op de knoop in Leeuwarden. Daarbij worden ook alle stations 2x/u bediend. Met de huidige infrastructuur wordt dit product gereden met 3 treincomposities, met een lange keertijd in Harlingen



Figuur 1.1: huidige lay-out spoorinfrastructuur (schematisch)

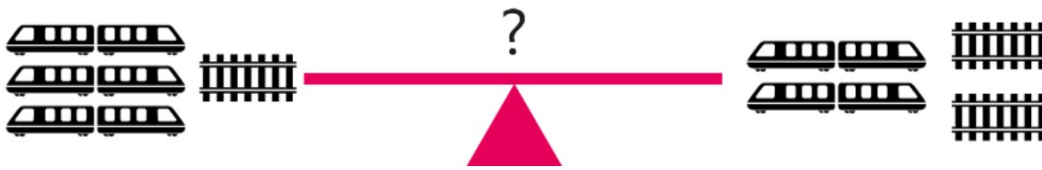
(Gedeeltelijk) dubbelspoor tussen Dronryp – Franeker zorgt ervoor dat de kruising tussen treinen in tegenstelde richting op een andere locatie kan plaatsvinden. Daarmee wordt 1 treincompositie bespaard (2 i.p.v. 3), waarmee tegelijkertijd een aantrekkelijk product voor de reiziger geborgd wordt (o.a. halfuurdienst met aansluiting in knoop Leeuwarden, alle stations 2x/u bediend). Daarbij treedt ook reistijd- en overstaptijdwinst op.



Figuur 1.2: lay-out spoorinfrastructuur met dubbelspoor Franeker – Dronryp.

1.2 Doel en aanleiding van deze studie

Het doel van deze studie is enerzijds inzicht bieden in de verhouding tussen besparing op de (jaarlijkse) exploitatie van het traject & overige baten als reistijdwinst, en anderzijds een eenmalige investering in de infrastructuur. Hiervoor is een maatschappelijke kosten-batenanalyse uitgevoerd (MKBA). Met een MKBA worden verschillende effecten in beeld gebracht, waarbij ook maatschappelijke effecten zoals reistijdwinst worden meegenomen. Deze effecten worden zoveel als mogelijk in dezelfde eenheid vergeleken.



Figuur 1.3: Afweging in de MKBA: 3 treincomposities op huidige infra t.o.v. 2 treincomposities met dubbelspoor Dronryp – Franeker.

Er zijn meerdere aanleidingen waarom deze vraag nu relevant is:

- Bij start van de concessie is afgesproken dat dit nieuwe bedieningsmodel (met 3 treincomposities) na 2 jaar geëvalueerd wordt. Deze evaluatie staat los van deze MKBA, maar beide vormen mogelijke input in een mogelijk politiek-bestuurlijk debat over de toekomst van deze verbinding;
- In het kader van ERTMS Noordelijke Lijnen komt het gehele baanvak aan herontwerp toe. Mogelijk kunnen hierdoor besparingen optreden in het planningsproces;
- Ten opzichte van eerdere studies naar deze casus zijn met name aan de kostenkant enkele ontwikkelingen opgetreden, die mogelijk zorgen voor lagere kosten dan in eerdere inschatting:
 - o Nieuwe spoorwegwet met daarin een aparte categorie regionaal spoor.
 - o Reeds uitgevoerde sanering van Niet Actief Beveiligde Overweg op het baanvak;
- Aanvullend is één van de wissels bij Dronryp binnenkort einde technische levensduur. De bespaarde kosten voor vervanging of sanering van dit wissel kunnen mogelijk ingezet worden in de businesscase voor dubbelspoor.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de methodiek van de maatschappelijke kosten-batenanalyse nader toegelicht. Daarbij wordt de referentievariant en de variant nader toegelicht. Daarnaast wordt stilgestaan bij de methodische uitgangspunten van de MKBA. In hoofdstuk 3 is nadere toelichting gegeven bij de verschillende kosten en baten. Hoofdstuk 4 geeft vervolgens de uitkomsten van de MKBA.

2. Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)

In dit hoofdstuk is de opzet van de studie toegelicht. Eerst een korte introductie over de methodiek van een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Vervolgens wordt stilgestaan bij de uitgangspunten die voor de MKBA zijn gehanteerd. Tot slot worden de referentiesituatie en de variant toegelicht.

2.1 Toelichting en uitgangspunten MKBA

Een maatschappelijke kosten-batenanalyse is een methodiek die gebruikt wordt om inzicht te geven in de maatschappelijke kosten en baten van een maatregel. Hiertoe wordt de situatie met maatregel vergeleken met een referentiesituatie. De maatschappelijke component houdt in dat verder gekeken wordt dan directe financiële effecten (zoals exploitatiekosten, reizigersopbrengsten en investeringskosten), maar dat ook andere effecten als reistijdeffecten, comforteffecten en effecten op het milieu meegenomen worden. Om de financiële en andere effecten gemakkelijker tegen elkaar af te kunnen wegen worden al deze effecten zoveel als mogelijk in dezelfde eenheid uitgedrukt (vaak euro's). Daarbij worden effecten in de toekomst minder zwaar gewogen dan effecten nu, omdat effecten in de toekomst meer onzekerheid kennen. Dit minder zwaar wegen van toekomstige effecten wordt 'disconteren' genoemd, en gebeurt via een vastgestelde discontovoet (zodat projecten onderling met elkaar te vergelijken zijn). De totale verdisconteerde waarde over de gehele tijdsperiode is de netto contante waarde.

Een maatschappelijke kosten-batenanalyse is een standaard beleidsinstrument in de afweging van (o.a.) infrastructuurmaatregelen en is bijvoorbeeld voor MIRT-projecten een verplicht onderdeel. Om ervoor te zorgen dat de resultaten van meerdere MKBA's kunnen worden vergeleken, wordt met dezelfde richtlijnen gerekend¹:

- Kosten en baten worden in principe doorgerekend voor een oneindige 'zichtperiode'. Dit wordt geoperationaliseerd door uit te gaan van een zichtperiode van 100 jaar na realisatie;
- De netto contante waarde wordt berekend met de voorgeschreven discontovoet (variërend van 1,60% tot 2,90%, afhankelijk van de mate van verzinking van kosten en het al dan niet lineaire verloop van de baten);
- Er wordt gerekend met een vast prijspeil. Alle kosten en baten worden teruggerekend naar 2023. Het prijspeil is ook 2023;
- De kosten en baten worden inclusief BTW berekend.

¹ Zie ook: <https://www.rwseconomie.nl/werkwijzers/mkba-bij-mirt-verkenningen>

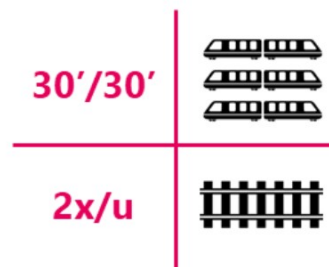
De belangrijkste output van een MKBA zijn het saldo (het nettoresultaat van de kosten en baten) en de baten-kosten verhouding. Daarbij vormt de MKBA-uitkomst geen scherprechter, maar biedt het beslisinformatie als input voor het politiek-bestuurlijke proces waar uiteindelijk de besluitvorming plaatsvindt.

2.2 Referentiesituatie en variant

2.2.1 Referentiesituatie: enkelspoor Dronryp – Franeker, 3 treincomposities

In een MKBA wordt een variant vergeleken met een referentiesituatie. De referentiesituatie gaat in dit geval uit van het treinproduct zoals is uitgevraagd in het Programma van Eisen van de regionale treinconcessie, en vervolgens zo in de concessie is opgenomen. Dat betekent:

- Symmetrische 30'/30' dienstregeling, waardoor 2x/u aansluiting wordt geboden in Leeuwarden (op o.a. Intercity richting Zwolle en treinen richting Groningen);
- Bediening van alle stations op de lijn van 2x/u;
- Huidige spoorinfrastructuur (dus enkelsporig baanvak Dronryp-Franeker);
- Door de beperkingen in de spoorinfrastructuur betekent dit dat er 3 treincomposities benodigd zijn voor de exploitatie. Daarbij treedt een lange kering op station Harlingen op.

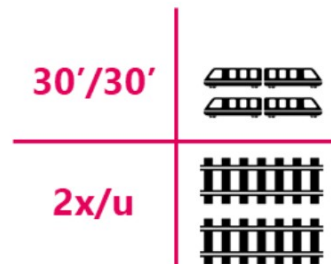


2.2.2 Variant: dubbelspoor Dronryp – Franeker, 2 treincomposities

De maatregel die onderzocht wordt in de MKBA is de investering in dubbelspoor tussen Dronryp – Franeker. Dit betekent:

- Symmetrische 30'/30' dienstregeling, waardoor 2x/u aansluiting wordt geboden in Leeuwarden (op o.a. Intercity richting Zwolle en treinen richting Groningen);
- Bediening van alle stations op de lijn van 2x/u;
- Investerings in dubbelspoor tussen Dronryp – Franeker;
- Door de investering in de spoorinfrastructuur is een besparing in de exploitatiekosten mogelijk, doordat nog maar 2 treincomposities voor de exploitatie benodigd zijn. In plaats van een lange kering op Harlingen treedt nu een korte kering op.
- Uitgangspunt is dat dubbelspoor eind 2029 gereed kan zijn, dus met dienstregeling 2030 in gebruik kan worden genomen.

