Onderbouwing agendapunt: TREINCONCESSIE VECHTDALLIJNEN ZWOLLE-EMMEN

Betreft agendering van: Brief GS van 17 december 2014; Treinconcessie Vechtdallijnen Zwolle-Emmen

Geagendeerd door: Fractie PvdA

Datum vergadering: Commissie OGB van 11 februari 2015

Motivatie voor agendering:
Vanaf december 2007 is de treindienst Zwolle-Emmen gedecentraliseerd naar de provincies Drenthe en Overijssel. De regionale overheden zijn opbrengstverantwoordelijk voor de Vechtdallijnen(Drenthe: 36%;Overijssel: 64%).De begrotingen worden vastgesteld door de GS van Drenthe en Overijssel.

In de brief van 17 december wordt gesproken over de exploitatie van de lijnen. Deze exploitatie zal de komende jaren onder druk komen te staan, waardoor de bijdragen van de provincies bij ongewijzigd beleid steeds verder zullen stijgen.
De oorzaken van de stijgende kosten liggen bij de gebruiksvergoedingen en de beheer- en instandhoudingskosten aan ProRail en de stijging van de OV-index(brandstof,personeel).Ook de opbrengsten staan onderdruk door de omvang van de reizigersopbrengsten(druk op tarieven) en de lagere bijdrage via de BDU(indexering). Ten slotte als men meer reizigers wil aantrekken,zal er meer geïnvesteerd moeten worden en dit brengt weer risico's voor de exploitatie met zich mee.
De PvdA-fractie maakt zich zorgen over de constateringen in de aangehaalde brief van GS en is van mening,dat deze problematiek verder uitgezocht moet worden en dat er in het meerjarenbeleid op geanticipeerd dient te worden.

Vragen aan de overige fracties:
1. Deelt u de zorgen,zoals verwoord door de PvdA?
2. Zo ja, welke aanpak staat u voor?

Vragen aan het college van GS:
1. In uw brief van 17 dec. wijst u op de zorgelijke exploitatie van de Vechtdallijnen voor de komende tijd. Deze gehaalde informatie is nog summier.Is het mogelijk op korte termijn een nota op te stellen,waarin de huidige situatie en mogelijke oplossingen een plek kunnen krijgen?
2. Is het college ook van mening, dat de financiële risico's voor de provincies in meerjarenperspectief zo goed mogelijk in beeld moeten komen en dat de bijdrages beheersbaar moeten blijven,dus geen verrassingen en te hoge lasten? Welke acties kunnen we verwachten? (zie vraag 1)

Namens de PvdA-fractie,

Jan Slagter.

Provinciehuis Westerbrink 1, Assen
Postadres Postbus 122, 9400 AC Assen
www.drenthe.nl
T (0592) 36 55 55
F (0592) 36 57 77

provincie Drenthe

Aan:
de voorzitter en leden van
Provinciale Staten van Drenthe

Assen, 17 december 2014
Ons kenmerk 51/3.9/2014007214
Behandeld door de heer M. Courtz (0592) 36 53 13
Onderwerp: Treinconcessie Vechtdallijnen Zwolle-Emmen

Geachte voorzitter/leden,

Vanaf december 2007 is de treindienst Zwolle - Emmen gedecentraliseerd naar de provincies Drenthe en Overijssel. Tot december 2012 werd deze uitgevoerd door de NS, waardoor de opdrachtgevende overheden en een nieuwe vervoerder tijd kregen voor een zorgvuldige aanbesteding en voorbereiding. Vanaf december 2012 rijdt Arriva de treinconcessie Zwolle - Emmen en een jaar later ook de treinconcessie Almelo - Mariënberg. De regionale overheden zijn opbrengstverantwoordelijk voor de Vechtdallijnen, vergelijkbaar met het OV-bureau Groningen-Drenthe.

