

Voorstel regiораad



Auteur : W. Michel

Datum : 19 maart 2008

Code : 2008/2

Reg.nr. : 08001179

Agendapunt: 7

Onderwerp : Agglonet Twente: voorstel NS verhoging frequentie stoptreinen

Samenvatting

In het Regionaal Mobiliteitplan Twente, dat op 27 juni 2007 door u is vastgesteld, is aangegeven dat de trein in Twente een belangrijke rol kan spelen voor de interne bereikbaarheid.

In dit voorstel wordt nader ingegaan op frequentieverhoging van de stoptreinen op het traject (Apeldoorn-Deventer-)Rijssen-Wierden-Enschede. NS heeft hiervoor een businesscase aan Regio Twente voorgelegd, waar uit blijkt dat de exploitatie van de extra toptreinen in Twente niet kostendekkend is. Over de periode 2009 t/m 2014 is een budget van totaal € 3,4 mln. nodig om de frequentieverhoging te realiseren.

Aan de regiораad,

Aanleiding

In de vergadering van november 2005 heeft u ingestemd met de vaststelling van de verkennende studie Agglonet Twente. Verder hebt u het dagelijks bestuur opgedragen het verbeteren van de treindienst op de spoorlijnen in Twente op korte termijn ter hand te nemen.

In dit voorstel wordt nader ingegaan op de plannen voor frequentie verhoging van de stoptreinen op het traject (Apeldoorn-Deventer-) Rijssen-Wierden-Enschede.

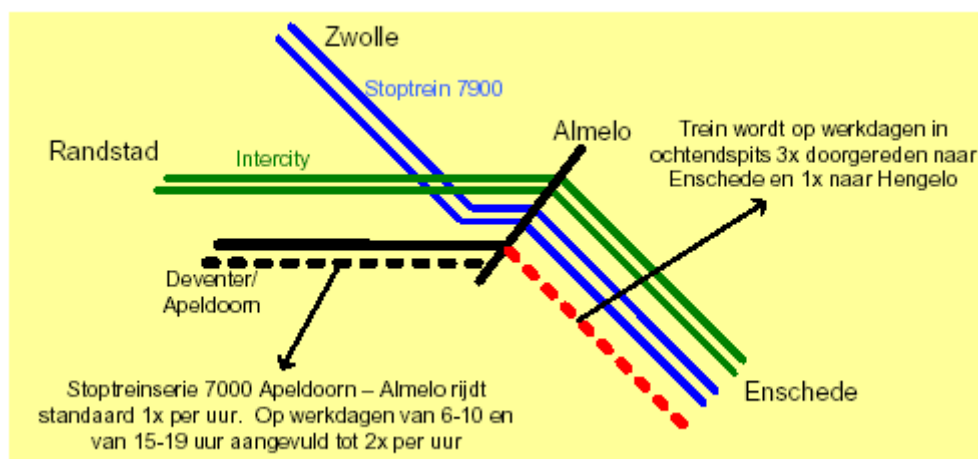
Voorstel van NS voor Frequentieverhoging stoptreinen

Het afgelopen jaar heeft overleg plaatsgevonden tussen Regio Twente en NS over de frequentieverhoging van de NS-stoptreinen in Twente. Regio Twente heeft NS gevraagd te onderzoeken of het mogelijk is om de trein vanuit Apeldoorn/Deventer vaker in de dienstregeling op te nemen als doorrijdende trein naar Enschede.

Op 13 november jl. heeft NS een voorstel gepresenteerd voor een frequentieverhoging van de stoptreinen dat ook op directieniveau (Utrecht) instemming heeft. NS gaat bij haar plannen uit van een start van de frequentieverhoging per medio december 2008 (DR 2009), er van uitgaande dat Almelo Verdiept op dat moment gereed en operationeel is.

In de huidige situatie (variant 0 = dienstregeling 2008) rijdt de stoptrein Apeldoorn-Almelo op werkdagen in de ochtend spits 3x door naar Enschede en 1x naar Hengelo.

