

## **STATENSTUK**      **2024-9**

---

Financiële bijdrage provincie Drenthe aan het project Emmen-Rheine

---

Voorgestelde behandeling:

- Statencommissie op 20 maart 2024
- Provinciale Staten op 3 april 2024
- fatale beslisdatum: 3 april 2024

Behandeld door thema Verkeer & Vervoer, telefoonnummer (0592) 36 55 55

Portefeuillehouder: de heer drs. H.G. Jumelet

---



## Inleiding

### a. Algemeen

*Dit project gaat over de reactivering van de spoorlijn Coevorden-Bad Bentheim. Het voorstel bevat de beschikbaarstelling van de financiële middelen voor het Nederlandse deel van het project. Het gehele project Emmen-Rheine heeft een omvang van circa € 65 miljoen, waarvan aan Nederlandse zijde - inclusief een bijdrage aan een cultureel evenement - de kosten geraamd zijn op € 27,79 miljoen. € 17,32 miljoen hiervan wordt bijgedragen door externe partners. De bijdrage voor de provincie Drenthe komt uit op € 10,47 miljoen aan eenmalige investeringen. Daarnaast wordt een structurele bijdrage gevraagd van de provincie Drenthe voor de exploitatie van de treindienst van € 0,50 miljoen per jaar.*

De provincie Drenthe grenst aan drie provincies en aan Duitsland. Via wegen, fietspaden en het OV zijn diverse Drentse plaatsen verbonden met de buurdorpen en -steden in de omliggende regio. Groningen en Zwolle zijn voorbeelden waar de diverse Drentse steden relatief goed mee verbonden zijn. De landsgrens daarentegen is nog altijd relatief hard. Met de auto kan deze goed gepasseerd worden; het is echter bijzonder lastig met het OV de landsgrens te passeren. Het project Emmen-Rheine voorziet in een doorgaande passagiersverbinding per trein tussen Coevorden en Bad Bentheim. Voor inwoners, ondernemers, toeristen en de onderwijssector liggen er voordelen aan beide zijden van de grens. In de grensregio worden wonen, werken en voorzieningen daarmee beter bereikbaar.

Al tien jaar wordt gesproken over de reactivering van de spoorlijn tussen Coevorden en Bad Bentheim voor het personenvervoer. In 2018 is hiervoor door alle betrokken partijen en overheden in Nederland en Duitsland een intentieverklaring afgesloten. In 2019 kwam de reactivering concreter in beeld toen de Bentheimer Eisenbahn (BE) de spoorlijn tussen Bad Bentheim en Neuenhaus wist te reactiveren. Tot op dat moment was Nordhorn de grootste plaats in Duitsland die niet aangesloten was op het Duitse spoor-netwerk. Sindsdien heeft de treindienst een groei doorgemaakt die de prognoses over-trof. Door de Duitse partners is een standardisierte Bewertung gemaakt (een soort kosten-batenanalyse). Deze laat zien dat voor iedere euro die in het project geïnvesteerd wordt, er € 1,50 aan maatschappelijke waarde wordt gecreëerd. Op regionaal niveau wordt met deze verbinding een aanzienlijke kwaliteitssprong gemaakt voor het grens-overschrijdend openbaar vervoer. Zo wordt de reistijd per openbaar vervoer tussen de steden Emmen en Nordhorn met meer dan 45 minuten teruggebracht.

In 2019 heeft ProRail een verkenning uitgevoerd naar de aanlanding van deze treinver-binding op Coevorden. Dit heeft in 2020 geleid tot een toezegging voor een bijdrage van het Rijk van € 10 miljoen voor Emmen-Rheine. De kosten voor de aanpassingen van de rijksinfrastructuur bleken echter hoger omdat er in Coevorden ook nog maatregelen ter verbetering van de dienstregelingsstabiliteit op de corridor Zwolle-Emmen nodig zijn.