Verbonden partijen
De provincie Drenthe is samen met de provincie Overijssel opdrachtgever van de treinconcessie Zwolle - Emmen. Regio Twente is (nog) opdrachtgever van de treinconcessie Almelo - Mariënberg. Indien Regio Twente per 1 januari op zal houden te bestaan, zal de provincie Overijssel alle verantwoordelijkheden overnemen. Beide treinconcessies zijn boekhoudkundig gesplitst, waarbij de provincie Drenthe alleen medeverantwoordelijk is voor de treinconcessie Zwolle - Emmen. Financieel worden zowel de kosten als de opbrengsten verdeeld aan de hand van het aantal kilometer spoor op eigen grondgebied. De verdeling bedraagt Drenthe 36% en Overijssel 64%. Alle afspraken met betrekking tot de Vechtdallijnen worden bestuurlijk besproken in de Stuurgroep Vechtdallijnen. Namens de provincie Drenthe is gedeputeerde Brink lid van deze stuurgroep. De begrotingen van de treinconcessie Zwolle - Emmen worden door GS van Drenthe en GS van Overijssel vastgesteld.

Huidige situatie Vechtdallijnen
In het eerste jaar van de treinconcessie Vechtdallijnen is de klantwaardering fors gestegen. In 2012 was het rapportcijfer van de OV-klantenbarometer een 6,2, waarmee

de treindienst Zwolle - Emmen op de ranglijst op de laatste plaats stond (nummer 75). Met name op geluid, comfort, reinheid en tarief scoorde de treindienst slecht. In 2013 was het rapportcijfer een 7,7. De hoogste stijger ooit. Op de nieuwe ranglijst staat de treindienst nu op nummer 9. Alleen op tarief scoort deze treindienst nog steeds slecht. Een hogere klantwaardering is een van de redenen dat er in 2013 14% meer reizigers van de Vechtdallijnen gebruik zijn gaan maken. In 2014 lijkt de stijging zich door te zetten. De jaarcijfers zijn echter nog niet bekend. De stijging van het aantal reizigers vindt vooral plaats in de spitsperiode. Ondanks dat bij de start van de treinconcessie een hogere frequentie in de spitsperiode is ingevoerd, is de treincapaciteit in enkele gevallen niet meer toereikend om alle reizigers op een kwalitatief hoogwaardige wijze te kunnen vervoeren.
De uitvoering van de treinconcessie door Arriva gaat boven verwachting goed. De punctualiteitscijfers liggen, ondanks de frequentieverhoging op de enkelsporige baanvakken, hoger dan 95% en de verwijtbare rituitval ligt onder de 1%. Hiermee voldoet Arriva aan de normen uit het bestek.

Ontwikkelingen treinconcessie Vechtdallijnen
Vanwege de toename van de reizigersaantallen in de spits, hebben wij besloten om de komende jaren te investeren in zowel mobiliteitsmanagement als in uitbreiding van de treincapaciteit. Deze investering bedraagt € 6,1 miljoen, waarbij ongeveer de helft wordt gefinancierd door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) uit Beter Benutten Regionaal Spoor en de andere helft uit de "bruidsschat", die bij de decentralisatie van de treindienst in 2007 beschikbaar is gesteld voor het robuust maken van de dienstregeling. Ten aanzien van mobiliteitsmanagement ligt de nadruk op spitsmijden in de regio Zwolle, aangezien hier de reizigersstromen het grootst zijn. Hierbij gaat het zowel om het verschuiven van reizigers van de reguliere treinen naar de spitstreinen als het verschuiven van reizen van de spits naar de dalperiode. Hiervoor worden onder andere afspraken gemaakt met scholen in de regio Zwolle. Ondanks alle geplande acties ten aanzien van spitsmijden, zullen enkele treinen onvoldoende capaciteit hebben om reizigers op een kwalitatief hoogwaardige wijze te kunnen vervoeren. Daarom zullen drie tweedelige treinstellen voorzien worden van een extra tussenbak. Hiermee wordt de zitplaatscapaciteit uitgebreid met in totaal 165 stoelen (55 stoelen per tussenbak). Hiermee zullen de drukste treinen ongeveer 20% meer capaciteit krijgen.