Doordat de treinen in tegengestelde richting niet meer op elkaar hoeven te wachten, treedt er ook een reistijd- en overstaptijdwinst in Leeuwarden op.



3. Kosten en baten

De aanleg van dubbelspoor tussen Dronryp en Franeker leidt tot verschillende effecten, zowel aan de kosten- als aan de batenkant. In dit hoofdstuk wordt bij ieder van deze effecten stilgestaan:

- Kosten
 - o Investeringskosten infrastructuur
 - o Beheer- en onderhoudskosten infrastructuur
 - o Vernieuwingskosten infrastructuur
- Baten
 - o Vermindering exploitatiekosten
 - o Reistijdbaten (in-voertuigtijd en overstaptijd)
 - o Reizigersopbrengsten
 - o Tweede orde economische effecten
 - o Betrouwbaarheid en robuustheid
 - o Externe effecten: hinder lange kering Harlingen ████████
 - o Flexibiliteit voor andere bedieningsmodellen met meer capaciteit

3.1 Kosten van dubbelspoor Dronryp – Franeker

3.1.1 Investeringskosten

Om dubbelspoor tussen Dronryp – Franeker mogelijk te maken is een investering in de infrastructuur benodigd. ProRail heeft hiertoe een kostenindicatie gemaakt, passend bij deze studiefase. In deze kostenindicatie zijn 4 infrastructurele varianten opgenomen, met allemaal een bandbreedte voor wat betreft de kostenindicatie:

1. Baanverbreding zuidzijde: € 52 – 120 mln.
2. Baan geheel vernieuwen: € 50 – 116 mln.
3. 2-sporige nieuwe baan: € 64 – 150 mln.
4. Nieuw enkelsporig tracé: € 52 – 123 mln.

De bandbreedte van de schattingen zijn alle exclusief BTW, prijspeil 2023.

Uit de kostenindicatie van de infrastructurele varianten volgt dat 3 van de 4 varianten qua kosten erg dicht bij elkaar liggen. Voor de overzichtelijkheid is met de Provincie Fryslân afgesproken om in de MKBA uit te gaan van één variant. Daarbij is gekozen voor variant 1, omdat die voor reizigers gunstiger is dan variant 2 (1 jaar buitendienststelling), en qua kosten tussen 2 en 4 in ligt.

In de MKBA is uitgegaan van de middenwaarde van de bandbreedte. Dat is € 86 miljoen. De investeringskosten zijn opgehoogd met 18,5% BTW (vast kengetal voor gemiddeld btw-percentage). De kosten voor de infrastructuurmaatregelen voor dubbelspoor Dronryp – Franeker bedragen € 102 miljoen (incl. BTW, prijspeil 2023).

Omdat effecten in de toekomst minder zeker zijn en daardoor minder zwaar wegen dan in het heden, is het ook van belang wanneer de uitgaven gedaan worden. Op basis van een andere regionale spoorstudie (spooruitbreiding Zevenaar – Didam) is een aanname gedaan voor de kostenverdeling tijdens de bouwperiode. Deze aanname is als volgt:

2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1%	1%	1%	2%	5%	80%	10%

Tabel 3.1: Aanname verdeling infra-investeringen over tijd (gebaseerd op ander regionaal spoorproject).

Voor de infra-investeringen is conform richtlijnen (Steunpunt Economische Expertise, Rijkswaterstaat) uitgegaan van een discontovoet van 1,60% (discontovoet voor vaste, verzonken kosten).

Bovenstaande uitgangspunten leiden tot een contante waarde van € 91,4 miljoen in investeringskosten in de MKBA (incl. BTW, prijspeil 2023). De bandbreedte voor wat betreft de contante waarde van de investeringskosten bedraagt €55,2 miljoen tot € 127,5 miljoen (incl. BTW, prijspeil 2023).

3.1.2 Beheer- en onderhoudskosten infrastructuur

ProRail heeft ook een kostenindicatie gedaan voor de beheer- en onderhoudskosten van de extra infrastructuur. Hierin zitten positieve en negatieve effecten (meer spoor te onderhouden, maar minder wissels). Het saldo effect is € 305.000 per jaar meer aan beheer- en onderhoudskosten voor de infrastructuur (excl. BTW, prijspeil 2023).

Deze kosten zijn opgehoogd met 18,5% BTW (vast kengetal voor gemiddeld btw-percentage). Voor deze kosten is de standaard discontovoet van 2,25% gehanteerd. Tezamen leidt dit tot een contante waarde van de beheer- en onderhoudskosten van €12,3 miljoen (incl. BTW, prijspeil 2023).

3.1.3 Vernieuwingskosten

Naast de standaard, jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten dient de infrastructuur ook om de zoveel tijd vernieuwd te worden. Uitgangspunt hiervoor is conform opgave van ProRail vernieuwing om de 60 jaar. Voor de huidige infrastructuur geldt dat de infrastructuur in volgende jaren vernieuwd dient te worden:

- km 9,9 t/m km 10,4: 2073 en 2113;
- km 10,4 t/m km 11,1: 2026 en 2086;
- km 11,1 t/m 12: onbekend. Aanname dat het op nu op de helft levensduur zit, daarmee vernieuwing in 2053 en 2113;
- km 12 t/m km 15: 2063 en 2123.

De vernieuwingskosten in de referentiesituatie bedragen € 9,5 miljoen per keer (excl. BTW, prijspeil 2023). In de situatie met dubbelspoor bedragen de vernieuwingskosten € 17,25 miljoen per keer (excl. BTW, prijspeil 2023). Omdat uitgegaan is van variant 1 (baanverbreding zuidzijde) dient de huidige infrastructuur nog wel op de huidige termijnen te worden vervangen. Rekenkundig is daar vanuit gegaan door dat deel van de vernieuwingskosten in desbetreffende jaren op te nemen.

De vernieuwingskosten zijn verdisconteerd met de standaard discontovoet van 2,25%. Dit leidt tot een contante waarde van € 2,0 miljoen. Dit is een beperkt bedrag, wat te verklaren is omdat de meerkosten qua vernieuwingskosten laat in de tijd plaatsvinden. Daardoor zijn deze over een lange periode verdisconteerd en in netto contante waarde relatief beperkt.

3.1.4 Totaaloverzicht contante waarde kosten

Deze kostenposten resulteren in het volgende totaaloverzicht aan kosten (contante waarde, prijspeil 2023).

Post (kosten)	Contante waarde (x mln.)
Investeringskosten infrastructuur	€ 91,4
Beheer- en onderhoudskosten	€ 12,3
Vernieuwingskosten	€ 2,0
Totaal	€ 105,6

Tabel 3.2: Overzicht contante waarde kostenposten (prijspeil 2023, incl. BTW). Door tussentijdse afronding komt de som van de afzonderlijke posten niet exact overeen met het totaal.

3.2 Baten van dubbelspoor Dronryp – Franeker

3.2.1 Vermindering exploitatiekosten

Als gevolg van het inzetten van maar 2 treincomposities in plaats van 3, dalen de exploitatiekosten. Dit heeft zijn weerslag op zowel het materieel (er zijn minder treinen nodig) als personeel (minder personeel benodigd). Vervoerder Arriva heeft hiervoor een indicatie van de besparingen opgegeven. Wegens de bedrijfsvertrouwelijkheid van deze informatie zijn de exacte besparingen per jaar niet in deze rapportage opgenomen. Wel zijn de opgegeven besparingen vergeleken met exploitatie-effecten in een andere casus, en op basis daarvan geconcludeerd dat deze orde grootte plausibel zijn.

Deze besparingen in de exploitatie zijn opgehoogd met 18,5% BTW (vast kengetal voor gemiddeld btw-percentage), en verdisconteerd met de standaard discontovoet van 2,25%. Dit leidt tot een contante waarde van € 42,0 miljoen.

NB: in een maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt geen onderscheid gemaakt in waar de effecten terecht komen. In de businesscase van bijvoorbeeld opdrachtgever Provincie Fryslân is het wel relevant waar deze effecten terecht komen, en is aan te raden dat hier afspraken over gemaakt worden met de vervoerder.

3.2.2 Reistijdbaten

Als gevolg van de aanleg van het dubbelspoor hoeven treinen straks niet te wachten op elkaar om elkaar te passeren. Daardoor treedt reistijdwinst op tot 6 minuten. Doordat de treinen ook later in Leeuwarden aankomen (komende vanuit Harlingen), of eerder uit Leeuwarden kunnen vertrekken (richting Harlingen), is er ook een kortere overstaptijd van 1 minuut van/naar treinen richting Zwolle (Intercity) en Groningen.

In bijlage 1 zijn de reistijdeffecten nader toegelicht. Daarbij wordt stilgestaan bij de cumulatieve reistijdwinst volgend uit de verschillende reisrelaties, en het vervoerwaarde-effect hiervan (hoeveelheid extra nieuwe reizigers). Als gevolg van het dubbelspoor en de reistijdverbetering worden er ruim 120 nieuwe reizigers per werkdag geprognosticeerd.

Om de reizigersaantallen van gemiddelde werkdag om te rekenen naar jaartotaal, is een omrekenfactor van 310,5 gebruikt (gebaseerd op OV-chipkaartdata Arriva). Daarnaast zijn de effecten voor nieuwe reizigers conform richtlijnen voor de helft meegewogen ('rule-of-half'). De exacte reizigersaantallen (herkomst-bestemmingen) zijn ook bedrijfsvertrouwelijk en daarom niet opgenomen in deze rapportage.

