

Bijlage 4 – Notitie met toelichting t.a.v. decentralisatie Leeuwarden - Zwolle

De fractie van de VVD heeft tijdens het CD MIRT verzocht om nadere toelichting ten aanzien van het besluit om de sprinterdienst tussen Zwolle en Leeuwarden niet per 2025 te decentraliseren. Zoals eerder met uw Kamer gedeeld, zijn de provincie Fryslân en het ministerie al enkele jaren in gesprek over decentralisatie van deze sprinterdienst, zowel politiek als ambtelijk. Uitgangspunt bij die gesprekken is dat de decentralisatie tot verbeteringen zou kunnen leiden voor de reiziger. Vooralsnog is het beide partijen niet gelukt om tot overeenstemming te komen over de voorwaarden voor decentralisatie per 2025. Dit hangt met name op de financiële opgave om de treindienst te decentraliseren, en de middelen die beide partijen beschikbaar hebben voor exploitatie en investeringen. In deze notitie worden het proces, de financiële opgave en de conclusies nader toegelicht.

Proces

In 2020 hebben de provincie Fryslân en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) de intentie uitgesproken om de concessieverlening voor de sprinterdienst tussen Leeuwarden en Zwolle te decentraliseren¹. In deze MIRT-afspraak is bovendien vastgelegd dat de decentralisatie meerwaarde moet bieden voor de reiziger en dat voor beide partijen een budgetneutrale overdracht moet plaatsvinden. Voor de provincie waren infrastructuurinvesteringen voor verdere verbeteringen aan het reizigersproduct een randvoorwaarde.

In de tussenperiode zijn door Rijk en regio gezamenlijk mogelijkheden verkend om het gedecentraliseerde vervoersproduct stapsgewijs te verbeteren. Daarnaast is onderzoek verricht naar de financiële en praktische consequenties van de decentralisatie.

Uit de onderzoeken blijkt dat decentralisatie van de sprinterdienst mogelijk meerwaarde kan bieden, met name voor de regionale reiziger. Dat zit ten eerste in een betere samenhang van de treindienst met het regionale openbaar vervoer, waarvoor de provincie reeds als concessieverlener optreedt. De provincie Fryslân kan dan bijvoorbeeld een regionaal tarief introduceren, waarmee de kosten voor de overstap tussen verschillende modaliteiten worden verlaagd. Ook biedt decentralisatie de provincie mogelijkheden om het reizigersproduct verder te verbeteren, bijvoorbeeld door specifieke aansluitingen te realiseren, frequenties te verhogen of nieuwe stations aan te doen.

Concreet zijn drie productstappen onderzocht: de inpassing van station Leeuwarden Werpsterhoeke en bij evenementen ook Heerenveen IJstadion, een kwartierdienst tussen Leeuwarden en Heerenveen en tot slot doorkoppeling van de treindienst tussen Groningen en Leeuwarden naar Heerenveen. Aan deze ontwikkelstappen zijn wel – soms aanzienlijke – kosten verbonden, zowel in exploitatie als in benodigde infrastructurele investeringen.

Financiële opgave

Uitgangspunt voor zowel Rijk als provincie is een budgetneutrale overdracht. Voor het Rijk vormt de verrekening met NS de basis voor een structurele exploitatiebijdrage. Als de NS de (verlieslatende) sprinter Leeuwarden – Zwolle niet meer hoeft te exploiteren vanaf 2025, dan levert dat voor NS een financieel voordeel op. Concreet stelt IenW op basis van de verwachte afrekening met NS maximaal €2 miljoen per jaar beschikbaar. Uit een onderzoek van de provincie komt naar voren dat structureel €7,5 miljoen per jaar nodig is om de treindienst kostendekkend te exploiteren.

Deze verschillen komen voort uit een aantal aspecten: de inzet van nieuw materieel, de status van de huidige meerwerkbijsdrage van de provincie aan de derde en vierde trein en de hoogte van de indirecte personeelskosten. Omdat een decentralisatie structureel is, leiden dergelijke verschillen op jaarbasis tot verschillen van tientallen miljoenen over een langere periode.

Tegelijkertijd bestaan er verschillende beelden bij de infrastructuurinvesteringen die gefinancierd kunnen worden uit de gereserveerde middelen, en die bepalend zijn voor het ambitieniveau van de sprinterdienst. Om alle gewenste productstappen te realiseren, is volgens onderzoek in opdracht

¹ Zoals eerder opgenomen in het bestuursakkoord van de provincie en het coalitieakkoord van het Kabinet Rutte III.

van de provincie meer dan €150 mln. aan infrastructuurinvesteringen nodig, waaronder de vervanging van de brug over het Van Harinxmakanaal door een aquaduct. IenW heeft eenmalig tot maximaal €30 miljoen beschikbaar gesteld voor investeringen in de sprinterdienst².

Conclusies

Hoewel decentralisatie in 2025 te vroeg komt, zien beide partijen nog steeds kansen voor de reiziger bij decentralisatie van de sprinterdienst. Met de provincie is dan ook afgesproken dit gesprek op een later moment te vervolgen, bijvoorbeeld richting het aflopen van de regionale concessie in Fryslân in 2035. Op dat moment is ook meer duidelijkheid over de komst van de Lelylijn en de betekenis daarvan voor het traject Leeuwarden-Zwolle. Uiteraard moet te zijner tijd opnieuw gekeken worden naar de ambities en beschikbare middelen.

Ondertussen blijft de sprinterdienst vanaf 2025 door het Rijk opgenomen in de hoofdrailnetconcessie. Het streven is een zo spoedig mogelijke bediening en exploitatie van het nieuwe station Leeuwarden Werpsterhoeke. Het ministerie en de provincie Fryslân blijven daarnaast - binnen de gebruikelijke MIRT-kaders en met inachtneming van de amendementen in de begroting - in gesprek over aanvullende investeringen ten bate van het treinvervoer in de regio.

² Als gevolg van verschillende amendementen bij de begroting, zijn aanvullende middelen uit het Mobiliteitsfonds gereserveerd voor infrastructuurinvesteringen in Fryslân. Deze ontwikkelingen zijn niet meegenomen in de gesprekken over decentralisatie. Het verschil op exploitatie blijft echter dusdanig dat overeenstemming over decentralisatie op korte termijn ook met deze financiële impuls niet mogelijk lijkt.