In 2022 hebben betrokken partijen (Land Niedersachsen, Landkreis Grafschaft Bentheim, BE, ProRail, Ministerie van Infrastructuur en Wetenschap (IenW) en provincie Drenthe) een intentieverklaring ondertekend. Het afgelopen jaar hebben alle partijen hard ge-werkt aan een verdere planuitwerking van de verschillende onderdelen. Het spoor valt onder te verdelen in drie delen, te weten:

1. het hoofdspoor van ProRail van station Coevorden en het spoor vanaf het station tot de wissel naar Bentheim (circa 700 meter);
2. ca 2 km spoorlijn tussen het wissel van ProRail en de grens met Duitsland. Dit stuk is in eigendom van de BE. Het spoor heeft hier de juridische status van bijzonder spoor. Partijen hebben in onderling overleg als uitgangspunt gehanteerd dat deze status ook na realisatie van de personentreinverbinding gehandhaafd blijft;
3. ca 27 km spoor aan Duitse zijde tussen de landsgrens en station Neuenhaus. Dit stuk is in eigendom van BE.

Op papier klinkt de ingebruikname van een goederenspoor voor personenspoor als een relatief eenvoudige opgave. Dit is echter geenszins het geval. Betrokken adviseurs hebben het project als complex project betiteld waarbij de complexiteit met name op Nederlands grondgebied is gelegen. Dit zit hem in onder andere:

- infrastructuur in Duits eigendom en beheer op Nederlands grondgebied;
- de juridische status van het spoor van BE in het kader van de Spoorwegwet (bijzonder spoor; nergens in Nederland is er op spoor met deze status sprake van een vergelijkbare personentreinverbinding; daarnaast wordt de Spoorwegwet vernieuwd waardoor er in de toekomst sprake zal zijn van een andere status);
- een te renoveren oude Duitse draaibrug op Nederlands grondgebied;
- Nederlandse ambities voor zero emissie openbaar vervoer;
- de verknoping van Nederlandse en Duitse beveiligingssystemen (interfaces);
- de toelating van Duits materieel in Nederland;
- treinbeveiliging (in Nederland gebruiken we ATB (automatische treinbeveiliging) en in Duitsland gebruikt men PZB (Duitse treinbeveiliging));
- operationele afstemming ProRail en BE;
- integratie en afstemming van de plannen en integrale besluitvorming van de drie afzonderlijke spoordelen;
- de samenloop op station Coevorden met de spoorlijn Zwolle-Emmen (de extra spits-trein vanuit Emmen past feitelijk niet goed in de dienstregeling);
- stikstof problematiek (wederom ook grensoverschrijdend).

En hoewel nog niet alle hordes zijn weggenomen, zijn met name in het afgelopen jaar op veel vlakken in goede samenwerking belangrijke stappen gezet. Uit de stikstofberekeningen zijn geen knelpunten naar voren gekomen. Voor de trein- en spoorbeveiliging zijn oplossingen gevonden waar alle partijen zich in kunnen vinden. Over de juridische status bestaat bij partijen een gedeeld beeld en is afgesproken dat lenW zich inspant dat een voor het project passende, werkbare en houdbare oplossing wordt gevonden. Voor de spoorbrug wordt een plan van aanpak uitgewerkt. Omdat het tracé met alle werkzaamheden aan Duitse zijde een langere bouwtijd vergt en Berlijn duidelijkheid wil over de zekerheid van de financiering van Nederlandse zijde, is het moment aangebroken dat het Rijk en de provincie hierover duidelijkheid verschaffen richting Berlijn, Hannover (Land Niedersachsen) en Nordhorn (Landkreis Graftschaft Bentheim en BE). Om in 2026 een trein conform de dienstregeling te laten rijden is het noodzakelijk dat de middelen door Rijk en provincie Drenthe nu beschikbaar worden gesteld. Parallel wordt een bestuursovereenkomst NL-D voorbereid.

