
12 maart 2019
Documentnummer: 2019-020233, MB
Dossiernummer : K1593

Voordracht van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten van Groningen voor een realisatiebesluit van de reactivering van de spoorverbinding Veendam-Stadskanaal.

1. Samenvatting

Het reactiveren van de verbinding Veendam - Stadskanaal voor het openbaar vervoer per spoor is essentieel voor de sociaal economische ontwikkeling en vitaliteit van de regio. Een regio waar het gezien de toch perifere ligging extra belangrijk is dat steden zoals Stadskanaal en Emmen met hun economisch belang en hun (zorg)voorzieningen goed bereikbaar zijn. Een eerste stap in het verbeteren van de bereikbaarheid per spoor in deze regio was de reactivering van de spoorlijn Groningen - Veendam. Wij staan nu aan de vooravond van de tweede stap, de reactivering van het spoor tussen Veendam en Stadskanaal.

Met deze voordracht stellen wij uw Staten namelijk voor een realisatiebesluit te nemen voor de reactivering van de spoorverbinding Veendam - Stadskanaal. De afgelopen jaren is gewerkt om te komen tot een voorkeursoplossing voor deze tweede stap. Deze voorkeursoplossing is nu bekend waardoor aan uw Staten kan worden voorgesteld om een realisatiebesluit te nemen over deze tweede stap, waarmee de huidige treindienst Groningen - Veendam kan doorrijden naar Stadskanaal. De huidige voorkeursoplossing gaat daarmee uit van het doorrijden van de huidige stoptreinen. De reistijd Groningen - Stadskanaal bedraagt bij deze stap 2 zo'n 41 minuten.

Tijdens het onderzoek naar deze voorkeursoplossing, hebben wij geconstateerd dat er goede kansen zijn om ook snel een derde stap te nemen; namelijk een sneltrein naar Stadskanaal in plaats van een stoptrein. Parallel aan de Realisatiefase van de voorkeursoplossing zullen wij ook de mogelijkheden van deze derde stap (een sneltrein) onderzoeken. Net als bij de huidige voorkeursoplossing zullen wij ook bij het onderzoek naar deze derde stap er rekening mee houden dat de trein dan mogelijk na stap 3 op termijn ook doorgetrokken zou kunnen worden naar Emmen.

In 2020 geldt voor een aantal projecten binnen het RSP dat zij zijn afgerond dan wel dat zij dusdanig ver zijn dat een update kan worden gegeven over mogelijke tegenvallers en meevallers bij al deze projecten, zoals benoemd in onze voordracht 50/2018 over het project Wunderline. Binnen de realisatiefase van de reactivering Veendam-Stadskanaal sluiten wij hierop aan waarbij wij bij u terugkomen met de uitkomsten van het onderzoek naar de mogelijkheden van stap 3, een sneltrein naar Stadskanaal.

Met deze voordracht stellen wij u voor, overeenkomstig de provinciale MIT-systematiek, een realisatiebesluit te nemen voor de reactivering van de spoorverbinding Veendam - Stadskanaal ten behoeve van het openbaar vervoer en hiervoor een krediet van € 62,8 miljoen (prijspeil 2018) beschikbaar te stellen, zodat opdracht aan ProRail kan worden verleend om de projectfasen te doorlopen voor de verdere uitwerking van de realisatie.

2. Doel en wettelijke grondslag

Deze voordracht heeft als doel u te informeren over de resultaten uit de planuitwerkingsfase, de voorkeursoplossing. Wij stellen u voor op basis van deze voordracht een realisatiebesluit te nemen voor de reactivering van de spoorverbinding Veendam - Stadskanaal. Daarnaast stellen wij u voor om voor de nadere uitwerking van deze voorkeursoplossing (en subvarianten) een krediet beschikbaar te stellen van € 62,8 miljoen (prijspeil 2018).

3. Procesbeschrijving en planning

Op basis van de voordracht 12/2008 hebben uw Staten ingestemd met het convenant RSP en het deelprogramma Regionaal Mobiliteitsfonds (RMF). In het RMF is onder meer het project Bereikbaarheid Veenkoloniën met een budget van € 46 miljoen (prijspeil 2007) opgenomen. Dit

budget is bedoeld om de spoorlijn Veendam - Stadskanaal te reactiveren en daarmee tot een structuurversterking van de Veenkoloniën te komen.

