

Gedeputeerde Staten van Fryslân.
T.a.v. mevrouw A. Fokkens
Postbus 20120
8900 HM Leeuwarden
secr.gs.fokkens@fryslan.frl

Ons Kenmerk: 03-2020
Plaats en Datum: Leeuwarden, 24 april 2020
Onderwerp: Decentralisatie sprinters

Geachte mevrouw Fokkens,

Binnenkort zal het besluit worden genomen over het al dan niet decentraliseren van de stoptreinen op het spoortraject Leeuwarden-Zwolle. Indien wordt besloten tot decentralisatie zal er voor de reizigers veel veranderen. Het Rocov kijkt als reizigersadviesorgaan vanuit het perspectief van de reiziger naar de voor- en nadelen van de decentralisatie. Het Rocov komt tot de slotsom dat decentralisatie voor de Friese reizigers voornamelijk negatieve gevolgen zal hebben. Onderstaand geven wij enkele voorbeelden van de gevolgen die reizigers ondervinden wanneer de stoptreinen en de intercity's op hetzelfde spoortraject door verschillende vervoerders worden verzorgd.

Bij verstoringen/uitval van de dienstregeling van een van de vervoerders is het kiezen voor de eerstvolgende trein niet meer vanzelfsprekend (voor wie bijvoorbeeld van Leeuwarden naar Heerenveen wil reizen). Abonnementhouders kunnen niet kosteloos switchen naar een ander vervoerbedrijf. Of mensen die al hebben ingecheckt bij de ene vervoerder en net hun trein missen kunnen niet zomaar op de trein van de andere vervoerder stappen zonder eerst weer om te moeten checken.

Het traject Leeuwarden-Zwolle gaat door de provincies Fryslân, Drenthe en Overijssel. Deze drie provincie hebben alle hun specifieke eisen aan de dienstregeling die niet altijd verenigbaar zijn, waardoor het nog zeer de vraag is of de Friese reizigers er bij decentralisatie op vooruitgaan.

Abonnementhouders hebben minder keuze. Wanneer zij een ketenreis plannen (bijvoorbeeld om naar de Randstad te reizen) hebben zij alleen de mogelijkheid om de treinen te nemen van de vervoerder bij wie ze een abonnement hebben (tenzij ze bereid zijn bij te betalen voor een traject waarop ze al een abonnement hebben).

Twee vervoerders op hetzelfde spoor betekent dat er commerciële belangen zijn van twee partijen (en contractafspraken van die vervoerders met hun aanbestedende overheden) die moeten worden verenigd in één dienstregeling. Met één vervoerder is het al passen en meten op het spoortraject door de vele brugopeningen.

Friesland heeft al twee spoorvervoerders, Arriva en NS. Indien daar door het aanbesteden van het traject Leeuwarden-Zwolle nog een vervoerder bij komt, betekent dit, dat er op station Leeuwarden drie verschillende poortjes of paaltjes komen voor het inchecken, uitchecken en omchecken naar de verschillende vervoerders. Voor de reizigers is dit een uiterst chaotisch en onpraktisch bijeffect van de decentralisatie. Ook het intercystation Heerenveen zal dan poortjes en incheck/uitcheckpalen van twee vervoerders krijgen. De vraag hierbij is of dit in de toekomst kan worden opgelost door een andere wijze van betalen voor reizen in het OV.

Bij toekomstplannen over een snellere verbinding naar de Randstad is er altijd die andere vervoerder op het traject waarmee ook rekening gehouden dient te worden. De eventuele mogelijkheid om een stoptrein en een intercity in Zwolle te combineren en af te splitsen wordt bij een besluit tot decentralisatie geblokkeerd. Daarmee vervalt ook de mogelijkheid om de verbinding met de Randstad vanuit Fryslân te versnellen door het koppelen aan een vooruitrijdende stoppende intercity, waarin ook de stations Steenwijk en Meppel worden meegenomen en daardoor geen achteruitgang hoeven te ervaren.

Alles overziend adviseren wij negatief op het eventuele voornemen tot decentralisatie van de sprinters op spoortraject Leeuwarden - Zwolle.

Met vriendelijke groet, namens het bestuur van Rocov Fryslân



Ton Ettema, voorzitter