

---

3 juni 2008  
Corr.nr. 2008-29.545, VV  
Zaaknr. 105534

Nummer 19/2008

---

**Voordracht** van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten van Groningen betreffende de reactivering van de spoorlijn Groningen - Veendam.

---

**SAMENVATTING:**

Eén van de punten uit ons collegeprogramma is de reactivering van de spoorlijn Groningen - Veendam. ProRail heeft een planstudie uitgevoerd naar de kosten die hiermee gemoeid zijn. Deze investeringskosten bedragen € 15 miljoen (prijsspeil 2008, exclusief BTW). Daarnaast zijn afspraken gemaakt over de exploitatievergoeding met Arriva. Deze afspraken hebben geresulteerd in een bijdrage van de provincie Groningen aan Arriva voor de exploitatie van de spoorlijn Groningen - Veendam van € 4,1 miljoen per jaar (prijsspeil 2007). In deze onderhandeling is ook de vergoeding voor de tweede sneltrein tussen Groningen en Leeuwarden meegenomen per 2015. Deze is vastgesteld op € 0,- vanaf invoering tot einde concessie (2020). U wordt gevraagd in te stemmen met bovenstaande inzet van middelen.

## Voorbehoud

Deze voordracht is onder voorbehoud van ondertekening van het convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn. Deze voordracht doet namelijk een beroep op middelen die hierin zijn opgenomen. Echter om de reactivering van de spoorlijn Groningen - Veendam niet te vertragen, is het zaak in september een beslissing te nemen over de financiering. Vandaar dat deze voordracht vooruitlopend op de ondertekening van het convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn reeds aan u verzonden wordt, zodat deze op 17 september 2008 behandeld kan worden in Provinciale Staten. De ondertekening van het convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn is op het moment van schrijven van dit stuk voorzien op 23 juni 2008.

## Inleiding

In ons collegeprogramma hebben wij onder meer de reactivering van de spoorlijn Groningen - Veendam opgenomen. Wat betreft de infrastructuur is dit project opgeknipt in twee delen: namelijk Groningen hoofdstation - Groningen Europapark en Groningen Europapark - Veendam. Wij hebben ProRail gevraagd voor het gehele traject een planstudie uit te voeren om te bezien welke dienstregeling er mogelijk is, in hoeverre de infrastructuur aangepast moet worden en welke kosten hiermee gemoeid zijn. Inmiddels zijn de resultaten van deze planstudie bekend. In de planstudie zijn de infrastructurele aanpassingen op het traject Groningen hoofdstation - Groningen Europapark niet meegenomen. Dit baanvak maakt namelijk onderdeel uit van het hoofdrailnet en zal apart uitgewerkt worden, gezien het voornemen van de NS om per 2010 met vier treinen te gaan rijden tussen Groningen en Zwolle en vice versa. Voor de infrastructurele maatregelen op het baanvak Groningen - Veendam is een bedrag van 29 miljoen euro opgenomen in het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn.

Uit de planstudie van ProRail komt naar voren dat de reactivering van de spoorlijn naar Veendam per maart 2010 mogelijk is. Daarnaast hebben wij onderhandeld met Arriva over de exploitatiebijdrage die de provincie Groningen gaat betalen aan Arriva bij reactivering van de spoorlijn Groningen - Veendam als uitbreiding op de lopende concessie.

## **Geschiedenis spoorlijn Groningen-Veendam**

In 1899 werd de NOLS (Noordooster Locaalspoorweg-Maatschappij) opgericht. Deze bouwde in korte tijd een onwaarschijnlijk groot netwerk op. Men kon vanuit Almelo, Zwolle, Assen en Delfzijl bereiken zonder sporen van een andere maatschappij te berijden. Stadskanaal was het belangrijkste knooppunt van de NOLS. Op 31 december 1915 werd voor de realisering van het traject Stadskanaal-Ter Apel de spoorwegmaatschappij Stadskanaal-Ter Apel-Rijksgrens (STAR) opgericht. De opening van dit traject vond plaats op 2 mei 1924. De spoorwegen van de NOLS (inclusief de STAR-lijn) kenden alle, gedurende enige tijd, personen- en goederenvervoer. Het netwerk is geleidelijk gereduceerd door een gefaseerde trajectgewijze stillegging voor personenvervoer en later ook voor goederenvervoer.