Deze reistijdbaten zijn met een standaard reistijdwaardering (Value of Time) gemonetariseerd. Hiervoor is gebruik gemaakt van een gemiddelde reistijdwaardering (dus zonder verdere uitsplitsing naar motiefverdeling) van €13,49 per uur in 2023 (WLO Hoog, incl. BTW, prijspeil 2023). Conform het WLO-scenario neemt deze reistijdwaardering toe tot 2050, en is na 2050 een constante reistijdwaardering aangenomen.

De reistijdwinst leidt hiermee tot een reistijdbaai van € 965.000 in 2023 (incl. BTW, prijspeil 2023). Conform de prognoses van de IMA is uitgegaan van een stabiel reizigersaantal op deze verbinding. Doordat de reistijdwaardering in de toekomst toeneemt (tot 2050), nemen ook de reistijdbaten toe. In 2050 bedragen deze € 1,2 miljoen per jaar (incl. BTW, prijspeil 2023).

De reistijdbaten zijn verdisconteerd middels de standaard discontovoet van 2,25%. Dit leidt tot een contante waarde van € 38,9 miljoen (incl. BTW, prijspeil 2023).

3.2.3 Reizigersopbrengsten

De extra reizigers (zie bijlage 1) leiden ook tot hogere reizigersopbrengsten. Op basis van de ingeschatte extra reizigerskilometers, een gemiddelde reizigersopbrengst van € 0,20 per kilometer (input Provincie Fryslân) en het vaste kengetal van 18,5% BTW leidt dit tot extra reizigersopbrengsten van € 197.500 per jaar (incl. BTW, prijspeil 2023).

Met de standaard discontovoet van 2,25% leidt dit tot een contante waarde van € 6,7 miljoen (incl. BTW, prijspeil 2023).

3.2.4 Tweede orde economische effecten

Een verbetering van de infrastructuur resulteert in eerste instantie tot een betere bereikbaarheid, wat gewaardeerd wordt via de reistijdwinsten en extra reizigersopbrengsten. Deze effecten werken door in de economie: er wordt meer en verder gereisd, waardoor mensen andere, productievere banen gaan vervullen. Ook zijn ze bereid verder te reizen, waardoor meer vacatures vervuld kunnen worden. Tevens komen bedrijven en locaties als het ware dichterbij elkaar te liggen – daardoor ontstaat meer interactie, samenwerking en specialisatie. Hierdoor treden agglomeratie- en schaalvoordelen op.

De reistijdwinsten en extra reizigersopbrengsten zijn al apart meegenomen. Het overige deel (tweede orde economische effecten) worden in de literatuur gewaardeerd tussen de 0-30% van de reistijdbaten, en over het algemeen als 15% van de reistijdbaten². Dat betekent in dit geval een contante waarde van € 5,8 miljoen (incl. BTW, prijspeil 2023).

3.2.5 Betrouwbaarheid / robuustheid

Als gevolg van dubbelspoor tussen Dronryp en Franeker neemt de betrouwbaarheid en robuustheid toe. Door het dubbelspoor hoeft er bij verstoringen niet meer gewacht te worden op de tegentrein op het baanvak Dronryp – Franeker. Dit heeft tot gevolg dat eventuele verstoringen in de dienstregeling eerder uitgedempt worden, in plaats van dat ze als een olievlek verspreiden.

In de huidige situatie heeft de trein een kering van 25 minuten. Normaal gesproken zou dit leiden tot ook een grote buffertijd om eventuele verstoringen op te vangen. Echter, doordat

² <https://www.kimnet.nl/publicaties/notities/2022/02/15/agglomeratie-effecten-in-mkba-de-stand-van-zaken>

het baanvak grotendeels enkelsporig is, worden de meeste verstoringen al doorgegeven aan de tegentrein voordat de buffer bereikt is. Daarom heeft deze kering van 25 minuten geen grote meerwaarde qua robuustheid.

Omdat de betrouwbaarheid / robuustheid op deze verbinding in de huidige situatie al erg hoog is, is de verbetering in absolute zin naar verwachting beperkt. Mede daarom is dit aspect alleen kwalitatief beoordeeld met een + (positief).

3.2.6 Externe effecten: zicht- en geluidshinder lange kering Harlingen

In de huidige situatie wordt gereden met drie treincomposities, wat een lange kering tot gevolg heeft te Harlingen (circa 25 minuten). Bij exploitatie met twee treincomposities (zoals in het alternatief met dubbelspoor, of zoals in de vorige concessie) is er een korte kering op station Harlingen wat inhoudt dat de trein vlak na aankomst in Harlingen terugkeert naar Leeuwarden (keertijd van circa 5 minuten).

Bewoners van de omliggende woningen bij station Harlingen hebben aangegeven hinder te ondervinden van de lange kering, sinds de dienstregeling in de nieuwe concessie. Dit betreft zowel geluidshinder als zichthinder.

Geluidshinder

De treinen op deze verbinding zijn momenteel dieseltreinen. Dit motorgeluid is hoorbaar bij de woningen nabij het station. Naar aanleiding van de hinder die bewoners ondervinden zet Arriva de motoren wel zoveel als mogelijk uit tijdens de lange kering, maar vanwege technische storingen lukt dit niet altijd. Daarnaast zijn er andere systemen die niet uit worden gezet, zoals de klimaatsystemen (verwarming / airco), en de deursignaalssystemen (mogen niet uitgezet worden wegens Europese regelgeving).

Zichthinder

Naast geluidshinder ondervinden een deel van de bewoners ook zichthinder, omdat er een groter gedeelte van de tijd een trein voor hun woningen (en balkons) bevindt. Onderstaande foto's illustreren dat.



Figuur 3.1: zicht zonder kerende trein (links) en zicht met kerende trein (rechts).

Het is niet mogelijk gebleken om het effect van vermindering van negatieve externe effecten (geluids- en zichthinder) als gevolg van een korte kering in plaats van een lange kering in dit traject te kwantificeren en te moneteriseren. Daarbij is van belang te benoemen dat het alternatief er niet voor zorgt dat er geen hinder meer plaatsvindt: in de huidige situatie treedt de zicht- en geluidshinder circa 25 minuten per halfuur op, in de situatie met twee treincomposities is dat circa 5 minuten per halfuur. Wel is helder dat bedieningsmodellen met twee treincomposities leiden tot minder zicht- en geluidshinder. Daarom is het effect op vermindering van externe effecten kwalitatief beoordeeld met ++ (zeer positief).

3.2.7 Flexibiliteit voor andere bedieningsmodellen met meer capaciteit

Het dubbelspoor biedt, naast de mogelijkheid om een verbeterd reizigersproduct tegen lagere exploitatiekosten te rijden, ook de mogelijkheid voor andere bedieningsmodellen. Een van deze bedieningsmodellen is toevoeging van een extra sneltrein Harlingen – Leeuwarden, bovenop de twee stoptreinen per uur. Dit zorgt voor extra capaciteit om reizigers te vervoeren op het baanvak, zonder de noodzaak om de perrons te verlengen. In de reguliere dienstuitvoering ligt dit bedieningsmodel niet voor de hand, maar zeker op evenementendagen (o.a. Oerol) biedt dit meerwaarde.

Het effect van flexibiliteit in de toekomst voor andere bedieningsmodellen, en het kunnen verhogen van de capaciteit om reizigers te vervoeren op het baanvak is niet gemonetariseerd. Het effect is kwalitatief beoordeeld met een + (positief).

3.2.8 Totaaloverzicht contante waarde baten

Deze kostenposten resulteren in het volgende totaaloverzicht aan baten (contante waarde, prijspeil 2023).

Post (baten)	Contante waarde (x mln.)
Vermindering exploitatiekosten	€ 42,0
Reistijdbaten	€ 38,9
Reizigersopbrengsten	€ 6,7
Tweede orde economische effecten	€ 5,8
Betrouwbaarheid / robuustheid	+
Externe effecten: vermindering zicht- en geluidshinder Harlingen	++
Flexibiliteit voor andere bedieningsmodellen met meer capaciteit	+
Totaal	€ 93,4 (+ verbetering robuustheid, externe effecten en verbetering flexibiliteit)

Tabel 3.3: overzicht contante waarden baten (prijspeil 2023, incl. BTW).

4. Resultaten MKBA

4.1 Uitkomsten MKBA

In onderstaande tabel zijn de uitkomsten van de MKBA opgenomen.

Post	Dubbelspoor Dronryp – Franeker
Kosten	
Investeringskosten infrastructuur	€ 91,4 (bandbreedte €55 - €127)
Beheer- en onderhoudskosten infrastructuur	€ 12,3
Vernieuwingskosten infrastructuur	€ 2,0
Totaal kosten	€ 104,7
Baten	
Vermindering exploitatiekosten	€ 42,0
Reistijdbaten (in-voertuigtijd en overstaptijd)	€ 38,9
Reizigersopbrengsten	€ 6,7
Tweede orde economische effecten	€ 5,8
Betrouwbaarheid / robuustheid	+
Externe effecten: vermindering zicht- en geluidshinder Harlingen	++
Flexibiliteit voor andere bedieningsmodellen met meer capaciteit	+
	€ 93,4
Totaal baten	(+ verbetering robuustheid, externe effecten en verbetering flexibiliteit)
	€ -12,2
Saldo	(+ verbetering robuustheid, externe effecten en verbetering flexibiliteit)
	0,9 (0,88)
Baten-kosten verhouding	(+ verbetering robuustheid, externe effecten en verbetering flexibiliteit)

Tabel 4.1: uitkomsten MKBA (x mln. €, contante waarde 2023, prijspeil 2023, incl. BTW). Door afronding verschilt het eindsaldo van de optelling van afzonderlijke baten en kosten.

