

Onderwerp

Treinen MerwedeLingelijn

Bestuurlijke samenvatting van het voorstel

Het nieuwe beveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS) wordt geleidelijk in Nederland ingevoerd. Voor de MerwedeLingelijn (MLL) betekent dit dat alle treinen uiterlijk in 2026 moeten zijn voorzien van ERTMS. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) subsidieert ombouw (inbouwen van ERTMS) voor bestaande treinen.

De huidige treinen zijn veilig en betrouwbaar en voldoen aan de eisen zoals deze door Provinciale Staten zijn geformuleerd bij het beleidskader van de huidige concessie Drechtsteden Molenlanden Gorinchem (DMG). De bestaande treinen hebben echter wel een aantal aandachtspunten die de afgelopen jaren in de maatschappelijke belangstelling hebben gestaan, zoals het ontbreken van toiletten, een beperkte zelfstandige toegankelijkheid voor mensen met een fysieke beperking en per rijtuig slechts een deur per rijtuigzijde. Een alternatief voor de ombouw van de bestaande treinen is de aanschaf van nieuwe treinen, die al geschikt zijn voor ERTMS.

De vervoerder is de partij die nieuwe treinen aanschaf, maar Qbuzz kan dit niet zonder provinciale steun doen omdat de bestaande treinen nog lang niet zijn afgeschreven. De economische levensduur van de huidige treinen loopt tot 2038.

Gedeputeerde Staten onderkennen de voordelen van nieuwe treinen, maar constateren ook dat vroegtijdige vervanging van de bestaande treinen bepaald niet duurzaam is. Daarnaast ontbreken de financiële middelen binnen de bestaande kaders van ambitie 2 om de treinen te vervangen en zijn de financiële en exploitatierisico's groot. Gedeputeerde Staten kiezen daarom voor ombouw van bestaande treinen op basis van onderstaande overwegingen:

- Bij vervanging is het noodzakelijk om de huidige treinen in een keer af te schrijven, wat de provincie in 2026 direct € 27,3 miljoen kost. Binnen de bestaande financiële kaders is dekking hiervan niet mogelijk.
- Als voor dekking van dit bedrag toch een beroep gedaan zou worden op de OV-begroting, heeft dat grote en langdurige consequenties voor het OV in de hele provincie. Het zal dan onmogelijk zijn om noodzakelijke investeringen te doen in het herstel van het OV na corona, waardoor het voorzieningenniveau verder onder druk zal komen te staan. Hiermee kan de kwaliteit van het OV in de hele provincie niet meer gegarandeerd worden. Gedeputeerde Staten vinden het tot stilstand komen van verbeteringen in OV in de hele provincie onaanvaardbaar in relatie tot de aandachtspunten van de treinen op de MLL.

- Voor de aanschaf van nieuwe treinen is het verstrekken van een materieellening of garantstelling aan de vervoerder ter grootte van de investering in nieuwe treinen noodzakelijk. Dit kan negatieve consequenties hebben voor de schuldquote van de provincie, wat mogelijk gevolgen heeft voor toekomstige financieringskosten. Daarnaast is een risicoreservering noodzakelijk vanwege een debiteurenrisico.
- De aanschaf van nieuwe treinen brengt forse infrastructurele risico's met zich mee, waardoor de bruikbaarheid van nieuw materieel onzeker is. Bovendien is in het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI) geen dekking beschikbaar voor infrastructurele maatregelen. De treinen die nu op de markt beschikbaar zijn, zijn te lang voor sommige van de huidige perrons, waardoor die moeten worden verlengd om de gekoppelde treinstellen in de spits te kunnen inzetten. Daarnaast bestaat de kans dat nieuwe treinen een groter vermogen vragen dan de bestaande stroomvoorziening van de lijn kan leveren. Dit kan worden ondervangen met de uitbreiding van de capaciteit van deze onderstations, maar dit is kostbaar en het is onwaarschijnlijk dat deze uitbreiding tijdig gereed is. Een uiterste consequentie hiervan is dat de dienstregeling moet worden uitgedund tot een halfuurdienst totdat de capaciteit van de onderstations is uitgebreid, of dat de treinen zelfs in het geheel niet kunnen rijden. Dit is een onaanvaardbaar risico.
- Het verstrekken van een materieellening of garantstelling aan de vervoerder voor de aanschaf van nieuwe treinen kan leiden tot staatssteun.

