

Aan Provinciale Staten

Datum : **18 SEP. 2017**
Documentnr. : 2017-080.865/36/A.9
dossiernummer : K1593
Behandeld door : H. Sinnema
Telefoonnummer : (050)316 4265
Bijlage :
Onderwerp : Stand van zaken reactivering Spoorverbinding Veendam-
Stadskanaal

Geachte dames en heren,

1. Samenvatting

Met deze brief informeren wij u over de stand van zaken van de reactivering van de spoorverbinding Veendam-Stadskanaal. Het project bevindt zich in het eerste deel van de plantuitwerkingsfase. Hierin worden de voorbereidingen voor het planuitwerkingsplan getroffen. Deze fase is uiterst complex gebleken, omdat een duidelijk juridisch/wettelijk kader voor de reactivering ontbrak en medewerking van ProRail niet vanzelfsprekend was. Vlak voor de zomer is er duidelijkheid gekomen over de voorwaarden waaronder ProRail zal meewerken aan de reactivering en over de juridische status waaronder het baanvak dient te worden gereactiveerd.

Op hoofdlijnen zijn de vervolgstappen:

- het bereiken van overeenstemming met de STAR,
- het maken van afspraken met het ministerie van IenM over de kosten voor beheer, onderhoud en instandhouding en
- het opstellen van een planuitwerkingsplan.

Om de STAR tegemoet te komen zal een globaal onderzoek worden gedaan naar een verhuizing van de STAR naar Stadskanaal-Gieten. Het belangrijkste risico voor de haalbaarheid van de reactivering wordt thans gevormd door de hoogte van de jaarlijkse exploitatie-, beheer- en onderhoudskosten en de mate waarin de provincie die zelf moet financieren.

2. Doel en wettelijke grondslag

Tijdens de vergadering van de Statencommissie Mobiliteit en Energie van 18 januari 2017 hebben wij toegezegd u te informeren over de stand van zaken ten aanzien van reactivering van de spoorverbinding Veendam-Stadskanaal. Per brief van 18 juli 2017 hebben wij aangegeven u de brief begin september te doen toekomen, omdat er nog volop overleg gaande was met direct betrokken partijen en nog aanvullende informatie werd ingewonnen. Met deze brief komen wij onze toezegging na om u te informeren over de stand van zaken van de reactivering van de spoorverbinding Veendam-Stadskanaal.

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.

Ten behoeve van besluitvorming is er sinds 2010 een aantal 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). De planuitwerkingsfase is in twee deelfases onderverdeeld, waarbij in de eerste deelfase de voorbereidingen voor het planuitwerkingsplan worden getroffen en in de tweede deelfase het ontwerp wordt gemaakt. Het project bevindt zich in de eerste fase.

De eerste fase is uiterst complex gebleken. De omstandigheden van de reactivering van Veendam-Stadskanaal zijn anders dan bij de reactivering Zuidbroek-Veendam, die in 2011 kon worden gerealiseerd:

- Het baanvak tussen Veendam en Zuidbroek viel nog onder de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) en van ProRail, de zogenaamde Hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI). Het baanvak Veendam-Stadskanaal is in eigendom van Museumspoorlijn STAR, en heeft daarom onder de Spoorwegwet een andere status, namelijk Bijzonder spoor. De Spoorwegwet kent ook een derde status, dat is Lokaal Spoor.
Doordat Zuidbroek-Veendam nog onderdeel uitmaakte van de HSWI was er bij de reactivering direct duidelijkheid over rollen, taken en verantwoordelijkheden van Ministerie van IenM, ProRail en Provincie. Het feit dat Veendam-Stadskanaal geen onderdeel uitmaakt van de HSWI alsmede de wens om stoomtreinen en regionale treinen op hetzelfde spoor te combineren maakt dat alle drie de statussen zijn onderzocht, met als complicerende factor dat de Wet Lokaal Spoor en het Besluit Bijzonder Spoor op 15 december 2015 in werking zijn getreden en (op onderdelen) nog volop in ontwikkeling zijn. Er was aldus (nog) geen duidelijk juridisch/wettelijk kader voor de status van de spoorverbinding.
- Wij vinden het belangrijk dat ProRail, gelet op haar ervaring en expertise, de aansturing in de verschillende fasen van de reactivering en het beheer op zich neemt, ongeacht de spoorstatus die het baanvak krijgt. 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 ontwikkelen 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 stelsel. Bovendien zijn er in Nederland (nog) geen positieve ervaringen met andere spoorbeheerders dan ProRail. Het Ministerie van IenM heeft ProRail als beheerder voor de HSWI aangesteld, maar ProRail heeft geen formele rol in het beheer van spoorverbindingen met een andere status. ProRail heeft zich moeten beraden of zij ook beheerder willen zijn wanneer het spoor de huidige status zou behouden of de status Lokaal Spoor zou krijgen. Mede vanwege een directiewisseling bij ProRail heeft een reactie geruime tijd op zich laten wachten.
- ProRail heeft een potentieel tekort voor het uitvoeren van beheer, onderhoud en vervanging van het spoor in Nederland. Daarnaast heeft ProRail aangegeven ook een uitdaging te hebben om alle vervanging en nieuwbouw te realiseren. Dit maakt dat de wens van de provincie om het Nederlandse spoorstelsel uit te breiden op een ongunstig moment komt.