In de jaren dertig werden de gevolgen van de economische crisis en van de concurrentie van het wegtransport voor het spoorwegnetwerk merkbaar. Dit resulteerde in teruglopende reizigersaantallen. Overigens was en bleef het baanvak tussen Zuidbroek en Stadskanaal het beste wat betreft reizigersaantallen. In mei 1934 werd het personenvervoer tussen Stadskanaal en Ter Apel gestaakt. Dit gebeurde nog voor de oorlog met het hele NOLS-netwerk tussen Emmen - Assen en Delfzijl. De bus verving gericht de trein. Na heropening in de oorlog viel het doek voor het laatste treinverkeer op de verbinding Groningen - Veendam in 1953. Na de oorlog verdween geleidelijk ook het goederenvervoer. Op Zuidbroek - Musselkanaal werden tot 1990 nog goederen vervoerd. Bij de sluiting van het traject Veendam - Musselkanaal werd dat baanvak overgenomen door een nieuwe STAR, een museum-maatschappij gevestigd in Stadskanaal.

Tot 1999 reed de Nederlandse Spoorwegen op de lijnen van het noordelijk spoorwegennet in opdracht van het rijk. In 1999 is de verantwoordelijkheid voor het spoorvervoer overgedragen aan de provincie Groningen. De eerste concessie is uitgegeven aan NoordNed. NoordNed heeft vanaf 1999 tot december 2005 het spoorvervoer verzorgd. Vanaf december 2005 heeft Arriva de concessie voor het treinvervoer op de noordelijke nevenlijnen.

## **Resultaten planstudie**

### *Dienstregeling*

Uit de planstudie blijkt dat het mogelijk is om met de huidige infrastructuur twee treinen per uur van en naar Veendam te laten rijden. Randvoorwaarde hiervoor is wel dat de goederenvervoerders op het traject Zuidbroek - Veendam willen meewerken aan de gekozen oplossingsrichting. Deze twee treinen per uur komen in de plaats van de extra stoptrein Groningen - Zuidbroek, welke sinds september 2007 is opgenomen in de dienstregeling als voorloper op de treinen naar Veendam. Dit houdt in dat er vanaf maart 2010 vier treinen in kwartierligging zullen rijden tussen Groningen en Zuidbroek. Van deze vier treinen zullen twee doorrijden als stoptrein naar Nieuweschans en één keer per twee uur naar Leer en vice versa, net als in de huidige dienstregeling. Daarnaast zullen twee treinen doorrijden naar Veendam en vice versa.

### *Infrastructuur*

Het spoor tussen Zuidbroek en Veendam zal geschikt gemaakt worden voor personenvervoer met een maximumsnelheid van 100 km/uur met uitzondering van de bogen. Daarnaast dient een nieuw stuk spoor aangelegd te worden nabij het emplacement in Veendam. Tenslotte wordt in Veendam een nieuw perron gebouwd.

### *Overwegveiligheid*

Met betrekking tot overwegveiligheid is in de planstudie geconstateerd dat een aantal kleinschalige maatregelen genomen dienen te worden op het traject Groningen - Veendam. Het betreft de volgende zaken:

- het aanpassen van een aantal aankondigingen;
- het bijplaatsen van een aantal spoorwegbomen;
- het dichten van een aantal "gaten" in de huidige overgangen;
- overleg met partijen over het opheffen van een aantal particuliere overwegen of het plaatsen van hekwerk;
- en het beveiligen van een aantal onbeveiligde overwegen.

De overweg in de Esperantoweg is niet meegenomen in dit project, aangezien deze in het samenloopbaanvak met de NS-treinen vanuit Assen ligt. Aangezien de NS de frequentie tussen Zwolle en Groningen ook gaat verhogen per 2010 is het wel noodzakelijk dat deze overweg opgepakt wordt.

### *Geluid*

Uit de studie naar het geluid blijkt dat de toename van het reizigersverkeer past binnen de normen van de Wet Geluidshinder. Hierdoor zijn geen aanvullende maatregelen noodzakelijk.

### *Financiëel*

ProRail heeft aangegeven bovenstaande werkzaamheden uit te kunnen voeren voor een bedrag van € 15 miljoen (prijspeil 2008, exclusief BTW).

## **Exploitatievergoeding**

### *Algemeen*

Naast de aanpassingen aan de infrastructuur hebben wij met Arriva overlegd over de provinciale vergoeding (de exploitatievergoeding) voor het laten rijden van de treinen. In de lopende concessie heeft Arriva tarieven opgenomen voor meerwerk. Hierin staat dat Arriva een tarief rekent van € 9,06 (prijspeil 2007) per dienstregelingkilometer indien er nieuw treinmaterieel besteld dient te worden door Arriva. Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd met de BDU-index (in 2008 1,75% en waarschijnlijk in 2009 e.v. 2%). Voor de reactivering van de spoorlijn naar Veendam gaat het om 525.284 extra dienstregelingkilometers ten opzichte van de huidige exploitatie. Aangezien wij het tarief aan de hoge kant vonden, zijn wij met Arriva hierover in onderhandeling gegaan.