De baten-kostenverhouding van het dubbelspoor Dronryp – Franeker is 0,9. Dat betekent dat 88% van de kosten maatschappelijk worden terugverdiend (met name door lagere exploitatiekosten, en reistijdbaten). Voor OV- en spoorprojecten is een negatieve MKBA (baten-kostenverhouding < 1,0) geen uitzondering. Daarbij speelt ook mee dat niet alle kosten en baten zijn gemoneteriseerd (verbetering robuustheid, vermindering zicht- en geluidshinder Harlingen en hogere flexibiliteit voor andere bedieningsmodellen).

4.2 Gevoeligheidsanalyse investeringskosten infrastructuur

De kosten voor de infrastructuurmaatregelen zijn in deze fase met een grote bandbreedte omgeven (40%). In de MKBA is gerekend met de middenwaarde van de bandbreedte, € 86 mln. In onderstaande tabel is verkend wat het effect is van de onderkant- en bovenkant bandbreedte van de investeringskosten (respectievelijk € 52 en €120 miljoen).

Investeringskosten	Kosten	Baten	Saldo	Baten- kostenverhouding
Middenwaarde bandbreedte (investeringskosten € 86 mln.)	€ 105,6	€ 93,4	€ -12,2	0,9 (0,88)
Gevoeligheidsanalyse onderkant bandbreedte (investeringskosten € 52 mln.)	€ 69,5	€ 93,4	€ 23,9	1,3 (1,34)
Gevoeligheidsanalyse bovenkant bandbreedte (investeringskosten € 120 mln.)	€ 141,8	€ 93,4	€ -48,3	0,7 (0,66)

Tabel 4.2: Gevoeligheidsanalyses investeringskosten infrastructuur. Bedragen x mln., contante waarde 2023, prijspeil 2023, incl. BTW.

Uit de gevoeligheidsanalyses naar de bandbreedte van de investeringskosten volgt dat de baten-kostenverhouding ook een grote bandbreedte kent: van 0,7 tot 1,3. Daaruit volgt dat de uitkomsten gevoelig zijn voor de investeringskosten, en is het aan te bevelen deze bandbreedte in investeringskosten in een eventuele volgende fase te verkleinen.

4.3 MKBA als middel in het besluitvormingsproces

De maatschappelijke kosten-batenanalyse biedt beslisinformatie ten behoeve van het besluitvormingsproces; het is geen scherprechter die een directe besluit tot gevolg heeft. De uiteindelijke afweging om te investeren in een project blijft een politiek bestuurlijke keuze, waarin onder andere ook rekening gehouden wordt met de niet-gemonetariseerde effecten.

In Nederland zijn er verschillende voorbeelden van gerealiseerde OV-projecten met een negatieve baten-kostenverhouding. In een inventarisatie van MKBA's van transportinfrastructuur in Nederland³ (i.o.v. ministeries I&M en Financiën) zijn de MKBA's van 17 spoorprojecten in Nederland geanalyseerd. Van deze 17 spoorprojecten is van 9 projecten besloten tot realisatie daarvan. Slechts 3 van de 9 projecten hadden een baten-kostenverhouding van groter of gelijk aan 1. 6 van de 9 spoorprojecten hadden een baten-kostenverhouding lager dan 1. Projecten waartoe wel besloten is met een negatieve baten-kostenverhouding zijn onder andere de Flevolijn (0,6), de Hanzelijn (0,9), OV-SAAL (0,7-0,9) en Vught (Verdiepte Ligging Sporen) (0,1). Een ander recent voorbeeld van een MKBA met score onder de 1 is de MKBA RegioExpres (extra sneltrein Arnhem – Doetinchem, door naar Winterswijk), met een score van 0,73. Ook daartoe is recent besloten. Projecten met een positieve MKBA-score waartoe besloten is zijn onder andere Programma Hoogfrequent Spoor (1,0) en project Zuidasdok (1,2).

³ Inventarisatie KBAs transportinfrastructuur 2001-2014. (Syconomy, 2015).

5. Conclusies en aanbevelingen

5.1 Kansrijke maatregel voor verbetering treindienst

Realisatie van dubbelspoor tussen Dronryp en Franeker maakt het mogelijk om zowel een beter reizigersproduct (totale reistijdwinst tot 7 minuten) als een kostenefficiëntere exploitatie aan te bieden. Daarnaast zorgt de kostenefficiëntere exploitatie tot verbetering van de externe effecten: omwonenden ondervinden minder hinder doordat treinen in Harlingen sneller terugrijden naar Leeuwarden (na 5 minuten in plaats van 25 minuten).

In de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) zijn verschillende effecten van het dubbelspoor naast elkaar gezet en vergeleken. Hieruit volgt dat de kosten die gemaakt dienen te worden voor de extra infrastructuur bijna volledig in verhouding staan tot de baten die het oplevert (baten-kostenverhouding van 0,88). Daarbij is het effect van de verbeterde externe effecten niet in de baten-kostenverhouding meegenomen omdat dit niet kwantitatief uit te drukken is. Vergeleken met andere MKBA-uitkomsten van (gerealiseerde) spoorprojecten is een score onder de 1 niet uitzonderlijk, en zijn er relatief veel projecten met een lagere baten-kostenverhouding dan dubbelspoor Dronryp-Franeker. Realisatie van dubbelspoor Dronryp – Franeker is een kansrijke maatregel voor verdere verbetering van de treindienst Leeuwarden – Harlingen [REDACTED]

De gevoeligheidsanalyse laat zien dat de uitkomsten sterk afhankelijk zijn van de benodigde infra-investeringen. In deze fase van studie zijn deze relatief grof geraamd, wat leidt tot een grote bandbreedte in uitkomsten. Uit de gevoeligheidsanalyse volgt dat het effect op de baten-kostenverhouding van de onderkant bandbreedte van de investeringskosten groter is dan het effect van de bovenkant bandbreedte van de investeringskosten. Bij een relatief kleine bijstelling van de investeringskosten naar beneden wordt een positieve MKBA-score bereikt.

5.2 Aanbevelingen voor vervolg

Op basis van de uitkomsten in dit onderzoek volgt dat aanleg van dubbelspoor Dronryp – Franeker een kansrijke maatregel is voor verdere verbetering van het spoornetwerk in Noord-Nederland. Het leidt tot een beter reizigersproduct, efficiëntere exploitatie en verbetering van externe effecten. Het verdient de aanbeveling voor verdere vervolgstappen.


Een van de aanbevelingen voor het vervolgtraject is nadere beschouwing van de infrastructuurmaatregelen en bijbehorende kostenindicatie. De huidige kostenraming is omgeven met grote bandbreedte wat ook doorwerkt in een grote bandbreedte qua uitkomsten. Daarnaast is het aan te bevelen om in het vervolgproces richting besluitvorming ook de uitkomsten van de evaluatie treindienst Leeuwarden – Harlingen [REDACTED] mee te nemen.

Bijlage 1

Toelichting reistijdboten

B.1.1 Bestaande reizigers

De reistijdwinst voor bestaande reizigers is berekend door voor iedere reisrelatie op de lijn de reistijdwinst te vermenigvuldigen met het aantal reizigers. Daarvoor is de volgende input gehanteerd, verkregen vanuit de vervoerder Arriva:

Harlingen 	Nu: .11 en .41	Wordt: .18 en .48
Harlingen	Nu: .14/.16 en .44/.46	Wordt: .21 en .51
Franeker	Nu: .23/24 en .53/.54	Wordt: .29 en .59
Dronryp	Nu: .29/30 en .59/.00	Wordt: .34 en .04
Deinum	Nu: .36 en .06	Wordt: .38 en .08
Leeuwarden	Nu: .41 en .11	Wordt: .42 en .12
Vertrek IC Zwolle	Nu: .47 en .17	Blijft: .47 en .17

Tabel 5.1: Dienstregeling in huidige situatie (3 treincomposities, huidige infra), en situatie met dubbelspoor Dronryp – Franeker.

Op het baanvak zelf is de reistijdwinst 0 tot 6 minuten, afhankelijk van de reisrelatie. Op de drukste reisrelaties Harlingen – Leeuwarden en Franeker – Leeuwarden is de reistijdwinst respectievelijk 6 minuten en 4 minuten. Naast de reistijdwinst op het baanvak zelf, wordt de overstaptijd op de IC Zwolle en trein naar Groningen met 1 minuut verkort. De totale reistijdwinst is daarom maximaal 7 minuten.

Deze reistijdwinsten zijn vermenigvuldigd met de reizigersaantallen per reisrelatie, om zo tot de totale reistijdwinst voor bestaande reizigers te komen (per gemiddelde werkdag). Met een omrekenfactor van 310,5 op basis van OV-chipkaartdata is dit vervolgens omgerekend naar jaartotalen. Vanwege bedrijfsvertrouwelijkheid zijn de exacte reizigersaantallen niet opgenomen in deze rapportage. Wat wel benoemd kan worden is dat 95% van alle reizigers (ca. 2.800 per gemiddelde werkdag) op het baanvak in meer of mindere mate profiteert van deze maatregel.