In voordracht 46/2012 werd ook al aandacht aan de spoorstatus besteed. Destijds werd HSWI als beoogde spoorstatus genoemd, vanwege de kans hiermee de beheer- en onderhoudskosten onder te kunnen brengen in de beheerconcessie van ProRail. Bij een dergelijke status zal de STAR evenwel moeten voldoen aan strengere regelgeving. Vanwege de mogelijke consequenties voor de STAR en de veranderende wetgeving zijn de andere categorieën opnieuw overwogen. Gezien het feit dat er nog geen positieve ervaringen met een andere spoorbeheerder zijn is niet de spoorstatus, maar de medewerking van ProRail het belangrijkste uitgangspunt geworden om het baanvak te kunnen reactiveren.

Uiteindelijk heeft ProRail per brief van 8 juni 2017 aangegeven onze visie te onderschrijven dat zij de enige partij zijn die de spoorverbinding Veendam-Stadskanaal kan ontwikkelen en beheren. ProRail stelt daarbij als voorwaarde dat het baanvak onderdeel wordt van de HSWI, vanwege de juridische status van ProRail. Naar aanleiding van dit standpunt van ProRail hebben er bestuurlijke overleggen plaatsgevonden tussen de provincie, ProRail en het Ministerie van IenM als opdrachtgever van ProRail en als partij die het baanvak bij koninklijk besluit als HSWI kan laten aanwijzen. Daarnaast heeft de provincie hierover bestuurlijk overleg gevoerd met de STAR.

In het bestuurlijk overleg van 13 juli 2017 heeft het Ministerie van IenM aangegeven het standpunt van ProRail te onderschrijven. Hiermee is er eindelijk duidelijkheid gekomen over de spoorstatus waaronder Veendam-Stadskanaal moet worden gereactiveerd: als onderdeel van de Hoofdspoorweginfrastructuur. Dit vormt een belangrijk (tussen)resultaat in de onderhavige planuitwerkingsfase en belangrijk vertrekpunt voor het inzichtelijk krijgen van de samenhangende onderlinge rollen, taken en verantwoordelijkheden. Het voorgaande laat

onverlet dat er op dit moment nog op diverse onderdelen duidelijkheid en overeenstemming bereikt moet worden. Het gaat daarbij onder meer om:

- **Overeenstemming met de STAR als eigenaar en gebruiker van het huidige tracé**
De wijziging van de spoorstatus heeft consequenties voor de STAR. Het baanvak is nu in eigendom van de STAR en zal als HSWI in eigendom moeten komen van de Nederlandse Staat. Over deze benodigde eigendomswijziging van het baanvak, alsmede bijbehorende verkoop van gronden die hier direct uit voortvloeit, zullen gesprekken (onderhandelingen) met de STAR moeten worden gevoerd. De STAR heeft in 2003 de gronden van NS Vastgoed gekocht, onder de voorwaarde dat de grond bij verkoop allereerst weer aan NS Vastgoed moet worden aangeboden. Wij verwachten dat dit recht van terugkoop is overgegaan naar ProRail. Onderzoek moet uitwijzen of dit inderdaad het geval is.
De STAR onderkent het regionale belang van de spoorverbinding, maar ziet zowel kansen als bedreigingen voor hun eigen bedrijfsvoering. Zoals eerder aangegeven zal er strengere regelgeving gaan gelden, bijvoorbeeld ten aanzien van het opleidingsniveau van de machinisten die op dit moment voor de STAR werkzaam zijn.
Door ervaringen elders in het land in kaart te brengen worden de mogelijke gevolgen die de keuze voor HSWI kan hebben voor de STAR in beeld gebracht. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met ProRail en Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), die zich tot op heden beiden constructief opstellen.
De afgelopen periode heeft de voorzitter van de STAR in de media aangegeven dat de eisen voor het rijden op HSWI te zwaar zijn voor de STAR. Wij zijn echter op dit moment, en op basis van de huidige inzichten, van mening dat het nog niet mogelijk is om daar conclusies over te trekken. Immers, eerder genoemde activiteiten zijn nog niet afgerond.
Als onderdeel van het voorgaande zal ook worden gekeken naar alternatieven voor gelijktijdig gebruik van het spoor door STAR en de regionale vervoerder (niet-gelijktijdig gebruik van de spoorlijn). Op korte termijn vindt hierover opnieuw bestuurlijk overleg met de STAR plaats.
De STAR heeft aangegeven als oplossing te zien om vanaf Stadskanaal naar Gasselte en Gieten te rijden, waarbij de overheid de aanleg van het tracé betaalt. De begroting van de reactivering heeft echter geen financiële ruimte voor de aanleg van nog een ander tracé. Vanwege de kosteneffectiviteit zullen wij eerst kijken naar de mogelijkheden om op het huidige traject te blijven rijden. Echter, een tracé naar Gasselte en Gieten heeft ook voordelen voor de STAR omdat er meer verblijfsrecreatie in de buurt is. Om de STAR tegemoet te komen zal er een globale verkenning worden uitgevoerd. Het gaat om een verkenning naar herbouw van een spoorlijn op het voormalige tracé, waarbij onder andere in beeld wordt gebracht of de gronden nog beschikbaar zijn, welke kunstwerken (opnieuw) gerealiseerd moeten worden en wat op de financiële consequenties zijn.
- **Kosten beheer, onderhoud en instandhouding**
Er zijn nog geen afspraken gemaakt over wie de kosten van beheer, onderhoud en instandhouding voor het baanvak in de toekomst zal gaan dragen. Hierover worden naar verwachting de komende tijd afspraken met het Ministerie van IenM gemaakt. Zie paragraaf 4.
- **Ontwerpfase - start planuitwerkingsplan**
Wanneer ProRail een projectmanagementteam ter beschikking stelt en een aanbieding doet voor de kosten van planuitwerking, kan de provincie Groningen opdracht hiervoor verlenen. Zodra de provincie akkoord gaat met het voorstel van ProRail, kan ProRail de Europese aanbestedingsprocedure voor een ingenieursbureau starten. Deze procedure zal ongeveer drie maanden in beslag nemen.
- **Het inzichtelijk maken rollen in de exploitatiefase**
Doel van deze fase is dat ProRail, provincie Groningen, Arriva en STAR de rollen, taken en verantwoordelijkheden inzichtelijk maken gedurende de exploitatiefase, bijvoorbeeld over de dienstregeling en bijsturing bij calamiteiten.

Zodra over de meeste van bovenstaande punten helderheid is verkregen, kan er worden gestart met de ontwerpfase. Daarin gaat een ingenieursbureau een planuitwerkingsplan uitwerken dat acceptabel is voor betrokken partijen en dat past binnen het beschikbare budget. Uiterlijk in 2022 dient er een realisatiebesluit voor dit project te worden genomen vanwege de beschikbaarheid van middelen uit het RSP. Streven is er nog steeds op gericht om in de huidige provinciale coalitieperiode een realisatiebesluit te nemen ten aanzien van reactivering van de spoorverbinding. ProRail heeft daarbij aangegeven dat zij de komende periode een zeer grote opgave in vervanging en nieuwbouw hebben, waardoor de inpassing van een nieuw project in overleg dient plaats te vinden. Wij zijn in onze planning dus afhankelijk van ProRail.