Huidige situatie (variant 0) schematische weergegeven



In haar voorstel (businesscase) heeft NS drie varianten uitgewerkt.

| Variant 1 | Variant 2 | Variant 3 |
|---|--|--|
| <p>Stoptrein Apeldoorn-Almelo doortrekken 2x per uur naar Enschede v.v.:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Op werkdagen van 7-9 uur en van 15-19 uur | <p>Stoptrein Apeldoorn-Almelo doortrekken 2x per uur naar Enschede v.v. :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Op werkdagen van 7-19 uur | <p>Stoptrein Apeldoorn-Almelo doortrekken 2x per uur naar Enschede v.v.:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Op werkdagen van 7-19 uur en ➤ Op zaterdag van 8-18 uur 1 x per uur |
| <p>Gemiddelde kosten (exploitatietekort) per jaar: € 325.000 (excl. BTW p.p. 2007)</p> | <p>Gemiddelde kosten (exploitatietekort) per jaar: € 497.000 (excl. BTW p.p. 2007)</p> | <p>Gemiddelde kosten (exploitatietekort) per jaar: € 554.000 (excl. BTW p.p. 2007)</p> |
| | <p>Gevolg: ook Apeldoorn - Almelo verdicht tot een halfuursdienst op werkdagen)</p> | <p>Gevolg: ook Apeldoorn - Almelo verdicht tot een halfuursdienst op werkdagen)</p> |

De NS directie heeft het groene licht gegeven om met Regio Twente te onderhandelen over variant 3 en wordt (in vervoerkundig opzicht) ook als meest kansrijk gezien. Ook Regio Twente is van mening dat variant 3 vervoerkundig de meeste kansen biedt.

Vooralsnog is de exploitatie van de extra stoptreinen niet kostendekkend. NS heeft in haar businesscase voor de verschillende varianten een kosten/batenanalyse opgesteld. Over de periode 2009 t/m 2014 bedraagt het exploitatietekort voor variant 3 totaal € 3.320.00,00 (pp 2007). Op jaarbasis is dit gemiddeld € 554.000 (pp 2007). De netto contante waarde per 1 januari 2009 ligt tussen de € 3,3 mln. en € 3,4 mln. wanneer het bedrag voor 6 jaar in één keer wordt afgekocht.

In de opzet wordt er vanuit gegaan dat de bijdrage in dit exploitatietekort eind 2014 afloopt. Er wordt naar gestreefd om vanaf dat moment deze uitbreiding opgenomen te krijgen in de nieuwe (NS-) spoorconcessie voor het Hoofdrailnet. Dit zal nog met V&W moeten worden geregeld. Een garantie kan thans hierover nog niet worden afgegeven. Voor Regio Twente is de eindigheid van de financiële bijdrage een uitgangspunt (einde bijdrage regio in 2014).

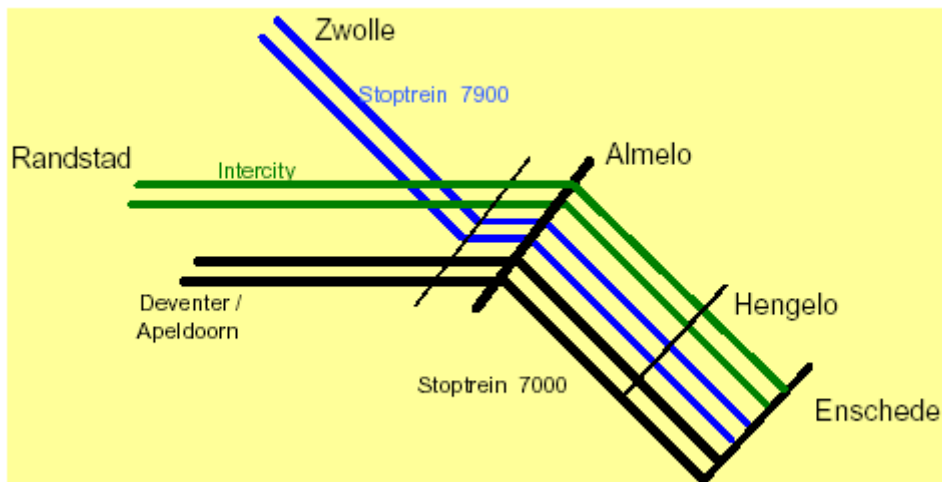
Second opinion

Door Regio Twente is een second opinion gevraagd aan Deltarail BV te Utrecht op de kostenopbouw van de businesscase van NS.

