


Provinciale Staten van Fryslân

Leeuwarden, 5 november 2019  
Verzonden, **- 7 NOV. 2019**

Ons kenmerk : 01710917  
Afd./Opgave : Infrastructuur en Mobiliteit  
Behandeld door :   
Uw kenmerk :  
Bijlage(n) :

Onderwerp : Zero-emissie treinvervoer

Geachte Statenleden,

Op 27 september 2017 heeft u het amendement “Zero Emissie openbaar vervoer Fryslân in 2025” aangenomen waarin u ons opdracht heeft gegeven om met een plan van aanpak te komen, waarin staat aangegeven langs welke stappen zero-emissie treinvervoer kan worden bereikt in 2025. Als vervolg hierop heeft u op 23 januari 2019 het stappenplan zero-emissie treinvervoer (01579648) vastgesteld, ter uitvoering van dit amendement. Hierin heeft u het volgende besluit genomen:

“DS opdracht te jaan om yn gearwurking mei de provinsje Grinslân, it Ryk, ferfierder Arriva en Prorail in konseptbusinesscase op te stellen foar de ymplementaasje fan de fariant batterijtrein mei snelladen en foar in part boppelieding, en dizze oan ús foar te lizzen ein 2019.”

Over de voortgang van de uitvoering van deze opdracht hebben we u eerder geïnformeerd bij brief van 10 juli 2019 (01679042) en vervolgens bij brief van 10 oktober 2019 (01699921).

In onze brief van 10 oktober jongstleden hebben we u aangegeven dat de batterijtrein niet tijdig in de concessie 2020-2035 kan worden ingezet, vanwege zich voordoende procedureel/juridische aspecten en financieel/technische aspecten, die we reeds in algemene zin als risico's benoemd hadden in het stappenplan ZE. Helaas is ons gebleken dat wij u met deze brief onvoldoende hebben geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van het amendement “Zero Emissie openbaar vervoer Fryslân in 2025”. Met deze brief geven wij u aanvullende informatie.

Op basis van de eerste onderzoeken in 2017 en 2018 leek het ombouwen van de huidige dieseltreinen tot batterijtreinen en het inzetten hiervan in de komende concessie 2020-2035

in 2025 haalbaar. Echter, tijdens het verdiepende vervolgonderzoek en de gesprekken rondom de uitvoering van uw opdracht is tot onze spijt gebleken dat de risico's zich zodanig ontwikkelden dat er sprake is van een fundamentele afwijking van de uitgangspunten genoemd in het stappenplan ZE, namelijk de relatief geringe provinciale financiële bijdrage en de deadline 2025, waardoor wij u geen sluitende businesscase kunnen voorleggen.

Het vervolgonderzoek heeft de navolgende inzichten opgeleverd.

In eerste instantie zijn we uitgegaan van de gebruikelijke bovenleiding-voltage van 1500 Volt. Echter, de ombouw van de huidige treinen naar batterijtreinen vraagt volgens Stadler een niet voor treinen gangbaar voltage van 750 Volt. Dit betekent dat er aanpassingen aan de bovenleiding moeten worden gerealiseerd en laadinfrastructuur moet worden ontwikkeld en bekostigd door ProRail. Tevens moet dit in de portefeuille van ProRail worden opgenomen. In dit proces is tevens opgenomen de termijn die nodig is om toestemming te verkrijgen voor afwijking van de TSI, zijnde Europese regelgeving. Voor het totale proces rekent ProRail een periode van 5-7 jaar.

Arriva geeft te kennen dat de batterijtrein alleen rendabel is als die minstens twaalf jaar ingezet kan worden. Dat betekent dat er al in 2023 mee gereden moet worden. Arriva kan niet eerder starten met het maken van de businesscase dan wanneer er uitsluitel is van ProRail over de genoemde infrastructurele randvoorwaarden. De businesscase van Arriva hangt samen met de hardheid van die gegevens. Pas vanaf dat moment kan Arriva plannen, ombouwen en realiseren. Nadat de eerste treinen zijn omgebouwd moeten deze voorafgaand aan de inbedrijfname een vrijgave-/goedkeuringsproces door de Inspectie Leefomgeving en Transport doorlopen. Dit alles vergt een zodanig tijdsbeslag dat niet voldaan kan worden aan de minimale exploitatieperiode die voor Arriva noodzakelijk is om de investering in materieel terug te verdienen.

De tussenresultaten van dit verdiepend onderzoek kunnen wij niet aanleveren in verband met het feit dat het hierbij gaat om concurrentiegevoelige bedrijfsgegevens, terwijl ProRail eerst een formele rapportage oplevert nadat zij hiervoor een gerichte opdracht van een overheid heeft gekregen. Vanwege de hiervoor geschetste perspectieven ten aanzien van de termijnen hebben wij deze opdracht vooralsnog niet verleend.

