

Aan:
de minister van verkeer en waterstaat
Postbus 20901
2500 EX 's-GRAVENHAGE



Assen, 18 juli 2006
Ons kenmerk 28/5.23/2005005207
Behandeld door de heer C. Salomé (0592) 36 55 12
Uw kenmerk DGP/MDV/u.05.01346
Onderwerp: Decentralisatie contractsector

Geachte mevrouw Peijs,

Al geruime tijd is er overleg gaande tussen uw ministerie en de provincies Drenthe en Overijssel over de decentralisatie van de contractsectordienst van het personenvervoer op de lijn Zwolle-Emmen. Op uw verzoek om zo snel mogelijk over de lijn Zwolle-Emmen afspraken met de provincie Drenthe en Overijssel te maken, melden wij u het volgende.

Zoals u al bekend is staan wij in principe positief tegenover het dragen van de bevoegdheden en verantwoordelijkheden voor deze contractsectordienst. Deze verantwoordelijkheid past bij onze verantwoordelijkheid voor de regionale bereikbaarheid. De voorwaarden waaronder wij deze verantwoordelijkheden willen en kunnen overnemen is tot heden het onderwerp van gesprek. Het uwerzijds vervullen van de hierna omschreven voorwaarden, zal betekenen dat dit decentralisatiedossier voortvarend afgerond kan worden.

De voorwaarden die wij stellen aan de overname van de verantwoordelijkheden, betreffen alle financiële, infrastructurele en organisatorische zaken die in onze ogen gewaarborgd moeten zijn om de huidige dienstregeling te kunnen blijven uitvoeren. Naast dit decentralisatiedossier willen wij met u afspraken maken om aan de toekomstig gewenste verbeteringen op een constructieve wijze te kunnen bouwen.

Financiële zaken

Het kunnen voortzetten van de huidige dienstregeling voor het personenvervoer op deze spoorlijn zullen wij moeten baseren op de huidige financiële cijfers. Dat betreft de exploitatiebijdragen voor deze contractsectorlijnen, de compensatie van de

gebruiksvergoeding, de BTW-compensatie, de compensatie voor de chipkaartinvesteringen en de reizigersinkomsten van de Nederlandse Spoorwegen (NS) op deze lijnen. Om een goede inschatting te kunnen maken van de financiële risico's hebben wij ten aanzien van de reizigersopbrengsten van de NS behoefte aan een accountantsverklaring over de bedragen van de laatste 4 jaar. Ten aanzien van de diverse bijdragen van uw ministerie verzoeken wij u ons een opgave te verstrekken, waarin zichtbaar wordt gemaakt op welke wijze deze bijdragen worden toegevoegd aan de huidige hoogte van de brede doeluitkering (BDU) van beide provincies. De nieuwe verdeelsleutel van de BDU in 2008 mag niet veroorzaken dat op een impliciete wijze een kleiner exploitatiebudget voor dit spoorvervoer resteert.

Infrastructurele zaken

Onze zorg over dit decentralisatiedossier richt zich vooral op de huidige infrastructuur. Wij moeten constateren dat er na het elektrificeren van de spoorlijn en de inzet van speciaal materieel, sinds 1987 geen investeringen in deze spoorlijn zijn gedaan. Er is zelfs sprake van een zekere afbouw omdat het speciale snelle materieel (SM90) niet meer wordt ingezet. Tevens moeten wij constateren dat in de herstelplannen tot 2020 van ProRail geen investeringen zijn voorzien in deze spoorlijn. Dat betekent per saldo ca 40 jaar lang geen investeringen. In onze ogen moeten wij dit kenschetsen als achterstallig onderhoud.

De gevolgen hiervan zijn nu zichtbaar aan het worden. Het is ons bekend dat de huidige dienstregeling op de lijn Zwolle-Emmen te weinig robuust is (geworden) volgens de punctualiteitsregels van ProRail. De reden van de matige punctualiteit is gelegen in de grotendeels enkelsporigheid van de lijn en de samenloop met het kernnet op het baanvak Zwolle-Herfte. Door ProRail is aangegeven dat, wanneer een andere vervoerder dan de NS het vervoer zal verzorgen, geen toestemming meer gegeven zal worden tot het rijden van de dienstregeling. Vanwege de matige punctualiteit wordt dan een belangenconflict tussen de twee vervoerders voorzien. Zonder aanzienlijke extra investeringen is dan de huidige dienstregeling niet te continueren. Deze ontwikkelingen betekenen voor ons een onaanvaardbare randvoorwaarde voor de overname van de exploitatie van deze lijn.

Wij verzoeken u ons een perspectief te bieden op het instand kunnen houden van de huidige dienstregeling dan wel op het oplossen van de knelpunten in de huidige railinfrastructuur.