4. Begroting

Ingenieursbureau RailInfraSolutions (RIS) heeft in 2010 in opdracht van de provincie Groningen een planstudie uitgevoerd voor reactivering van de spoorverbinding met als resultaat een referentieontwerp met kostenraming van ongeveer € 63 miljoen aan investeringskosten. Op grond hiervan hebben uw Staten op basis van voordracht 46/2012 besloten een extra bijdrage te reserveren voor dit project waarmee het totale budget thans € 63,7 miljoen (prijspeil 2013) bedraagt. Nog niet inbegrepen in de kostenberekening van RIS is een eventuele vergoeding aan de STAR, bijvoorbeeld voor de eigendomswijziging van het baanvak die nodig is als het traject onderdeel gaat uitmaken van de HSWI. Naar verwachting dit najaar zal hierover meer duidelijk worden.

Zoals aangegeven zijn er naast eenmalige (investerings)kosten ook jaarlijkse kosten, namelijk voor de exploitatiesubsidie (Arriva) en voor beheer, onderhoud en vervanging (ProRail). Belangrijk is te onderkennen dat de jaarlijkse exploitatie-, beheer- en onderhoudskosten (mede) de haalbaarheid van het project zullen bepalen.

De jaarlijkse kosten moeten gedekt worden uit de Decentralisatieuitkering Verkeer en Vervoer (DuVV). De hoogte van de jaarlijkse kosten is op dit moment nog niet duidelijk, omdat:

- de exploitatiesubsidie afhankelijk is van de dienstregeling die zal worden geboden en de kosten die Arriva zal moeten maken om die te kunnen aanbieden;
- ProRail nog moet aangeven wat zij zullen rekenen voor beheer-, onderhoud en vervanging en of deze kosten volledig zullen worden doorberekend aan de provincie. De inschatting van RIS is dat hier een bedrag mee gemoeid is tussen de € 1,7 miljoen en € 4,3 miljoen per jaar. De doorberekening van (de hoogte en verdeling van) de kosten voor beheer-, onderhoud en vervanging zijn nog onderwerp van gesprek met het Ministerie van IenM zoals ook in eerder genoemde voordracht is aangegeven.

Mocht het Ministerie van IenM niet bereid zijn (een deel van) de kosten voor beheer-, onderhoud en vervanging voor haar rekening te nemen, dan kan een vervolgstap zijn om met het ministerie in gesprek te gaan over bijvoorbeeld afkoop van beheer- en onderhoudskosten. Bij enkele regionale spoorlijnen van andere provincies zijn hierover reeds afspraken met het ministerie gemaakt. Wij zullen deze mogelijkheid en een mogelijke financiering hiervan uit bijvoorbeeld vrijgevallen RSP middelen, nader bezien.

5. Inspraak/participatie

Formele inspraak is nog niet van toepassing. Op dit moment is overleg gaande met direct betrokken partijen, waaronder de Stichting Stadskanaal Rail (STAR), de gemeenten Veendam en Stadskanaal, het ministerie van Infrastructuur en Milieu en ProRail.

6. Nadere toelichting

Tot slot informeren wij u over de wijze waarop er met de reactivering rekening is gehouden in de nieuwe concessie en over het besluit van de provincie Drenthe om voorlopig niet te investeren in een treinverbinding Groningen-Emmen.

Nieuwe concessie

Zoals bij u bekend zal vervoerder Arriva ook na 2020 het spoorvervoer op de Noordelijke treindiensten in Groningen en Friesland verzorgen. De vervoerder heeft de concessie gegund gekregen die loopt van 2020 tot 2035. Onderdeel van deze aanbesteding betrof de verplichting van de vervoerder om mee te werken aan een onderzoek naar het uitbreiden van de treinverbindingen; onder andere om tijdens de looptijd van de concessie een treindienst tussen Groningen en Stadskanaal te realiseren. Arriva heeft in haar voorstel aangegeven ook graag deze verbinding te willen realiseren en volledige medewerking te verlenen aan onderhavig onderzoek.

Voorlopig geen doortrekking naar Emmen

Voor de zomer 2017 heeft de provincie Drenthe besloten om geen prioriteit te stellen 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 het college 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. De keuze van de provincie Drenthe laat onverlet de potentie en kansen van reactivering van de spoorverbinding Veendam-Stadskanaal. In onze planvorming om de spoorverbinding tussen Veendam en Stadskanaal aan te leggen voor regulier personenvervoer is overigens niet uitgegaan van doortrekking van de lijn naar Emmen.

7. Geheimhouding

Niet van toepassing.

8. Afsluiting

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen:

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'S' followed by a vertical line and a horizontal stroke.

, voorzitter.

, secretaris.

Bijlagen:

Geen