Na de reactivering van de spoorverbinding Zuidbroek - Veendam is er een aantal verkennende onderzoeken uitgevoerd, waarna uw Staten in 2012 overeenkomstig de provinciale MIT-systematiek een planuitwerkingsbesluit hebben genomen voor de reactivering van de spoorverbinding Veendam-Stadskanaal (voordracht 46/2012). Via voordracht 46/2012 heeft u tevens besloten een extra bijdrage voor de reactivering beschikbaar te stellen waarbij het budget, omgezet naar prijspeil 2018, € 64,7 miljoen bedraagt. De planuitwerkingsfase is in twee deelfases onderverdeeld. Bij brief van 18 september 2017 (2017-080.865/36/A.9) hebben wij u over de voortgang geïnformeerd.

Op 22 november 2018 hebben wij een constructief Bestuurlijk Overleg MIRT gevoerd met de minister en staatssecretaris van IenW en de minister van BZK. Specifiek ten aanzien van reactivering van de spoorlijn Veendam-Stadskanaal onderkent ook het Rijk dat dit een belangrijke bijdrage kan leveren aan de bereikbaarheid in de regio en is van rijkswege, kort samengevat, aangegeven met ons naar mogelijkheden tot reactivering te willen zoeken.

De planuitwerkingsfase is nu afgerond. Binnen deze fase is de voorkeursoplossing in nauwe samenspraak en afstemming met betrokken partijen bepaald. Als onderdeel hiervan is bepaald onder welke spoorstatus de spoorlijn het beste kan worden gereactiveerd. Er is overeenstemming met de Stichting Stadskanaal Rail (STAR), bereikt als eigenaar en gebruiker van het tracé Veendam - Stadskanaal, een basisdienstregeling vastgesteld en de kosten zijn in beeld gebracht. Vanwege de eerdere onzekerheid over de spoorstatus en daarmee over de medewerking van ProRail konden niet alle stappen in samenwerking met ProRail doorlopen worden. ProRail zal daarom allereerst de voorkeursoplossing van de provincie uitwerken waardoor er achtereenvolgens een voorkeursbeslissing en projectbeslissing volgens de ProRail-kernprocessen kan worden genomen.

De bijzondere status van het stuk spoorlijn en de afspraken die hierover gemaakt moesten worden met de verschillende partijen heeft beduidend meer tijd gekost dan bij andere spoorprojecten het geval was. Dat lichten wij later in deze voordracht nog toe. Met de huidige stand van het project is de planning op dit moment dat de infrastructuur eind 2024 gereed kan zijn en dat Arriva daarna kan gaan rijden.

4. Begroting

Zoals hierboven aangegeven bedraagt het door u gereserveerde budget € 64,7 miljoen. Intussen is hier € 1,9 miljoen van besteed aan de planuitwerking. Het krediet dat met dit besluit aan de orde is bedraagt omgezet naar prijspeil 2019 € 62,8 miljoen en kan worden gedekt uit de hiervoor in het programma RSP gereserveerde middelen. Het begrotingsprogramma betreft Bereikbaarheid deelprogramma Openbaar vervoer. Naast bovengenoemde € 64,7 miljoen heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een bedrag van € 5 miljoen beschikbaar gesteld. De jaarlijkse exploitatielasten en de jaarlijkse kosten voor beheer en onderhoud zullen te zijner tijd worden gedekt binnen de duVV (decentralisatie uitkering Verkeer en vervoer)

5. Inspraak/participatie

In deze fase is veelvuldig overleg gevoerd met direct betrokken partijen, waaronder de STAR, Arriva, de gemeenten Veendam en Stadskanaal, het ministerie van IenW, ProRail en IL&T (Inspectie Leefomgeving en Transport).