B.1.2 Nieuwe reizigers

Als gevolg van het verbeterde reizigersproduct is ook te verwachten dat dit nieuwe reizigers aan zal trekken. Daarvoor is een elasticiteitenmethode gebruikt gebaseerd op de gegeneraliseerde reistijd(veranderingen) en de huidige reizigersaantallen. Reistijdelasticiteiten geven het verband weer tussen een verandering in reistijd en het aantal reizigers. De elasticiteitenmethodiek wordt onder andere 'onder de motorkap' gehanteerd in het Goudappel OV-model, en is bijvoorbeeld gehanteerd voor de vervoerwaardestudie

RegioExpres en berekeningen in het kader van Toekomstbeeld OV (2018). Ook wordt de elasticiteitenmethodiek gehanteerd in de landelijke en regionale modellen van Rijkswaterstaat, het LMS en NRM.

De gehanteerde elasticiteitenmethodiek gaat uit van de gegeneraliseerde reistijd (GRT). In de gegeneraliseerde reistijd wordt rekening gehouden met de volledige reis van reizigers, dus inclusief voor- en natransport, wachttijd, in-voertuigtijd en overstaptijd. Daarnaast wordt rekening gehouden met de beleving van reizigers: wachttijd wordt bijvoorbeeld zwaarder gewogen dan in-voertuigtijd. De GRT is een betere benadering van de door de reiziger gepercipieerde reistijd dan de zuivere reistijd, omdat rekening wordt gehouden met overstaptijd en ook met frequentie van de treindienst. Immers, bij een hogere frequentie zal de (ervaring van) de totale reistijd dalen: een reiziger hoeft bijvoorbeeld niet te plannen wanneer hij van huis gaat bij een hoogfrequente dienstregeling, waardoor de wachttijd korter is. Concreet zijn bij de reistijdberekeningen de volgende parameters gehanteerd:

- Voor-/natransporttijd: 15 minuten;
- Wachttijd: halve opvolgtijd voertuigen (max. van 10 minuten omdat reizigers bij lage frequenties hun vertrek op de dienstregeling afstemmen);
- Weging wachttijd: factor 2;
- Overstappental: 5 minuten (+overstaptijd, niet gewogen).

Om het effect in aantallen nieuwe reizigers in te schatten, is voor elke reisrelatie het effect van de reistijdwinst door dubbelspoor Dronryp - Franeker op de gegeneraliseerde reistijd berekend. Bij de berekening van de gegeneraliseerde reistijd voor de verschillende reisrelaties is ook een inschatting gemaakt voor de overstappende reizigers in Leeuwarden. De procentuele verandering in gegeneraliseerde reistijd vermenigvuldigd met de reistijdelasticiteit geeft vervolgens de procentuele verandering in aantallen reizigers (per reisrelatie). Hiervoor is een gebruikelijke reistijdelasticiteit van -1 gehanteerd. Dat betekent dat een verandering in gegeneraliseerde reistijd op een reisrelatie van -10% leidt tot een reizigersgroei op diezelfde relatie van +10%.

De exacte berekeningen zijn vanwege de bedrijfsvertrouwelijkheid van de reizigersaantallen buiten deze rapportage gelaten. De verbetering van het reizigersproduct leidt tot ca. 120 nieuwe reizigers, wat gelijk staat aan een groei van circa 4%.

Deze nieuwe reizigers zijn een onderdeel van de reistijdbaten, en leiden ook tot extra reizigersopbrengsten. De reistijdbaten voor nieuwe reizigers zijn hierbij conform richtlijnen voor de helft meegerekend (conform 'rule-of-half'). Achterliggende reden hiervan is dat nieuwe reizigers niet (allemaal) de volledige reistijdwinst ondervinden. Als voorbeeld: bij een totale reistijdwinst van 6 minuten zal een deel van de nieuwe reizigers al overstappen bij 1 minuut reistijdwinst, maar een ander deel zal pas overstappen bij de totale 6 minuten reistijdwinst. Voor de eerste reiziger zal de netto reistijdwinst dus 6 minuten zijn, voor de laatste reiziger is de netto reistijdwinst maar 1 minuut. Gemiddeld bedraagt de reistijdwinst daarmee dus de helft van de bestaande reizigers.

Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

██████████
██████ ████████
Nederland

Postbus 161
██████ Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

Het College van Gedeputeerde Staten
van de provincie Fryslân
t.a.v. De heer [REDACTED]
Postbus 20120
8900 HM LEEUWARDEN

Datum	13 februari 2024	Eigenaar	[REDACTED]
Uw kenmerk		E-mailadres	[REDACTED]@prorail.nl
Ons kenmerk/ID	2023-1097125111-2996	Telefoonnummer	06 – 5200 17 25
Onderwerp	Alternatieve wachtlocatie trein te Harlingen [REDACTED]	Afdeling	
Bijlage(n)			

Geachte heer [REDACTED] beste [REDACTED]

Postadres

Postbus 2038

[REDACTED] Utrecht

www.prorail.nl

Onlangs heeft u contact opgenomen met ProRail in het kader van uw gesprekken met de gemeente Harlingen over de relatief lange periode waarin de treinen richting Leeuwarden, wachten op vertrek vanuit Harlingen [REDACTED] en de overlast die omwonenden hierdoor ervaren.

In huidige situatie wacht de trein 2x25 minuten per uur op station Harlingen [REDACTED]. Omwonenden nabij Harlingen [REDACTED] ervaren geluid- en zichthinder als gevolg van de wachtende trein. Vertrekkende reizigers profiteren juist als de trein er al staat. Zo kunnen ze warm en comfortabel wachten.

U heeft ProRail gevraagd inzichtelijk te maken welke onderzoeken en werkzaamheden noodzakelijk zijn om meer inzicht te krijgen in een alternatieve wachtplek voor de trein op het spoor tussen station Harlingen [REDACTED] en station Harlingen (mogelijk station Harlingen zelf). De alternatieve wachtplek moet zo weinig mogelijk geluid- en zichthinder voor omwonenden (van die locatie) veroorzaken (in ieder geval minder dan in de huidige situatie) én logistiek en veiligheidstechnisch haalbaar zijn. Ook vraagt u een globale kosteninschatting van deze onderzoeken en werkzaamheden.

Om een goed onderbouwd inzicht te krijgen in de activiteiten die noodzakelijk zijn om antwoord te geven op uw vragen, stelt ProRail normaal gesproken een projectplan op. Vooruitlopend op het opstellen van een dergelijk projectplan zijn in deze brief de activiteiten beschreven die ProRail globaal voorziet voor de beantwoording van uw vragen beschreven, tevens is een inschatting gemaakt van de kosten van deze activiteiten.

Het vraagstuk kent een aantal aspecten die in ieder geval beschouwd moeten worden. We hebben, een eerste inschatting daarvan, hieronder voor u op een rij gezet. Hiermee kunt u zich een eerste beeld vormen van de benodigde inspanningen. Het betreft hier een globale inschatting, mogelijk zijn er bij nadere beschouwing andere of meer onderzoeken noodzakelijk.

- Logistiek: is het mogelijk om binnen de genoemde 25 minuten op en neer te rijden naar de alternatieve locatie. (Uitvoeren Logistieke analyse)
- Spoorse infrastructuur: welke aanpassingen zijn nodig in, onder andere, de treinbeveiliging, om een trein op de alternatieve locatie tussen Harlingen [REDACTED] en Harlingen op een veilige wijze te laten stoppen en van rijrichting te veranderen. Daarnaast moet ook worden bekeken wat een machinist nodig heeft om veilig van de ene naar de andere kant van de trein te lopen bij keerproces van de trein. (Opstellen Ontwerp)

- Geluid: wat is de impact van extra rangeerbewegingen en het tijdelijk 'parkeren' van een trein op de omgeving tussen station Harlingen [REDACTED] en de alternatieve locatie (uitvoeren Geluidsonderzoek)
- Overige conditionerende onderzoeken: onder andere ecologie, juridisch eigendom, etc
- Overwegen: de overwegen Westerzeedijk en mogelijk ook Koningin Wilhelminastraat worden veel vaker gepasseerd. Een wijziging van het gebruik van een overweg kan tot een afname van de overwegveiligheid leiden, de impact hiervan op de overwegveiligheid moet worden beschouwd. (opstellen risicoanalyse overwegen)
- Projectmanagement en opstellen globale kostenraming realisatie

Bij het uitwerken van een oplossing voor uw vragen werkt ProRail van grof naar fijn, waarbij een aantal fases wordt onderscheiden. Eerst wordt het probleem helder in beeld gebracht en worden oplossingsrichtingen gezocht binnen een verkenning, aan het einde van de verkenning wordt in samenspraak met de opdrachtgever een oplossingsrichting gekozen. Die oplossing wordt verder uitgewerkt in de planuitwerkingsfase, waarna deze aanbesteed en gerealiseerd kan worden.

De bovengenoemde activiteiten zullen naar schatting tussen de € 50.000,- en € 100.000,-, nog te verhogen met de wettelijk verschuldigde btw, kosten en de vorm van een (pre-)verkenning hebben.