Veiligheidsregime

Nieuwe aanbieders van vervoer zullen wat ons betreft met ander materieel dan de huidige vervoerder moeten kunnen opereren. Dat kan problemen opleveren voor de toelating van geëlektrificeerd materieel en in combinatie met het bestaande veiligheidssysteem door ProRail.

De spoorlijn Emmen-Zwolle is nog uitgerust met Automatische Trein Beïnvloeding-Eerste Generatie (ATB-EG). Over de geëlektrificeerde baanvakken bestaat nog geen definitieve zekerheid over het detecteren van nieuwe, lichtere treinen met deze ATB-EG. Dit betekent dat deze lichte treinen niet a priori toelating verkrijgen. Onderzoek van ProRail heeft uitgewezen dat aanpassing van de infrastructuur om te komen tot ATB-NG (Nieuwe Generatie) dat wel lichter materieel detecteert, 42 miljoen euro kost. In plaats van de aanpassing van de infrastructuur kan de oplossing ook gevonden worden in aangepast materieel. De kosten daarvan zijn veel lager. Wij hebben begrepen dat er inmiddels enkele nieuwe materieeltypen beschikbaar zijn, die voldoen aan Richtlijn 18, waarin de toelating is geregeld. Daarnaast hebben wij geconstateerd dat

er wordt nagedacht over aanpassing van Richtlijn 18, waardoor voor nog meer typen treinen de toelating mogelijk wordt. Dat zou betekenen dat onze zorg dat zich bij aanbesteding geen vervoerder zal aandienen die toegelaten nieuw materieel kan bieden, niet langer gegrond zou zijn. Wij verzoeken u ons uitsluitsel te geven over deze ontwikkelingen.

Goederenvervoer

Wij willen voorkomen dat de groei van het goederenvervoer het rijden van de huidige dienstregeling van de personentreinen zal blokkeren. Die blokkade wordt reëel geacht omdat het goederenvervoer per spoor in de nabije toekomst daadwerkelijk zal groeien. In Coevorden wordt aan Duitse en Nederlandse zijde fors geïnvesteerd in rangeeren overslagcapaciteit. Wanneer de Hanzelijn in exploitatie is, worden dagelijkse shuttles vanuit Noordwest-Nederland naar Duitsland verwacht. Voor de groei van de bestaande shuttles vanuit Rotterdam zal een langer opstelspoor bij Ommen noodzakelijk zijn. Deze aanpassing valt niet onder de regionale wensen inzake het personenvervoer, maar is nodig vanwege de autonome groei van het goederenvervoer. Wij vinden dat het Rijk daarin zijn verantwoordelijkheid moet nemen. Daarom verzoeken wij u ons te garanderen dat de groei van het goederenvervoer niet leidt tot het beperken van de personenvervoerdiensten. Over deze garantie en de daarbij noodzakelijke maatregelen (passeerspoor bij Ommen en andere oplossingen) willen wij sluitende afspraken met u maken.

Onderhands gunnen

Gezien de korte termijn waarop u de decentralisatie wil effectueren en de af te handelen zaken ten aanzien van de gevraagde financiële en procedurele zekerheden, gaan wij ervan uit dat een onderhandse gunning van het vervoer aan de huidige vervoerder uw instemming kan hebben. Wij voeren daarover inmiddels overleg met de NS en hebben de verwachting dat dit met een positief besluit afgerond zal worden.

Verdeling verantwoordelijkheid en taken

De contractsectorlijn Zwolle-Emmen ligt op het gebied van onze beide provincies. Wij zijn voornemens de verantwoordelijkheden beiden te nemen. Dat betekent dat de toekenning van gelden verdeeld kan worden over beide provincies. De te kiezen verdeelsleutel van de rijksbijdragen willen wij graag in overleg met u bepalen. Wij berichten u te zijner tijd op welke wijze wij de praktische uitvoering van deze nieuwe taak inrichten.

Structureel overleg

De vorengenoemde zaken zullen waarschijnlijk een nader uitwerkingstraject met u vergen. Wij verzoeken u in aansluiting op dit uitwerkingstraject in te stemmen met een structureel overlegtraject. Daarin kunnen wij ook afspraken maken over het te realiseren vervoersbeleid in relatie tot toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Naast ons regulier overleg met ProRail en de NS komt ons een overleg met u, als opdrachtgever van het spoorwegbeheer en de concessiehouder van het kernnet, noodzakelijk voor.

Wij gaan ervan uit dat wij u hiermee voldoende hebben geïnformeerd over ons standpunt over de over te nemen verantwoordelijkheden van deze contractsectorlijn.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

, secretaris

, voorzitter

gedeputeerde staten van Overijssel,

, secretaris

, voorzitter

aw/coll.