6. Nadere toelichting

Inleiding

In het kader van de bereikbaarheid en leefbaarheid van onze regio is er behoefte om de bestaande spoorlijn tussen Veendam en Stadskanaal te reactiveren voor het personenvervoer. Daardoor ontstaat er een spoorverbinding met de stad Groningen. De lijn Zuidbroek-Veendam is in 2011 als eerste stap op de corridor al gereactiveerd en is een groot succes: het aantal reizigers per trein is hoger dan (op grond van het vroegere aantal busreizigers) werd verwacht: ruim 1.900 in- en uitstappers maken op een gemiddelde werkdag gebruik van de trein. Voor Stadskanaal is minimaal hetzelfde aantal in- en uitstappers te verwachten, waarmee Stadskanaal ook tot de meest gebruikte stations van de provincie Groningen zal gaan behoren.

De reactivering van Veendam - Stadskanaal, de tweede stap op deze corridor, is aanmerkelijk complexer gebleken dan die van Zuidbroek - Veendam. Dit omdat de spoorlijn in eigendom is van museumspoorlijn STAR. In de zomerperiode rijdt de STAR met de stoomtrein volgens een dienstregeling naar Veendam. Daarnaast zijn er rijdagen met één of meer ritten bij evenementen (bijvoorbeeld het stoomweekend) en zijn er ritten voor bedrijfsuitjes. De spoorlijn heeft in de spoorwegwetgeving momenteel de status Bijzonder Spoor en is daarmee wel geschikt voor een museumspoorlijn met een lage frequentie en lage snelheid, maar voldoet niet aan de eisen voor het rijden als openbaar personenvervoer.

Recent zijn wij erin geslaagd om met ProRail en het ministerie van IenW de afspraak te maken dat het baanvak, bij reactivering voor openbaar vervoer, onderdeel gaat uitmaken van de Hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI). Alle lijnen waar Arriva en ook de NS in Groningen over het spoor rijden hebben die status. Daarnaast zijn afspraken gemaakt met de STAR en Arriva op welke wijze het baanvak door beide vervoerders goed en veilig gebruikt kan worden. Beide bovenstaande punten zijn de belangrijkste ingrediënten voor de voorkeursoplossing.

Het reactiveren van de verbinding Veendam - Stadskanaal voor het openbaar vervoer is essentieel voor de sociaal economische ontwikkeling en vitaliteit van de regio. Een regio waar het gezien de toch perifere ligging extra belangrijk is dat steden zoals Groningen en Emmen met hun economisch belang en hun (zorg)voorzieningen goed bereikbaar zijn. Bij de verdere uitwerking van de reactivering van de spoorlijn Veendam - Stadskanaal zullen wij er dan ook rekening mee houden dat deze spoorlijn eventueel in de toekomst verlengd kan worden richting Emmen.

Met een spoorverbinding wordt de bereikbaarheid niet alleen voor inwoners, ondernemers, studenten en forensen uit Stadskanaal sterk verbeterd, maar voor mensen uit een groot deel van oost- en zuidoost-Groningen, Drenthe en Overijssel. Een gereactiveerde spoorverbinding tussen Veendam en Stadskanaal is een onmisbare bouwsteen voor de verdere ontwikkeling van de regio.

Daarnaast hebben wij bij het onderzoek om te komen tot onze voorkeursoplossing voor deze tweede stap, de reactivering van de spoorlijn Veendam - Stadskanaal, kansen gezien om snel door te schakelen naar stap 3: een mogelijke sneltrein naar Stadskanaal. Parallel aan de werkzaamheden ten behoeve van stap 2, zullen wij de mogelijkheid van deze sneltrein (stap 3) ook uitwerken. De resultaten van het onderzoek naar deze derde stap willen wij eind 2020, nog voordat het werk van stap 2 op de markt wordt gezet, aan uw Staten voorleggen. Dit zullen wij doen op het moment dat wij, zoals ook in de voordracht 50/2018 over de Wunderline is aangegeven, een update zullen geven over de financiële stand van zaken van alle RSP projecten.