Om toch te voldoen aan uw achterliggende wens om te komen tot ZE treinvervoer in de loop van de nieuwe concessie 2020-2035 (later dan 2025) zijn de volgende opties te overwegen:

- Alsnog ombouw van de huidige GTW dieseltreinen tot batterijtrein, maar dan voor een kortere exploitatieperiode. Dit betekent een opdrachtverstrekking aan ProRail voor een gedetailleerd onderzoek naar de gewenste infrastructuur voor de omgebouwde batterijtreinen en de bijbehorende kosten inclusief risicoanalyse. Voor een dussdanig onderzoek zullen we een bedrag van € 100.000 moeten reserveren. Het onderzoek en mogelijke realisatie vergt een periode van 5-7 jaar. Dit betekent dat de exploitatieperiode van de batterijtrein wordt verkort en dat we te maken krijgen met hogere exploitatiekosten, die naar verwachting geheel of gedeeltelijk door de vervoerder op de provincie zullen worden verhaald. Mocht u als Staten van mening zijn dat het maken van een concept businesscase toch nodig is, dan lijkt het ons van belang dat u bij deze keuze ook afweegt of u garant wilt staan voor het exploitatietekort van, naar verwachting, tenminste 2 jaar. Bovendien zijn de GTW treinen in 2035 (einde concessie) 30 jaar oud en daarmee economisch zo goed als afgeschreven. Dit betekent dat van het overnemen van een tiental treinen door de nieuwe vervoerder, met een aan ze-

kerheid grenzende waarschijnlijkheid, dan ook geen sprake zal kunnen zijn. Ook dienen we rekening te houden met het risico dat bij einde concessie in 2035 de toegepaste unieke infrastructuur voor de voor Fryslân omgebouwde GTW treinen niet passend is voor standaard/nieuw ZE materieel. Bij de volgende concessie 2035-2050 zullen nieuwe ZE treinen mogelijk een andersoortig laad infra vereisen, zowel bij waterstof techniek als bij nieuwe batterij techniek. De ontwikkeling van nieuw ZE treinmaterieel vindt nu plaats bij de treinproducenten en zal zich het komende decennium uit ontwikkelen.

- Andere mogelijkheden voor Zero Emissie treinvervoer zijn o.a.:
  - vervroegde instroom nieuwe ZE treinen (waterstof- of batterijtreinen);
  - volledige elektrificatie inclusief materieel;
  - partiële elektrificatie inclusief materieel.

Deze mogelijkheden kunnen in ieder geval niet voor 2025 gerealiseerd worden en hebben daarnaast een veel grotere financiële impact dan de hiervoor besproken ombouw. Dit is ook benoemd in het stappenplan ZE trein. Een verdere uitwerking is alleen zinvol als er nieuwe uitgangspunten worden geformuleerd, waarbij gedacht moet worden aan termijnen, financiële randvoorwaarden en of wij een Fryske oplossing of een uniforme oplossing op andere schaal (regionaal/internationaal, aansluiten bij brede ontwikkelingen in de treinsector) wensen.

Samenvattend: de opdracht die u ons in 2019 hebt gegeven om, aansluitend op uw amendement uit 2017 om in 2025 ZE treinvervoer te bereiken, u eind 2019 een conceptbusinesscase voor te leggen, is helaas niet haalbaar gebleken. Het is primair aan uw Staten om te besluiten hoe het nu verder moet. Alles in ogenschouw nemende lijkt het ons het beste dat we ons richten op ZE treinvervoer vanaf 2035 of zoveel eerder als mogelijk. In dit proces trekken we gezamenlijk op met het Rijk, ProRail en provincie Groningen (o.a. pilot waterstof-trein). Hiervoor stellen we samen een ontwikkelagenda Zero Emissie treinvervoer Noord-Nederland op, waarbij het Rijk de doelstelling heeft om dit in ieder geval voor 2050 te realiseren. Vanuit de provincies zetten we uiteraard in op versnelling van dit traject. Hierover worden afspraken gemaakt in het BO MIRT najaar 2019.

Ten aanzien van de stikstofproblematiek laten wij uitzoeken wat de huidige stikstof depositie is van de GTW dieseltreinen en de nieuwe WINK treinen die op H(ydro-treated)V(egeable)O(il) rijden. Hierover zullen we u informeren.

Wij zijn indien nodig en/of gewenst bereid met u van gedachten te wisselen over zero-emissie treinvervoer.

Gedeputeerde Staten van Fryslân,

drs. A.A.M. Brok, voorzitter

R.E. Bouius - Riemersma, MBA MCM, secretaris

voor deze drs. A.L. Piet, loco-secretaris