De provincie Fryslân, Arriva en ProRail werken ook samen aan de invoering van de batterijtrein op het baanvak Harlingen Haven- Leeuwarden. De daarvoor benodigde laadinfrastructuur is nog in onderzoek. Of er een raakvlak is tussen de alternatieve halteringslocatie en de benodigde laadinfrastructuur zal inzichtelijk worden na afronding het reeds lopende onderzoek naar de benodigde laadinfrastructuur, naar verwachting in het tweede kwartaal van 2024.

Heeft u behoefte aan een nauwkeurig beeld van de activiteiten en kosten van een verkenning naar dit vraagstuk, dan kan ProRail daarvoor een projectplan opstellen. De kosten daarvan bedragen circa € 15.000,-, te verrekenen op regie basis.

Let op: bovenstaande geeft nog geen informatie/indicatie over eventuele realisatiekosten. Dat is in deze fase niet mogelijk, daarvoor is het opstellen van een (definitief of uitvoerings)ontwerp noodzakelijk.

Wij ontvangen graag uw reactie op het bovenstaande en of een vervolg gewenst is.

Met vriendelijke groet,

ProRail B.V.

Mevr. drs. Danou Veenhof
Directeur regio Noord-Oost

gemeente Zaanstad

College van burgemeester en
wethouders

Stadhuisplein 100
1506 MZ Zaandam
Postbus 2000
1500 GA Zaandam

Telefoon 14 075
www.zaanstad.nl

Werkgroep Spoorse Doorsnijdingen

p/a Max Havelaarstraat 23
1507PA Zaandam

DATUM	3 april 2024
ONS KENMERK	z8453378
DOORKIESNUMMER	
ONDERWERP	Vastlegging van (de aanloop naar) ons gesprek van 26 maart 2024

Geachte werkgroepleden,

In het afgelopen half jaar vonden enkele constructieve bestuurlijke overleggen plaats met uw werkgroep. Onlangs (op 26 maart jl.) hielden we een afsluitend gesprek. Aan het einde van dat gesprek deed de burgemeester de toezegging dat u van ons een vastlegging van (de aanloop naar) het gesprek van 26 maart jl. zou ontvangen.

Als aftrap, scharen wij ons als college achter het gezamenlijke doel dat u in het begin van het gesprek voorop stelde: het voor de inwoners van de gemeente zo spoedig en zo efficiënt mogelijk opheffen van de spoorse doorsnijdingen bij de Guisweg ter verbetering van de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van Zaanstad. En vanuit die verbinding onderstrepen wij graag ook vooraf al de oproep die de burgemeester aan het einde van het gesprek deed om zij aan zij met elkaar op te (blijven) trekken en de ontstane wrijving achter ons te laten. Het is onze overtuiging als college dat het gezamenlijke doel, ook in de huidige fase van verdere planuitwerking van het project Guisweg, de voortzetting verdient van onze kritische samenwerking.

Hierna volgt de toegezegde vastlegging.

Aanleiding

Op 2 oktober 2023 diende u een Woo-verzoek in om alle beschikbare documenten en correspondentie toegezonden te krijgen over de besluitvorming m.b.t. het project Guisweg in de verkenningsfase.

Daarbij was het duidelijk dat u op zoek was naar een antwoord op de volgende vragen:

1. Waarom ontving u in de verkenningsfase tijdens de corridorstudie Amsterdam-Hoorn vanuit het toenmalige projectteam - onder leiding van de Vervoerregio Amsterdam - weinig tot geen informatie over het lopende proces en wat was de lijn en inhoud van die informatie.
2. Hoe verliep het besluitvormingsproces van een voorkeur voor een verdiept spoor naar een voorkeur voor een spoor op maaiveldniveau en een ongelijkvloerse kruising voor auto's en langzaam verkeer.

Gezien de intensieve contacten met u over dit project, gaf het college u toen meteen al de bevestiging dat het voor u niet nodig hoefde te zijn om alle mogelijke informatie via een Woo-verzoek te

verkrijgen. U kreeg de toezegging dat het college zich maximaal zou inspannen om die informatie vrijelijk met u te delen. En snel daarna is alle mogelijke gevraagde informatie met u gedeeld (de eerste zending op 10 november 2023 en na daaruit volgende vervolgvragen een tweede zending op 1 december 2023). Vervolgens werden ambtelijk ook nog een aantal vragen over de technische (on)haalbaarheid van het ontwerpvoorstel, per mailbericht beantwoord.

In uw mailbericht van 16 februari 2024 aan de burgemeester, vroeg u om een hernieuwd gesprek. U gaf daarbij aan dat u na ontvangst van de geleverde documenten toch nog steeds op zoek was naar de 'missing link' in de argumentatie waarom van een voorkeur voor een verdiept spoor, de gemeenteraad uiteindelijk koos voor oplossingsrichting 4. Immers was oplossingsrichting 1 in het raadsbesluit d.d. 25 januari 2018 vastgesteld als basisvariant. Ook wees u erop dat een aantal documenten teveel waren afgelakt waardoor de stukken niet de beoogde transparantie boden.

In reactie hierop is de afspraak van 26 maart tot stand gekomen en zijn vooruitlopend daarop –via de ambtelijke weg— dezelfde documenten opnieuw aan u verstrekt. Dit keer –zeker wat de financiële zaken betreft— minder stringent gelakt. Daarmee is u de beloofde maximale transparantie geboden. En ook op uw aanvullende vraag om uit die fase alle relevante correspondentie tussen de Vervoerregio Amsterdam en het toenmalig ingehuurd ingenieursbureau Movares toegezonden te krijgen, is voorafgaand aan het gesprek van 26 maart al positief gereageerd. Dit uiteraard nadat zowel de Vervoerregio als ProRail instemden met die verstrekking aan u.

Samenvatting van het gesprek van 26 maart 2024

De burgemeester startte zijn aftrap van het gesprek met te erkennen dat onze 'radiostilte' in de verkenningsfase vreemd bij u kon overkomen. Dit omdat u voor de verkenningsfase samen met de gemeente al veel energie had gestoken in het bedenken van een oplossing voor het weghalen van de gelijkvloerse kruising bij de Guisweg. Terugkijkend zien wij in dat we toen op procesniveau beter hadden kunnen communiceren door uit te leggen dat er geheimhouding was afgesproken over/tijdens de onderhandelingen tussen rijk en regio over een omvangrijk pakket aan bereikbaarheidsmaatregelen in het kader van de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn, waarvan het project Guisweg een onderdeel was. Daarbij hadden wij duidelijk moeten maken dat de betrokken (publieke) partijen tijdens die onderhandelingen ook de benodigde onderzoeken uitvoerden. En wij hadden met u een afspraak moeten maken over hoe u na die geheime fase weer in maximale transparantie door ons zou worden geïnformeerd. Namens het college bood de burgemeester u voor onze hapering in de procescommunicatie naar u toe, onze oprechte excuses aan. Ook meent het college dat er inmiddels alles aan is gedaan om dit richting u recht te zetten met het alsnog aanleveren van de hiervoor genoemde uitgebreide informatie.

Evenzo schaaft het college zich achter de dank die de burgemeester aan u uitsprak voor al uw inspanningen. Als gezegd heeft uw kritische inbreng en inzet de vastgestelde oplossing beter gemaakt en is de besluitvorming door de gemeenteraad daardoor nog scherper geworden. Daarbij doelen we met name ook op de mede op uw verzoek uitgevoerde second opinion op de kostenramingen van oplossingsrichtingen 1 en 4 en de aanvullende MKBA-light die is uitgevoerd voor oplossingsrichting 1.

In dit verband verwijzen wij ook naar de bij deze brief gevoegde samenvatting van het voorafgaand aan het gesprek van 26 maart jl. ambtelijk met u gedeelde overzicht van de afstemming en besluitvorming in de verkenningsfase van het project Guisweg (periode januari 2018 t/m april 2019).

In de loop van het gesprek gaf u van uw kant uw waardering aan voor het snel en adequaat leveren van het grote aantal minder stringent gelakte documenten uit de verkenningsfase en alle mogelijke correspondentie met Movares. U stelde echter ook dat u nog steeds van mening bent dat uit het

ONDERWERP

Vastlegging van (de aanloop naar) ons gesprek
van 26 maart 2024

PAGINA

3/6

gemeente Zaanstad

snelkookpanrapport d.d.18 februari 2019 niet is op te maken waarom gekozen is voor oplossingsrichting 4 (spoor op maaiveld, auto en fiets er onderdoor) i.p.v. basisvariant 1 (verdiept spoor tussen de stations Koog aan de Zaan en Zaandijk Zaanse Schans). Ook gaf u aan dat voor u niet duidelijk is waarom de ca. 800 meter tunnel (in de meest elementaire vorm) niet als alternatief verder is onderzocht.

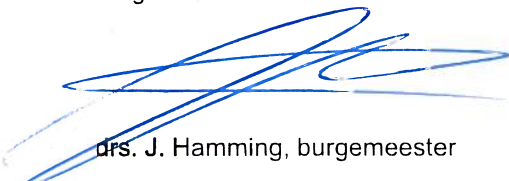
In reactie daarop informeerde de burgemeester u dat er in het college over is gesproken en dat wij als college van mening zijn dat een zorgvuldig en goed herleidbaar afwegingsproces is doorlopen om te komen tot het Definitief Voorkeursalternatief Guisweg en dat daarbij aan de gemeenteraad en alle betrokkenen duidelijk is gemaakt waarom de eerdere basisvariant 1 is afgefallen. Op deze punten bood de burgemeester vervolgens aan u aan "to agree to disagree". Die reactie van de burgemeester bevestigen wij als college graag nogmaals bij deze.