Voorkeursoplossing

Spoorstatus

Zoals aangegeven in onze brief van 18 september 2017 vinden wij het essentieel dat ProRail, gelet op haar ervaring en expertise, de aansturing in de verschillende fasen van de reactivering en het beheer op zich neemt. ProRail is al beheerder van het andere spoor in onze provincie. In het belang van de integraliteit van het spoorstelsel gaat onze voorkeur er naar uit dat ProRail ook Veendam - Stadskanaal gaat realiseren en beheren. Wij zijn er van overtuigd dat dit ook van belang is voor de veiligheid, omdat er dan één partij toezicht blijft houden op het gehele systeem. ProRail en het Ministerie van IenW hebben aangegeven ons standpunt hierover te onderschrijven, wat heeft geleid tot een afspraak in het BO MIRT dat Veendam - Stadskanaal zal worden gereactiveerd als onderdeel van de Hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI).

Duiding van de spoorstatus als HSWI impliceert dat ook de STAR (in principe) aan de eisen van de HSWI moet voldoen. Het gaat bijvoorbeeld om opleidingseisen en eisen aan voertuigen waar ook NS en Arriva aan moeten voldoen. Dat zou voor de STAR echter een zeer grote opgave zijn, zowel organisatorisch als financieel. Daarom is in onze opdracht, en uitgaande van de vigerende wet- en regelgeving, een oplossing uitgewerkt met als doel dat de STAR kan blijven rijden zonder dat de veiligheid in het geding komt. Uitgangspunt daarbij is dat de STAR en vervoerder Arriva afzonderlijk van elkaar gebruik maken van de spoorlijn doordat er twee zogenaamde bedrijfstoestanden zijn: een 'STAR-stand' en een 'Arriva-stand'. Dat betekent dat als het spoor op de Arriva-stand staat de STAR niet op de lijn mag en kan komen en vice versa.

ProRail vindt heeft recent aangegeven dat dit omschakelen van de Arriva stand naar de STAR stand en omgekeerd ook juridisch toegestaan is. Op basis van de thans bekende inzichten kan daarmee geconcludeerd worden dat reactivering van de spoorlijn Veendam - Stadskanaal juridisch

zo vormgegeven kan worden dat de continuïteit van de dienstuitvoering van de STAR is geborgd. In de vervolgfase zal nader worden onderzocht wat daarvoor in de praktijk nodig is.

Dienstregeling

Ten aanzien van de dienstregeling geldt dat alle huidige stoptreinritten zullen doorrijden naar Stadskanaal. De reistijd van deze trein tussen Groningen en Stadskanaal bedraagt circa 41 minuten.

Vanwege de betaalbaarheid van de OV-exploitatie en in het belang van de busaansluitingen is als uitgangspunt gesteld dat Arriva het retour Veendam - Stadskanaal binnen een half uur zal kunnen maken. De treinen maken dan een zogenaamde korte kering in Stadskanaal. Een langere keertijd in Stadskanaal zorgt voor een aanzienlijke stijging van de exploitatiekosten als gevolg van personeel en materieel, onder andere omdat er extra materieel aangeschaft dient te worden dat in de praktijk een groot deel van elk uur stilstaat in Stadskanaal.

In overleg met de STAR en Arriva is verkend op welke wijze het gecombineerd, maar gescheiden gebruik van Arriva en de STAR in de praktijk kan plaatsvinden. Op de momenten dat Arriva een uurdienst rijdt (op zondag), is het baanvak Veendam - Stadskanaal maar een half uur van elk uurblok in gebruik. De STAR heeft aangegeven bereid te zijn de rijtijd van een enkele reis te verkorten tot 24 minuten in plaats van de huidige 40 minuten. Wanneer Arriva het retour Veendam - Stadskanaal in een half uur maakt en de STAR een enkele reis binnen 24 minuten kan uitvoeren, dan kan Arriva in een uurdienst blijven rijden terwijl de STAR een enkele reis maakt tijdens het andere 'halve uur'. De STAR wacht dan telkens een half uur op het eindpunt voordat ze in tegengestelde richting vertrekken.

Voor de uitvoering van bedrijfsritten op andere dagen dan op zondag door de STAR dienen partijen nog nadere afspraken te maken; Arriva heeft aangegeven medewerking te willen verlenen om deze bedrijfsritten in te passen. Dit houdt in dat er voor een bedrijfsrit, er tussen ochtendspits en middagspits twee ritten van en naar Stadskanaal van Arriva zullen vervallen, er wordt dan tot aan Veendam gereden. Arriva zal op die momenten een uurdienst bieden in plaats van een halfuurdienst. Reizigers zullen tijdig door Arriva op de hoogte worden gebracht. Ook dit zal tijdens de realisatiefase nog verder worden uitgewerkt.