### *Groningen-Veendam*

Het resultaat van de onderhandeling met Arriva is dat Arriva de treinen naar Veendam voor € 7,92 (prijspeil 2007) wil rijden, oftewel een besparing van 13%. De exploitatiebijdrage die de provincie dient te betalen aan Arriva bedraagt daarmee € 4.160.249,- (prijspeil 2007). Daarnaast is afgesproken dat de dienstregelingkilometerprijs eenmalig niet geïndexeerd wordt in 2010. Daarmee loopt de besparing op tot iets meer dan 14%. Bovenstaande bedragen zijn inclusief de gebruikersvergoeding spoor die aan ProRail betaald moet worden.

Een belangrijk punt in de onderhandeling was het te verwachten gemiddelde aantal in- en uitstappers per dag op de spoorlijn Groningen – Veendam. Wij schatten dit aandeel aanzienlijk hoger in (2765, conform het rapport van Goudappel Coffeng) dan Arriva (1650), wat grote consequenties heeft voor de te verwachten opbrengsten en daarmee het bedrag wat de provincie wil bijdragen aan de reactivering. Hierover is afgesproken dat de opbrengsten fifty-fifty worden verdeeld tussen Arriva en de provincie op het moment dat het aantal in- en uitstapper de 2000 personen per dag overstijgt. Volgens opgaaf van Arriva komen deze opbrengsten neer op gemiddeld € 700,- per jaar per extra reiziger. Hierbij dient te worden opgemerkt dat wij ook invloed uit kunnen oefenen op het aantal instappers door het busvervoer zo goed mogelijk te laten aansluiten op de trein.

### *Groningen-Leeuwarden*

Naast de reactivering van de spoorlijn Groningen – Veendam hebben wij (samen met de provincie Friesland) de ambitie om op het traject Groningen – Leeuwarden een tweede sneltrein te laten rijden. Hiervoor is uitbreiding van de infrastructuur noodzakelijk. De middelen hiervoor zijn eveneens opgenomen in het compensatiepakket Zuiderzeelijn. Hierdoor is het zeer reëel dat de ambitie van een tweede sneltrein op korte termijn gerealiseerd kan worden. ProRail heeft in een oriënterend gesprek over de infra-aanpassingen aangegeven dat dit wellicht per 2015 mogelijk is.

Aangezien ook voor de uitbreiding van de dienstregeling op deze lijn een extra exploitatiebijdrage aan Arriva dient te worden betaald conform het gestelde in de lopende concessie, is dit meegenomen in het onderhandelingsproces over de spoorlijn Groningen - Veendam. Dit was noodzakelijk omdat beide ambities gerealiseerd dienen te worden binnen het beschikbare budget. Arriva heeft in de onderhandeling aangeboden de tweede sneltrein (voor het Groninger deel) te willen rijden voor € 0,-, aangezien Arriva verwacht dat deze lijn voldoende potentie heeft wat betreft reizigersaantallen. Aan dit aanbod heeft Arriva wel de voorwaarde gekoppeld dat bij het toekennen van de concessie in 2020 aan een andere vervoerder dan Arriva, het extra materieel dat voor de extra sneltrein op Leeuwarden – Groningen is aangeschaft tegen boekwaarde overgaat naar de nieuwe concessiehouder.

### *Resultaat*

Voor de ambities aangaande de reactivering van de spoorlijn Groningen - Veendam en het laten rijden van een tweede sneltrein op het traject Groningen - Leeuwarden waren normaal gesproken exploitatiebijdragen van respectievelijk € 4.759.073,- en € 1.317.144,- noodzakelijk. Na de

onderhandelingen met Arriva is hiervoor één gezamenlijk bedrag van € 4.160.249,- afgesproken. De gemiddelde prijs per kilometer van de twee trajecten komt hiermee uit op € 5,63. Deze afspraken zijn vastgelegd in de brief aan Arriva van 28 maart 2008.

## **Financiën**

De kosten voor de reactivering Groningen - Veendam zijn op te splitsen in kosten voor de infrastructurele aanpassingen en de jaarlijkse exploitatiebijdrage.

### *Infrastructuur*

In het convenant over het Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn is bij de Concrete Projecten € 29 miljoen opgenomen voor de infrastructurele kosten van de spoorlijn Groningen - Veendam. Zoals uit bovenstaande blijkt, is op dit moment € 15 miljoen nodig voor de infrastructurele aanpassingen op het traject Groningen Europapark - Veendam. Hiermee blijft nog € 14 miljoen beschikbaar voor de verbinding Groningen - Veendam. Zoals hiervoor is vermeld, is bij de ramingen van de ZZL-projecten ook een gedeelte van de kosten voor het oplossen van de overweg in de Esperantoweg toebedeeld aan de reactivering Groningen - Veendam. Daarnaast dient nog een bedrag aan ProRail betaald te worden om meerkosten in het beheer en onderhoud af te kopen. De resterende 14 miljoen is onder andere beschikbaar voor deze uitgaven en zal conform de spelregels van de ZZL-middelen ingezet worden.