Tenslotte gaf de burgemeester aan –zoals hiervoor al gedeeld— dat het college er voor open staat om samen met u naar de toekomst te kijken en afspraken te maken over hoe binnen de vastgestelde kaders van de huidige planuitwerkingsfase, de eerdere goede samenwerking kan worden hervat en vormgegeven.

U gaf aan zich over uw vervolgstappen te zullen beraden en het college daarover te zullen informeren. Uw antwoord wachten wij met respect en in vertrouwen af.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Zaanstad,



drs. J. Hamming, burgemeester



drs. G. Blom, gemeentesecretaris

Bijlage: Verkorte samenvatting van het proces en de besluitvorming verkenningsfase Guisweg
(periode januari 2018 t/m april 2019)

Kopie ter kennisname aan de Gemeenteraad

- Raadsbesluit 'Verdiepte ligging spoor' d.d. 25 januari 2018
 - o Met dit besluit is de raad op de eerste plaats akkoord gegaan met het voorstel om punt 1 d van het raadsbesluit ten aanzien van het ambitiedocument MAAK.Zaanstad (30 juni 2016), inhoudende "Het spoor na station Zaandam wordt onder de grond gebracht tot tenminste voorbij de Guisweg te Koog-Zaandijk" te wijzigen in een kortere verdiepte ligging van het spoor bij de Guisweg
 - o Op de tweede plaats is de raad akkoord gegaan met het voorstel om daarbij qua ambitie in te zetten op een verdiepte ligging van het spoor alleen onder de Guisweg door, inclusief verdiept station Zaandijk Zaanse Schans (ambitievariant) met als basisvariant een verdiepte ligging van het spoor tussen de stations Koog aan de Zaan en Zaandijk Zaanse Schans.
 - o Op de derde plaats is de raad akkoord gegaan met het voorstel om met de partners in de regio een gezamenlijke verkenning te starten naar (de haalbaarheid van) een verdiepte ligging van het spoor in de omgeving van de Guisweg, waarbij in elk geval de ambitie- en basisvariant nader worden onderzocht.
- De Vervoerregio Amsterdam is vlot daarna met de partners (w.o. de gemeente) een regionale studie (verkenning) gestart naar de mogelijkheden voor het opheffen van de spoorwegovergang bij de Guisweg en het realiseren van een ongelijkvloerse kruising van weg en spoor. In deze studie is niet alleen de verdiepte ligging van het spoor onderzocht (meerdere varianten), maar zijn er ook andere oplossingsrichtingen onderzocht.
- In 2018 startten ook de onderhandelingen tussen Rijk en regio over een omvangrijk Pakket Bereikbaarheidsmaatregelen (incl. Guisweg) in het kader van de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn (CAH)
- In oktober 2018 is de raad hierover geïnformeerd met de geheime raadsinformatiebrief Pakket Bereikbaarheidsmaatregelen Corridorstudie Amsterdam - Hoorn, Guisweg en AVANT d.d. 16 oktober 2018 (geheimhouding opgeheven 3 september 2020) en een geheime presentatie in het Zaanstad Beraad op 18 oktober 2018. De geheimhouding was toen nodig i.v.m. de lopende onderhandelingen.
- Ook is de raad in het geheim per Aanbiedingsbrief raad Zienswijze Pakket Bereikbaarheidsmaatregelen Corridorstudie Amsterdam - Hoorn, Guisweg en AVANT d.d. 30 oktober 2018 (geheimhouding opgeheven 3 september 2020) om een zienswijze gevraagd over de onderhandelingen en het pakket.
- Op 15 november 2018 heeft de raad in een besloten Zaanstad Beraad een positieve zienswijze gegeven op de onderhandelingen en het voorgestelde pakket aan maatregelen. Vervolgens is in het BO MIRT van 22 november 2018 besloten tot uitvoering.
- Met de raad zijn toen ook de bevindingen gedeeld van de 'snelkookpan' Guisweg die nodig was om vanuit de lopende Verkenning Guisweg snel input te kunnen geven aan de onderhandelingen over het Pakket Bereikbaarheidsmaatregelen CAH en de invulling van het project Guisweg daarbinnen:
 - o Richting raad is aangegeven dat de in het pakket voorgestelde oplossingsrichting voor de Guisweg, variant 4 betreft, 'weg en fietspad onder het spoor', ad €130 miljoen. En ook dat deze variant dus niet de ambitievariant uit het raadsbesluit d.d. 25 januari 2018 is.

- Maar dat met deze oplossingsrichting ook de doelstellingen van bereikbaarheid, ruimtelijke ontwikkeling, woningbouw, veiligheid, leefbaarheid en het kunnen realiseren van PHS worden bereikt.
 - Tevens is aangegeven dat de Zaanse ambitievariant (verdiept spoor en verdiept station) inhoudelijk en qua kosten gedetailleerd is uitgewerkt, maar dat de kosten voor de ambitievariant ca. € 300 miljoen bedragen (uiteindelijk zelfs € 357 miljoen, vooral de fasering van de bouw maakt e.e.a. kostbaar).
 - De goedkoopste oplossingsrichting van de verdiepte ligging van het spoor, i.c. de verdiepte ligging tussen de stations (de basisvariant), was € 257 miljoen (vooral de fasering van de bouw maakt e.e.a. kostbaar). Ook veel duurder en niet passend binnen het budget.
 - Verder is aan de raad kenbaar gemaakt dat het rijk heeft aangegeven die middelen – voor de ambitievariant (maar ook niet voor de basisvariant) – op geen enkele wijze beschikbaar te krijgen en ook dat partijen als de Vervoerregio en de Provincie dit bedrag niet zullen kunnen inbrengen.
 - En dat binnen de totstandkoming van het Pakket Bereikbaarheidsmaatregelen CAH een budget ad € 130 miljoen voor het project Guisweg wel realistisch lijkt.
- Op 26 februari 2019 is de raad met een gewone (niet geheime) raadsinformatiebrief geïnformeerd over het feit dat de verdere onderhandelingen er uiteindelijk toe hebben geleid dat tijdens het BO MIRT op 22 november 2018 een door alle partners gedragen principebesluit is genomen om het inmiddels zogeheten Multimodale Mobiliteitspakket, inclusief oplossingsrichting 4 m.b.t. de Guisweg uit te voeren.
 - Op 28 februari 2019 is er tevens een Omgevingscarré over het onderwerp gehouden met een toelichtende presentatie, ook ten aanzien van een aantal inhoudelijke onderdelen van het pakket, inclusief het project Guisweg.
 - Met de raadsinformatiebrief en het Omgevingscarré werd de informatie uit de eerdere geheime bestuurlijke stukken (nogmaals) openbaar gedeeld.
 - Uitkomsten van de regionale studie (verkenning) Guisweg zijn weergegeven in het bekende Eindrapport Snelkookpan Guisweg d.d. 18 februari 2019 en de Eindrapportage Verkenning Guisweg d.d. 14 maart 2019. De Verkenning Guisweg is 4 april 2019 per wethoudersmemo met de raad gedeeld. Beide rapporten zijn toen ook openbaar gedeeld via de website: [Documenten - Aanpak Guisweg \(zaanstad.nl\)](#).
 - De BOK CAH is uiteindelijk door rijk en regio ondertekend tijdens het BO MIRT op 20 november 2019, voorafgaand door een B&W besluit Bestuurlijke overeenkomst MIRT Verkenning Corridor Amsterdam-Hoorn d.d. 25 juni 2019 (inclusief raadsinformatiebrief) over de ondertekening daarvan. Het B&W besluit was onder de opschortende voorwaarde van vaststelling van de benodigde investeringsbudgetten door de gemeenteraad bij de behandeling van de Voorjaarsnota 2019 – 2023, hetgeen geschiedde.
 - De raad is ook na de Verkenning Guisweg goed meegenomen in de Planstudiefase Guisweg middels diverse raadsinformatiebrieven, technische sessies en (positieve) zienswijzen:
 - RIB Vrijgeven startnotitie Planstudie Guisweg d.d. 29 mei 2019 (2019/11643)
 - RIB Vaststellen startnotitie Planstudie Guisweg d.d. 29 oktober 2019 (2019/23036)
 - RIB Bestuursovereenkomst Planstudie Guisweg d.d. 11 december 2019 (2019/28570)
 - RIB Stand van zaken project Guisweg d.d. 16 juni 2020 (2020/12615)