Locatie Station Stadskanaal

Uitgangspunt van de voorkeursoplossing is dat de huidige locatie van de STAR in Stadskanaal ook de locatie voor het OV-station wordt. Uit berekeningen van Arriva en STAR blijkt dat voornoemde dienstregeling mogelijk is als voor deze locatie wordt gekozen. Wanneer het station in Stadskanaal zuidelijker zou komen te liggen, zoals bij het Philipsterrein, dan is bovengenoemde basisdienstregeling niet meer mogelijk en nemen de exploitatiekosten toe en stijgen de beheer- en onderhoudskosten van de infrastructuur.

Er zijn aldus goede mogelijkheden voor de wijze waarop de STAR gebruik kan blijven maken van het baanvak en dus (mede)gebruik van de aanwezige infrastructuur met Arriva gerealiseerd kan worden. Een goede en haalbare dienstregeling tussen STAR en Arriva lijkt mogelijk.

Mogelijkheid tot doortrekking naar Emmen

De provincie Drenthe heeft voor de zomer van 2017 besloten om geen prioriteit te geven aan het doortrekken van de treinverbinding naar Emmen. Naar aanleiding van een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) is de provincie Drenthe tot de conclusie gekomen dat investeren in de spoorweginfrastructuur maar een klein deel van de geconstateerde problematiek in Zuidoost Drenthe oplost, beperkt bijdraagt aan de ambitie van GS van Drenthe en hoge investeringen vraagt. Drenthe heeft aangegeven met name in te willen zetten op investeringen in de N34 om naast verbetering van veiligheid en doorstroming voor het autoverkeer ook de busverbinding van betere doorstroming te laten profiteren.

In onze planvorming om de spoorverbinding tussen Veendam en Stadskanaal aan te leggen voor regulier personenvervoer is vooralsnog niet uitgegaan van doortrekking van de lijn naar Emmen. Wel wordt ervoor gezorgd dat het later doortrekken van de spoorlijn naar Emmen niet onmogelijk wordt gemaakt met de gekozen oplossingsrichting.

Er wordt aldus ingezet op een gefaseerde/stapsgewijze doorontwikkeling van de spoorverbinding. In het kader van de volgende (realisatie)fase van de reactivering is er nu gelegenheid om een volgende stap te onderzoeken.

Financiën

De kosten voor reactivering van de spoorlijn Veendam - Stadskanaal zijn op te splitsen in:

- de investeringskosten voor ombouw van het spoor;
- de kosten mbt de STAR;
- de kosten voor beheer, onderhoud en vervanging van de infrastructuur (BOV);
- de exploitatiekosten / subsidie die jaarlijks aan Arriva dient te worden betaald.

Deze kostenposten en de dekking ervan komen achtereenvolgens aan de orde.

Investeringskosten

Door het Ingenieursbureau Railinfra Solutions (RIS) is een kostenraming gemaakt voor de reactivering van de spoorlijn Veendam - Stadskanaal. De raming valt binnen de door uw Staten in 2012 bij voordracht 46/2012 beschikbaar gestelde budget. De door het ingenieursbureau opgestelde raming is daarna nog eens goed bekeken om te kijken of alle maatregelen die nodig zijn om het uitgewerkte veiligheidsconcept mogelijk te maken goed zijn meegenomen. Dit is het geval. Bij die toetsing zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Er zijn ruim 30 overwegen en -paden. Een klein deel daarvan zal als overweg gehandhaafd moeten blijven.
- Wij vinden het onacceptabel dat de Niet-actief Beveiligde Overwegen (NABO's) blijven bestaan.
- Wij zijn er daarom vanuit gegaan dat de overwegen die niet worden opgeheven, beveiligd kunnen worden met spoorbomen.
- Er worden geen andere stations geopend dan station Stadskanaal.
- De locatie van het station wordt die van het huidige station Stadskanaal.
- De bodemgesteldheid is voldoende om de baansnelheid te kunnen rijden die nodig is voor de basisdienstregeling.