Deltarail BV komt tot het volgende oordeel: "De onderdelen infraheffing, energieheffing, personeel en materieelkosten en opbrengsten integraal beschouwd en getoetst op normkosten, heeft NS op basis van

onze vakmatige en ervaringsoordeel een scherpe offerte voor u neergezet op het traject Enschede – Almelo en een redelijke offerte voor het traject Almelo - Apeldoorn.”

Toekomstige situatie schematisch weergegeven (variant 3)



De kosten van NS zijn gebaseerd op:

- Noodzakelijke dalverdwijning stoptrein Almelo-Apeldoorn, met financiële compensatie in 2010, 2011 en 2012 door derden i.v.m. project Combitunnel Nijverdal (kosten komen voor rekening van ProRail);
- Bezuiniging op huidige extra spitsritten tussen Almelo en Hengelo/Enschede (4 reguliere ritten en 3 materieel ritten)
- Bezuiniging op pendeltreinen tussen Enschede en Hengelo (7 per dag v.v.)
- Inzet van standaard stopmaterieel (voor rekening en risico van NS: Mat 64 of DM 90)
- Uitvoering inclusief conducteur op de trein.
- Vakantieperiode tot maximaal 7 weken per jaar
- Groei van ruim 10-15% (in 2009) tot ca. 30% in 2015 op de relevante stoptreinmarkt (550 tot 1250 reizen per dag) niet zijnde studenten.
- Gezamenlijke marketing inspanning vanuit NS en Regio Twente (positionering Agglonet concept)
- Beleidsinspanning ter bevordering mobiliteitsmanagement voor bedrijven

Voordelen voor de reiziger

Het doortrekken naar Enschede is voor de (potentiële) reiziger gunstig. Het biedt de volgende voordelen:

- ✓ Van Apeldoorn Osseveld t/m Rijssen kunnen reizigers zonder wachttijd te Almelo van kwartier door naar de steden Hengelo en Enschede maar ook Enschede Drienerlo (station met volgens NS een hoge aankomstwaarde);
- ✓ Stoptreinstations Wierden t/m Enschede Drienerlo krijgen 4x per uur reismogelijkheid van/naar grote steden in Twente;
- ✓ Reizigers van de drie grote steden (> 300.000 inwoners) krijgen 6x per uur reismogelijkheden in 2/4 systeem (IC/AR treinen), passende in de landelijke visies over regionale netwerken;
- ✓ Verbetering van de in 2007 verbroken snelle aansluiting met de treindienst Zutphen-Hengelo-Oldenzaal (in Hengelo) van /naar Enschede;
- ✓ Het doortrekken is gunstig voor het aansluitende busvervoer in de drie steden (stadsdiensten rijden op sommige lijnen ook hoog frequent).

Beleidsmatige voordelen

Ook voor Regio Twente heeft het project voordelen:

- ✓ Realisatie van een belangrijk onderdeel van Agglonet Twente;
- ✓ Versterking van het stadsgewestelijk OV-systeem en de stedelijke samenhang;
- ✓ In het stedelijk netwerk wordt een volwaardig alternatief voor de (tweede) auto geboden, zeker gelet op de sterk verbeterde P&R- en busvoorzieningen (o.a. in Borne, Rijssen en Wierden);
- ✓ Eindigheid van de financiële regionale bijdrage (bijdrage max. voor 6 jaar);
- ✓ Aansluiting op de regionale ruimtelijke ontwikkelingen (bijv. Hart van Zuid, Kennispark)
- ✓ Sluit aan bij de 5% groeiambitie van het OV per spoor van het kabinet.