Juridische aspecten

Ombouw van bestaand materieel heeft geen juridische consequenties. De ombouw valt binnen de bestaande kaders van de concessie DMG.

Formele bevoegdheid van Provinciale Staten

Gedeputeerde Staten kiezen voor ombouw van bestaande treinen. Hiervoor hebben zij binnen de bestaande kaders van de concessie DMG de bevoegdheid. Formeel hebben Provinciale Staten dus geen bevoegdheid tot het nemen van een besluit over ombouw van bestaand materieel. Wel kan Provinciale Staten instemming betuigen met een besluit van Gedeputeerde Staten op dit vlak.

Voorafgaande besluitvorming

Op 9 november 2016 hebben Provinciale Staten het Beleidskader Openbaar DAV vastgesteld ter voorbereiding op de aanbesteding van de concessie DMG. Hierin zijn geen aanvullende eisen gesteld ten aanzien van bestaande treinen, zoals toiletten. Aan PS is toen toegezegd de helft van de stations op de MLL van toiletten te voorzien.

Proces tot nu toe

Op 27 september 2021 heeft Gedeputeerde Zevenbergen Provinciale Staten per brief geïnformeerd over de treinen op de MerwedeLingelijn (PZH-2021-786200644). Hij heeft uitgelegd dat vervroegde afschrijving van de treinen tot kosten van circa € 30 miljoen zouden leiden, die niet uit bestaande middelen voor openbaar vervoer te bekostigen zijn.

Op 26 oktober 2021 hebben Provinciale Staten een tweede brief ontvangen (PZH-2021-789057807) waarin een aantal kostenposten is gespecificeerd. Bovendien is inzicht gegeven in een aantal risico's, waarvan onbekend is of en in welke mate zij zich zullen voordoen. De

Statencommissie BE heeft op 27 oktober 2021 over beide brieven gesproken. Vanwege de complexe materie heeft men toen gevraagd om een technische sessie te organiseren.

In de vergadering van Provinciale Staten van 10 november 2021 is bij behandeling van de begroting 2022 aan Gedeputeerde Staten gevraagd dekking voor de vervroegde afschrijving te zoeken en voor te leggen in de afgesproken technische sessie.

Ter voorbereiding van deze sessie heeft Gedeputeerde Zevenbergen op 25 januari 2022 een memo aan Provinciale Staten gestuurd met afwegingen ten aanzien van bestaande, of nieuwe treinen op de MLL. Op 9 februari 2022 hebben Gedeputeerde Staten op verzoek van Provinciale Staten in een brief aan de gemeenten langs de MLL en de provincies Utrecht en Gelderland gevraagd welk bedrag zij bereid zijn bij te dragen aan nieuwe treinen.

Participatie

Diverse gemeenten langs de MLL hebben de provincie schriftelijk gevraagd te investeren in nieuwe treinen. Het Reizigersoverleg voor de concessie DMG (RODAG) heeft zich bij brief van 7 oktober 2021 uitgesproken over de treinen van de MLL. Het RODAG bepleit nieuwe treinen om de maatschappelijke aandachtspunten op te lossen. In de Statencommissie van 27 oktober heeft een vertegenwoordiger van de Toiletalliantie zich ook uitgesproken ten gunste van treinen met toiletten.

Verdere procedure

Als Provinciale Staten het voorgestelde besluit nemen, zullen Gedeputeerde Staten van hun bevoegdheid gebruik maken en vervoerder Qbuzz vragen een opdracht te verlenen voor het inbouwen van ERTMS in de bestaande treinen.

Ontwerp-Besluit

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

Gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 22 februari 2022, met het besluitnummer PZH-2022-799424725;

Gelet op Artikel 105 lid 1 en 143 lid 2 van de Provinciewet;

Besluiten:

Instemming te betuigen met het besluit van Gedeputeerde Staten om treinen van de MerwedeLingelijn om te bouwen voor het ERTMS-beveiligingssysteem.

Den Haag, 6 april 2022

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

griffier,

voorzitter,

B.S.M. Sepers

drs. J. Smit

Bijlagen:

Bijlage achtergronden van ERTMS en de financiële consequenties van nieuwe treinen

Den Haag, 22 februari 2022

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

secretaris,

voorzitter,

--

drs. H.M.M. Koek

drs. J. Smit