ProRail heeft op ons verzoek eind vorig jaar nog een validatieonderzoek (door middel van expert judgement en op basis van de nu beschikbare informatie) naar de kosten gedaan. Hieruit is gebleken dat het beschikbare budget van € 64,7 mln aangevuld met de € 5 miljoen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voldoende zou moeten zijn om de spoorlijn te kunnen reactiveren.

Kosten met betrekking tot de STAR

Onderdeel van bovengenoemde kosten, zijn de kosten die gemaakt moeten worden om de STAR uit te kopen en schadeloos te stellen. De wijziging van de spoorstatus heeft, zoals wij hebben aangegeven, forse consequenties voor de STAR. Het baanvak is nu in haar eigendom, terwijl het spoor de status van Hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI) moet krijgen om er met de treinen van Arriva overheen te kunnen rijden. Het spoor komt daarmee, net als al het andere regionale spoor in onze provincie, waar Arriva overheen rijdt, in eigendom van de Nederlandse Staat. Deze kosten maken onderdeel uit van het project en worden daarmee ten laste gebracht van de binnen het RSP gereserveerde middelen.

Over deze benodigde eigendomswijziging van het baanvak, alsmede bijbehorende verkoop van gronden die hier direct uit voortvloeit, hebben wij financiële afspraken met de STAR gemaakt onder voorbehoud dat de STAR haar diensten conform onze overeenkomst kan blijven aanbieden. De provincie compenseert STAR voor een gemaximeerd bedrag voor:

- de taxatiewaarde van de over te dragen grond;
- de financiële consequenties op het gebied van inkomstenderving, extra kosten en baten, omdat het spoor de status van HSWI gaat krijgen en de STAR er niet meer in haar eentje gebruik van kan maken;
- de omvang van bestaande schulden plus eenmalige bijdrage van € 200.000,-, zodat de continuïteit van de STAR wordt geborgd.

Het gaat om een lumpsumbedrag van maximaal € 1.500.000,-, dat met uitzondering van de taxatiewaarde, de schadeloosstelling van de financiële consequenties en de € 200.000,- via een jaarlijkse exploitatiesubsidie gefaseerd uitbetaald zal worden aan de STAR.

Kosten voor beheer, onderhoud en vervanging van de infrastructuur

Naast het validatieonderzoek op de investering heeft ProRail tevens aangegeven wat de kosten voor het beheer en onderhoud van de infrastructuur zijn. Conform de laatste opgave van ProRail,

op basis van kengetallen, bedragen de kosten voor beheer en onderhoud, na aftrek van de gebruikersvergoeding die Arriva betaalt aan ProRail, tussen de € 1,1 en € 1,6 miljoen per jaar. De kosten zullen in de realisatiefase preciezer worden berekend. Wij zien mogelijkheden om ook dit bedrag t.z.t. binnen de duVV te dekken.

De afschrijving over de investeringen in het spoor, de zogenaamde vervangingskosten, zijn op basis van de huidige inzichten geraamd op ca € 0,5 miljoen per jaar. Echter, gelet op de goede staat waarin het spoor/de infrastructuur zich na realisatie bevindt, wordt eventuele vervanging van het spoor niet eerder voorzien dan over ca 55 jaar (de periode van levensduur die ook door ProRail wordt aangehouden). De provincie is als initiatiefnemer van het project, in ieder geval tot het moment dat een algemene afspraak over vervangingskosten met decentrale overheden is gemaakt, zelf verantwoordelijk voor eventuele vervanging.

Exploitatiekosten

Voor de exploitatie geldt dat met Arriva overeenstemming is bereikt over de exploitatiesubsidie van voor doorrijden van de huidige treinen vanaf Veendam naar Stadskanaal. De kosten zullen circa € 1.5 tot € 1,8 miljoen per jaar bedragen. De voornaamste reden dat er een marge wordt aangegeven is dat nog onbekend is wat de treinenbouwer zal rekenen voor het bestellen van een relatief kleine treinserie. Deze exploitatiekosten kunnen worden gedekt uit de duVV.