In het kader van het RSP-programma Verbetering Spoorlijn Zwolle-Emmen hebben wij besloten om het station Emmen-Zuid uit te breiden met een extra spoor en perron. Door deze uitbreiding kan de huidige treindienst met 4 minuten worden versneld en wordt de mogelijkheid gecreëerd om extra treinen te laten rijden tussen Emmen en Coevorden in één richting. Om meer treinen in twee richtingen te kunnen laten rijden, dient de infrastructuur tussen Coevorden en Nieuw-Amsterdam uitgebreid te worden. Dit vergt een investering van € 4 tot € 20 miljoen.
Om de huidige treindienst te optimaliseren, wordt gewerkt aan het "omklappen" van de spitstreinen Zwolle - Coevorden v.v. naar Emmen - Zwolle alleen in de spitsrichting. Hierdoor krijgen de stations Emmen en Emmen-Zuid in de spits een hogere frequentie en kunnen de reizigers uit Emmen zich beter verdelen over de treinen richting Emmen. Bijkomend voordeel is dat tijdens deze spitsritten er voldoende ruimte in de dienstregeling zit de stations Dalen en Gramsbergen twee keer per uur te bedienen. Hiermee wordt goed aangesloten op de huidige vraag van de reizigers.

Exploitatie komende jaren onder druk
De exploitatie van de Vechtdallijnen zal steeds meer onder druk komen te staan, waardoor de bijdragen van de provincies bij ongewijzigd beleid steeds verder zullen stijgen. De kosten stijgen harder dan de inkomsten, waardoor de kostendekkingsgraad zal dalen. De stijgingen van de kosten en de opbrengsten worden vooral door derden vastgesteld.

Voor de kosten gaat het om gebruiksvergoedingen aan ProRail, die door ProRail en het Ministerie van IenM worden vastgesteld. Deze stijgen als gevolg van een bezuiniging van het Ministerie van IenM in 2015 met 12,5% (± € 400.000,--) en in 2016 waarschijnlijk met 10-12,5%. Wij zijn hierover nog in overleg met staatssecretaris Mansveld.
De kosten voor de uitvoering van de treindienst door Arriva stijgen ieder jaar met de OV-index. Deze wordt jaarlijks vastgesteld voor het voorgaande jaar door een onafhankelijke stichting. In de OV-index worden stijgingen van brandstof- en personeelskosten meegenomen. In 2013 was de OV-index 2,58%.
Ten slotte worden door ProRail beheer- en instandhoudingskosten (B&I) in rekening gebracht voor extra infrastructuur, die in opdracht van de regionale overheden wordt uitgevoerd. Voor de Vechtdallijnen gaat het hierbij om € 140.000,-- – € 200.000,-- voor de uitbreiding van station Emmen-Zuid. Wij zijn nog in overleg met het Ministerie van IenM over saldering van de B&I-kosten over alle RSP-projecten in Drenthe.

De opbrengsten van de Vechtdallijnen komen (nog) voor het grootste deel uit reizigersopbrengsten. De tarieven van de Vechtdallijnen worden door de regionale overheden vastgesteld en worden ter advisering voorgelegd aan de ROCOV[1] Vechtdallijnen (combinatie van ROCOV West-Overijssel, ROCOV Twente en OV Consumentenplatform Drenthe). Om de reizigersopbrengsten te laten stijgen, zullen de tarieven moeten stijgen en/of moeten er meer treinreizigers komen. De stijging van de tarieven is de laatste jaren gelijk aan de stijging van de tarieven van de NS. Een hogere stijging zal direct leiden tot grote weerstand bij reizigersorganisaties.
Daarnaast krijgen de provincies Drenthe en Overijssel, conform de afspraken bij de decentralisatie in 2007, een bijdrage van het Rijk via de BDU. Deze bijdrage stijgt ieder jaar met de BDU-index. Echter, het afgelopen jaar is deze index zeer laag (0,196%).

De komende jaren zal, zowel ambtelijk als bestuurlijk, extra inspanning worden gepleegd om de exploitatie "gezond" te houden en de eigen bijdrage van de provincies Drenthe en Overijssel zo laag mogelijk te houden.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,

, secretaris

, voorzitter

coll.

[1] ROCOV = Reizigersorganisatie Consumenten Openbaar Vervoer