- Collegebesluit Afronding Fase 1 Planstudie Guisweg d.d. 30 september 2020 (2020/22107) en de positieve zienswijze van de raad daarop d.d. 22 oktober 2020
 - RIB MER-alternatieven PlanMER Planstudie Guisweg d.d. 14 december 2021 (2021/27692)
 - RIB Uitkomsten MKBA verdiept spoor d.d. 14 juni 2022 (2022/12399)
 - Technische sessie Guisweg en MKBA Light en second opinion met de raad d.d. 30 juni 2022 (zie RIS)
 - Collegebesluit Vaststelling voorlopig voorkeursalternatief Guisweg d.d. 13 sept. 2022 (2022/17094) en de positieve zienswijze van de raad daarop d.d. 29 sept. 2022
 - Raadsbesluit Vaststelling definitief voorkeursalternatief Guisweg d.d. 6 april 2023 (2023/2123)
- Tijdens de planstudiefase is er eind 2021 met een motie door de raad –deels daartoe aangespoord door u(w belangengroep Hart voor Stad)— verzocht om een MKBA m.b.t. een verdiept spoor en een second opinion op de kostenramingen. Vertegenwoordigers van de belangrijkste initiatief nemende partijen en u(w belangengroep Hart voor Stad) zijn zowel bij de vraagstelling, uitgangspunten, verloop en resultaat volledig meegenomen. E.e.a. is afgerond met een raadsinformatiebrief 'Uitkomsten MKBA verdiept spoor' d.d. 14 juni 2022 en een technische sessie Guisweg en MKBA Light en second opinion met de raad d.d. 30 juni 2022.
- U(w belangengroep Hart voor Stad) is aanwezig geweest bij een interne bijeenkomst op 11 mei 2022 met de afvaardiging van raadsleden waarin de resultaten van de MKBA en de second opinion op de kostenramingen al eerder zijn gedeeld.
- De MKBA Light verdiept spoor (tussen de stations Koog aan de Zaan en Zandijk-Zaanse Schans) en de second opinion kostenramingen oplossingsrichting 1 (spoor verdiept tussen de stations) en oplossingsrichting 4 (spoor op maaiveld, met auto en fiets onder het spoor door) zijn voorafgaand aan de positieve zienswijze op de vaststelling van het voorlopig voorkeursalternatief Guisweg van 29 september 2022 en daarmee ook voorafgaand aan het raadvoorstel Vaststelling definitief voorkeursalternatief Guisweg van 6 april 2023 met de raad gedeeld, opdat expliciet in relatie tot een verdiept spoor, een weloverwogen afweging gemaakt kon worden.
- U(w belangengroep Hart voor Stad) heeft haar voorkeur voor vasthouden aan een verdiept spoor, meermaals op verschillende manieren gedeeld met de raad waaronder voorafgaand aan het geven van de zienswijze en besluitvorming door de raad. Ook in die zin heeft de raad een weloverwogen afweging gemaakt in relatie tot een verdiept spoor.
- Tenslotte zijn op 26 november 2020 relevante technische vragen gesteld door raadslid Rijken. Die beantwoording is ambtelijk ook aan u(w belangengroep Hart voor Stad) toegezonden.
-

De leden van de gemeenteraad Zaanstad

Stadhuisplein 100
1506 MZ Zaandam
Postbus 2000
1500 GA ZaandamTelefoon 14 075
www.zaanstad.nl

ONS KENMERK	z8453378
PORTEFEUILLEHOUDER	G. Slegers
PORTEFEUILLE	Bereikbaarheid, Mobiliteit en Parkeren
ONDERWERP	Brief werkgroep Spoorse Doorsnijdingen

Geachte leden van de gemeenteraad,

Hierbij bieden wij u bijgaande stukken aan voor¹:

Kennisname

Geheimhouding op grond van de Wet openbaarheid van bestuur ja N.V.T. bijlage**(Correctief) referendum**

Niet van toepassing. Het betreft geen raadsbesluit.

Onderwerp:

Brief werkgroep Spoorse Doorsnijdingen

Wat wordt gevraagd

Kennis te nemen van de brief aan de werkgroep Spoorse Doorsnijdingen n.a.v. enkele bestuurlijke overleggen in de afgelopen periode.

Toelichting

Zie de brief in de bijlage.

Bijgaande stukken

Brief werkgroep Spoorse Doorsnijdingen 8453378

¹ Bij stukken aangeboden voor **besluitvorming of zienswijze** zal de agendacommissie van de raad beoordelen wanneer en hoe agendering in het Zaanstad Beraad plaatsvindt. U ontvangt wekelijks een agenda van het eerstvolgende Zaanstad Beraad en wordt verzocht de stukken te bewaren en bij de betreffende agenda te voegen.
Op stukken aangeboden voor **kennisname** volgt geen actie van de agendacommissie. Zonodig kunt u aanvullende informatie inwinnen bij de behandelend ambtenaar. Wenst u naar aanleiding van de informatie een politieke discussie met de wethouder en/of raadsfracties, dan kunt u bij de agendacommissie om agendering verzoeken mits onder vermelding van "wat u vraagt aan wie" inclusief een korte concrete toelichting.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Zaanstad,

Drs. J. Hamming, burgemeester

Drs. G. Blom, gemeentesecretaris



Provinciale Staten

Clustercode PP
Ons kenmerk DOC-00628257
Bijlage(n) -

Uw kenmerk -
Maastricht 26 maart 2024
Verzonden 27 maart 2024

Onderwerp

Mededeling portefeuillehouder inzake voortgang moties 2951 en 2987 Maaslijn

Geachte Staten,

Op 19 december 2022 heeft u naar aanleiding van een debat over de Maaslijn motie 2951 (De Maaslijn is een Rijksproject) aangenomen. Kern van deze motie is uw oproep richting het college van Gedeputeerde Staten om met het Rijk tot overeenstemming te komen over het dragen van alle meerkosten Maaslijn vanaf oktober 2021, en over het overdragen van het project Maaslijn aan het Rijk. Zoals meermaals met u gedeeld heeft het ministerie van IenW destijds steeds het standpunt ingenomen dat eerst de aanbestedingsresultaten moesten worden afgewacht, alvorens over bovenstaande oproep in gesprek te treden. Naar aanleiding van dit standpunt van Rijkszijde hebben uw Staten op 29 september 2023 met motie 2987 de boodschap uit de eerdere motie 2951 nogmaals bekrachtigd. Met deze mededeling informeren wij u over de uitkomsten van de overleggen met het Rijk.

Overleg en lobby

Vanuit ons college heeft meerdere malen, en vanuit meerdere portefeuilles overleg plaatsgevonden met zowel de minister als staatssecretaris van IenW over de Maaslijn, en de oproep uit uw moties. Daarnaast zijn via meerdere lijnen contacten gelegd met kamerleden en zijn er kamervragen over deze kwestie gesteld. Aanvankelijk stelden de bewindspersonen van IenW zich op het standpunt dat eerst de aanbestedingsresultaten moesten worden afgewacht om zicht te krijgen op de impact en omvang van de vraagstelling uit Limburg. Na de aanbesteding hebben de gesprekken en lobby richting het ministerie echter niet tot nieuwe of andere resultaten geleid. IenW stelt zich op het standpunt dat alle bij de Bestuursovereenkomst Maaslijn en het Addendum op deze bestuursovereenkomst betrokken partners bewust en relatief recent met de vigerende afspraken hebben ingestemd. Daarbij komt dat vanuit het ministerie wordt gesteld dat er gelet op de gehele projectenportefeuille van IenW, en de daarin breed optredende financiële opgaven en prijsstijgingen, geen ruimte is om aanvullende financiële inspanningen te leveren voor het project Maaslijn. Ook is IenW niet bereid om bestaande of eventuele nieuwe risico's geheel over te nemen. Tot slot is IenW niet bereid tot overname van het project vanwege daarmee samenhangende fiscale gevolgen die tot € 30 mln. meerkosten voor het ministerie kunnen oplopen.



Juridische toets

Naast onze inspanningen om via bestuurlijk overleg dan wel via lobby tot aangepaste afspraken over de Maaslijn te komen, hebben wij zowel intern als met een externe analyse onze juridische positie richting het Rijk tegen het licht gehouden. Uit deze analyses blijkt dat het Rijk en ProRail tot op heden juridisch niet zijn tekortgeschoten in de nakoming van de met de Provincie gemaakte afspraken. Ook hebben zij tot op heden niet onrechtmatig gehandeld jegens de Provincie. Zij kunnen dan ook niet met succes aansprakelijk worden gesteld voor de vertragingsschade. Dit laat onverlet dat het Rijk conform de Bestuursovereenkomst Maaslijn en het Addendum op deze bestuursovereenkomst voor 50% dient bij te dragen in de meerkosten welke een gevolg zijn van de langere dieseexploitatie Maaslijn.

Financieel beeld

Het door uw Staten genomen aanvullende kredietbesluit Maaslijn van 29 september 2023 is voldoende voor het opvangen van de indexeringskosten tot en met 2027 en als reservering voor enkele grote projectrisico's. Wij zullen u via de IPML rapportages hierover verder informeren nadat de belangrijkste projectrisico's (vergunningverleningen en behandeling Provinciaal Inpassingsplan door de Raad van State) zijn gemitigeerd. Naar verwachting kan dit begin 2025 plaatsvinden.

Afdoening moties

Alles overziende zien wij op dit moment geen mogelijkheid om tot invulling van uw oproep uit de moties 2951 en 2987 te komen. Mochten er na de vorming van een nieuw kabinet mogelijkheden ontstaan om alsnog tot (gehele of gedeeltelijke) invulling van uw oproep te komen dan zullen wij daar op dat moment actie op ondernemen. Met deze mededeling beschouwen wij de moties 2951 en 2987 als afgedaan.

Gedeputeerde Staten van Limburg
namens dezen,

J.J.M. Kuntzelaers
Gedeputeerde Provincie Limburg
Cultuur & Erfgoed, Mobiliteit, Landbouw



602 001

6001

80

0.1