Tevens zijn wij reeds de gesprekken met Arriva gestart om eind 2020 ook in beeld te hebben wat de exploitatiekosten voor stap 3 het laten rijden van sneltreinen op werkdagen naar Stadskanaal zullen zijn. Een voorzichtige eerste inschatting is dat de kosten van de exploitatie dan circa € 3 mln per jaar zullen bedragen.

Echter zoals eerder aangegeven is het op dit moment alleen mogelijk een realisatiebesluit te nemen voor het doorrijden van de huidige stoptreindienst (stap 2), omdat de extra infrastructurele maatregelen die hiervoor nodig zijn nog niet genoegzaam in beeld zijn.

Innovatie en Verduurzaming

Zoals wij in onze brief van 18 oktober 2018, documentnummer 2018-068.346/42/A.12, aan u hebben aangegeven willen wij de komende jaren stappen gaan zetten op het gebied van het verduurzamen en innoveren van het treinvervoer. Bijvoorbeeld met behulp van ERTMS level 3, waterstof- en/of batterijtreinen. Bij de verdere uitwerking, tijdens de realisatiefase, van de spoorlijn Veendam - Stadskanaal zullen wij samen met ProRail en het Ministerie van IenW onderzoeken in hoeverre dit al toepasbaar is.

7. Geheimhouding

Niet van toepassing.

8. Voorstel

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

Groningen, 12 maart 2019.

Gedeputeerde Staten van Groningen:

F.J. Paas , voorzitter.

J. Schrikkema , locosecretaris.

Behandeld door : H.H. Sinnema
Telefoonnummer : 050-316 4522
e-mail : H.H.Sinnema@provinciegroningen.nl

Bijlagen bij de voordracht

Geen

Nr.

Provinciale Staten van Groningen:

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 12 maart 2019, nr. 2019-020233, MB;

Gelet op

- het Statenbesluit van 23 april 2008 over het convenant RSP en het deelprogramma Regionaal Mobiliteitsfonds waarin onder meer het project Bereikbaarheid Veenkoloniën is opgenomen,
- voordracht 46/2012, op basis waarvan uw Staten overeenkomstig de provinciale MIT-systematiek een planuitwerkingsbesluit hebben genomen voor de reactivering van de spoorverbinding Veendam-Stadskanaal,

Besluiten:

1. Overeenkomstig de Provinciale MIT-methodiek een realisatiebesluit te nemen voor de Reactivering van de spoorlijn Veendam-Stadskanaal.
2. In te stemmen met het beschikbaar stellen van een krediet van € 62.8 miljoen voor de realisatiefase van de reactivering van de spoorlijn Veendam-Stadskanaal en deze kosten te dekken uit het RSP project Bereikbaarheid Veenkoloniën.

Groningen,

Provinciale Staten voornoemd:

, voorzitter.

, griffier.

Bijlagen bij het besluit

Nr.	Titel	Soort bijlage
1	7e Wijziging van de Begroting 2019	

Bijlage: 7e Wijziging van de Begroting 2019

Programma (naam+nr.)	Product-groep (nummer)	L of B *)	2019	2020	2021	2022
4. Bereikbaarheid	2300	L	€ 1.326.200	€ 2.829.300	€ 3.359.800	€ 2.475.600
4. Bereikbaarheid (vooruitontvangen rijksbijdrage RSP)	2300	B	€ 555.200	€ 1.184.500	€ 1.406.600	€ 1.036.400
4. Bereikbaarheid (vooruitontvangen gemeentelijke bijdrage RSP)	2300	B	€ 189.800	€ 404.900	€ 480.800	€ 354.300
8. Algemene dekkingsmiddelen en bedrijfsvoering (reserve RSP)	800	B	€ 581.200	€ 1.239.900	€ 1.472.400	€ 1.084.900
	Totaal Lasten		€ 1.326.200	€ 2.829.300	€ 3.359.800	€ 2.475.600
	Totaal Baten		€ 1.326.200	€ 2.829.300	€ 3.359.800	€ 2.475.600
	Totaal Saldo		€ 0	€ 0	€ 0	€ 0

*) L = Lasten; B = Baten.