### *Exploitatie*

De jaarlijkse kosten voor de exploitatie à € 4.160.249,- (prijspeil 2007) dienen te worden gedekt uit het budget BDU regionaal spoor. Dit budget is opgebouwd uit verschillende posten, namelijk de exploitatiebijdrage, de gebruikersvergoeding, de vergoeding kaartautomaten en de reservering BDU spoor.

In de reservering BDU spoor is vanaf 2010 € 3.271.899,- structureel beschikbaar (prijspeil 2007). Voorgesteld wordt om dit bedrag in te zetten voor de exploitatiebijdrage.

Met de decentralisatie van de noordelijke nevenlijnen heeft de provincie Groningen een vergoeding gekregen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor het gebruik van de kaartautomaten van NS. Deze vergoeding valt vanaf de invoering van de OV-chipkaart vrij binnen de BDU Regionaal Spoor en bedraagt € 694.620,- (prijspeil 2007). Voorgesteld wordt om deze vrijval eveneens in te zetten voor de exploitatiebijdrage.

Binnen de andere twee posten van het budget BDU Regionaal Spoor, de exploitatiebijdrage en de gebruikersvergoeding, is geen financiële ruimte beschikbaar.

Tenslotte hebben wij gesprekken gevoerd met de gemeente Veendam om voor enkele jaren ook een bijdrage te leveren aan de exploitatievergoeding. Gesproken is over een bijdrage van maximaal € 150.000,- per jaar voor deze jaren. In een vervolggesprek zal moeten blijken welk bedrag de gemeente Veendam uiteindelijk wil bijdragen.

In totaal is dus maximaal € 4.116.519,- (prijspeil 2007) per jaar beschikbaar. Dit komt nagenoeg overeen met de benodigde € 4.160.249,- (prijspeil 2007). De verwachting is dat dit verschil gedekt kan worden uit het gedeelte van de reizigersopbrengsten welke fifty-fifty verdeeld wordt bij meer dan 2000 in- en uitstappers per dag. Mocht dit niet het geval zijn dan kan dit verschil in elk geval tot einde concessie (2020) gedekt worden uit de opgebouwde reserve in de reservering BDU spoor. Mocht onverhoopt de OV-chipkaart later dan maart 2010 worden ingevoerd dan kan het tekort wat hierdoor ontstaat op de exploitatiebijdrage ook gedekt worden uit de reservering BDU spoor. In de reservering BDU spoor is namelijk de afgelopen jaren gespaard voor spoorse maatregelen. In het verleden zijn de meerkosten voor de verdubbeling van de spoorbrug bij Zuidhorn hieruit betaald en is de exploitatiebijdrage voor de derde trein tussen Groningen en Zuidbroek hieruit betaald.

## **Vervolg**

Zoals beschreven heeft ProRail aangegeven dat het mogelijk is om per maart 2010 weer treinen te laten rijden tussen Groningen en Veendam. Hiervoor is het echter wel noodzakelijk dat ProRail in september 2008 ook kan starten met de daadwerkelijke uitvoering van het project. Vandaar dat een spoedige besluitvorming over de middelen gewenst is.

## **Voorstel**

Wij stellen u voor in te stemmen met het in ontwerp bij deze voordracht gevoegde besluit.

Groningen, 3 juni 2008.

Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen:

M.J. van den Berg , voorzitter.

H.J. Bolding , secretaris.

**Provinciale Staten van Groningen:**

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 3 juni 2008, nr. 2008-29.545, VV;

**BESLUITEN:**

1. in te stemmen met het voorstel tot uitvoering van infrastructurele aanpassing aan de spoorlijn Groningen - Veendam.
2. in te stemmen met het beschikbaar stellen van een krediet van € 15 miljoen voor deze uitvoering, en dit bedrag te dekken uit de beschikbare gestelde bedragen in het kader van het convenant RSP-ZZL-pakket;
3. in te stemmen met het beschikbaar stellen van de exploitatiebijdrage voor de reactivering van de spoorlijn Groningen – Veendam à 4,1 miljoen en deze te dekken uit de Reservering BDU Spoor, de vrijval van de vergoeding kaartautomaten en de bijdrage van de gemeente Veendam;
4. in te stemmen met het voorstel om de exploitatie van de tweede sneltrein op de lijn Groningen – Leeuwarden in te kopen voor € 0,-;

Groningen,

Provinciale Staten voornoemd:

, voorzitter.

, griffier.