Toekomstvastheid van de aangeboden oplossing

NS heeft aangegeven dat het plan m.i.v. december 2008 (DR 2009) "maakbaar" is. In feite is in de huidige dienstregeling al een BUP (Basis Uur Patroon) door NS gereserveerd bij ProRail, waarbij al rekening is gehouden met een claim van zgn. "goederenpaden" door de goederenvervoerders. NS heeft recentelijk met de goederenvervoerbranche de inpasbaarheid besproken en er lijken geen onoverkomelijke problemen. Wel krijgt de stoptrein vanuit Enschede richting Apeldoorn een stationnement van 6 minuten in Hengelo om een goederentrein voor te laten gaan. Zoals gezegd is het de bedoeling dat met ingang van 2015 de nieuwe situatie wordt opgenomen in de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet (NS-concessie). Getracht zal worden hierover met het ministerie van Verkeer en Waterstaat nadere afspraken te maken.

Financiering exploitatietekort door Regio Twente

Zoals al eerder aangegeven is de exploitatie van de frequentieverhoging, ondanks dat er een forse groei van het OV wordt geprognoseerd, niet kostendekkend voor NS. De realisatie van het extra trein-aanbod zal door Regio Twente gefinancierd moeten worden.

Ook elders in het land is de afgelopen tijd door decentrale overheden betaald voor de frequentieverhoging op trajecten waar NS het treinvervoer verzorgt op basis van de door V&W verleende concessie op het Hoofdrailnet (HRN). Voorbeelden daarbij zijn de provincie Gelderland: stoptrein traject Deventer - Twello - Apeldoorn Osseveld - Apeldoorn; provincie Friesland: traject Wolvega - Leeuwarden ; provincie Noord-Brabant: nachtnet stedenband Brabant – Randstad en stadregio BRU: traject Utrecht-Breukelen.

Het is de bedoeling dat de exploitatietekorten door Regio Twente in principe worden betaald vanuit de BDU. Daarnaast heeft Regio Twente het project Agglonettrein Twente aangemeld als een van projectplannen in het kader van de Agenda van Twente en hiervoor een subsidie aangevraagd voor totaal € 875.000,00.

Verder zal V&W worden benaderd voor een subsidiebijdrage in het kader van het Actieplan Spoor (5% groeiambitie op het spoor). De exacte voorwaarden voor het verkrijgen een dergelijke subsidie zijn tot op heden echter nog niet bekend. Gesprekken hierover tussen V&W en Regio Twente vinden momenteel plaats. Ten slotte wordt nog met de provincies Gelderland en Overijssel gesproken over een financiële bijdrage voor het niet Twentse deel van de treindienst.

Aangezien de besluitvorming over zowel de projecten van de Agenda van Twente alsmede over het Actieplan Spoor nog enige tijd kan duren, wordt vooralsnog in afwachting van die besluitvorming voorgesteld de exploitatiekosten te dekken uit de BDU gevormde voorziening voor beleid in het kader van het Regionaal Mobiliteits Plan.

Besluitvormingstraject:

NS heeft aangegeven dat indien medio december 2008 de NS-dienstregeling in Twente op basis van het ingediende voorstel moet worden aangepast, er uiterlijk eind maart 2008 een formeel besluit door Regio Twente moet zijn genomen.

Voorstel

U wordt gevraagd in te stemmen

- de plannen voor een frequentieverhoging van de stoptreindienst Apeldoorn-Deventer-Almelo-Enschede;
- het beschikbaar stellen van een financiële bijdrage aan NS van max. € 3,4 mln. voor het afdekken van het exploitatietekort over de periode 2009 t/m 2014 en dit te dekken uit de BDU gevormde voorziening voor beleid in het kader van het Regionaal Mobiliteits Plan;
- het opstarten van de feitelijke inhoudelijke contractuele onderhandelingen met NS

Enschede, 3 maart 2008

dagelijks bestuur,

secretaris,

voorzitter,

dr. J.M.E. Traag

P.E.J. den Oudsten