**b. Europese aspecten**

Dit project geeft uitvoering aan het slechten van de landsgrenzen in de EU. Eind 2022 heeft het Europees parlement aangegeven om het tracé Emmen-Rheine de status van TEN-T (TransEuropese treinNetwerk) te willen verlenen. Met een TEN-T status zou het project in beginsel aanspraak kunnen maken op Europese middelen CEF (Connecting Europe Facility)-middelen. Recent heeft de staatssecretaris van IenW in haar Kamerbrief aangegeven dat Emmen-Rheine een verbinding van groot regionaal belang is, maar dat Nederland geen steun geeft aan opname van de verbinding in het TEN-T netwerk. De reden hiervoor is dat de TEN-T status leidt tot substantieel hogere en strengere eisen aan het spoor. Dit zou leiden tot veel vertraging in de voortgang van het project en substantieel hogere kosten. Aan Duitse zijde zou het traject de huidige status verliezen. De inschatting is gemaakt dat de kosten zowel aan Nederlandse als aan Duitse zijde fors hoger zijn dan de hoogte van een eventuele Europese bijdrage. Met andere woorden, de Drentse bijdrage zou dan alleen maar hoger worden. Ook de Duitse partners hebben zich om die reden tegen de TEN-T-status uitgesproken. Overigens heeft de spoorlijn Zwolle-Emmen – en daarmee ook het station van Coevorden – wel TEN-T status. Voor de maatregelen op het hoofdspoor (HSWI) kan wel deze Europese subsidie worden aangevraagd.

**c. Economie/werkgelegenheid**

Het doel van dit project is uiteindelijk niet het laten rijden van een trein, maar het verbeteren van de grensoverschrijdende mobiliteit per openbaar vervoer teneinde de positieve effecten op de regionale economie te verkrijgen. Duitsers en Nederlanders die voor hun werk, opleiding, familie of vrije tijd de landsgrens over willen en nu geen of een zeer beperkt alternatief hebben met het openbaar vervoer. De grootste effecten worden op regionaal niveau verwacht. Maar de lijn maakt het ook mogelijk dat iemand van Gieteren via Emmen en Coevorden relatief eenvoudig wordt aangesloten op het Duitse IC- en ICE (intercity express) netwerk (naar bijvoorbeeld Berlijn). Zowel aan Nederlandse als Duitse zijde van de grens hebben werksessies plaatsgevonden met ondernemers, arbeidsbureaus, toeristische sector, onderwijs etc. om te kijken op welke wijze er in het gebied zo goed mogelijk geprofiteerd kan worden van de nieuwe lijn. Ketennobiliteit en een eenvoudig kaartjessysteem zijn zaken die hierbij zijn aangedragen.

**d. Participatie**

Samen wordt gewerkt met vijf partijen (ProRail, Bentheimer Eisenbahn, Landkreis Graftschaft Bentheim, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Land Niedersachsen), die allen een medeverantwoordelijkheid hebben voor de realisatie van dit spoor. Daarnaast worden de Nederlandse gemeenten (Emmen en Coevorden) en Duitse Gemeinden langs de lijn separaat meegenomen. Tevens zijn in het kader van een separaat Werkpakket er ook sessies geweest met ondernemers over de economische effecten van de spoorlijn.

**Advies**

1. In te stemmen met de uitvoering van project Emmen-Rheine.
2. In te stemmen met de totale projectkosten voor Emmen-Rheine van € 27.790.000,-- (exclusief btw, prijspeil 2023) voor de werkzaamheden op en aan het spoor van ProRail, het spoor van de Bentheimer Eisenbahn, de overkoepelende projectwerkzaamheden en interfacekosten, inclusief een verbindend cultureel evenement, waarvan nu € 10.470.000,-- aan provinciale bijdrage wordt verwerkt in de Begroting.

3. Dit bedrag als volgt te dekken:
  - a. bestaande Begroting (prestatie 3340308 Ontwikkelingen) € 4.720.000,--
  - b. vooruit ontvangen RSP middelen € 4.000.000,--
  - c. reserve mobiliteit € 750.000,--
  - d. reserve RSP € 1.000.000,--
4. In te stemmen met een onttrekking aan de reserve mobiliteit van € 750.000,-- en dit aan te wenden voor het overbrengen van materieel van de extra spitsrein Zwolle-Emmen 2021-2027.
5. De Begroting dienovereenkomstig te wijzigen.
6. In te stemmen met een bijdrage van € 500.000,-- (exclusief btw) voor 2026 en 2027 (onder voorwaarde dat de spoorlijn in exploitatie is genomen) aan de LNVG voor exploitatie Coevorden-Bentheim. Dit gedekt uit de bestaande begroting.
7. Voor de periode vanaf 2028 structurele dekking zien te vinden voor exploitatie van de spoorlijn voor € 350.000,-- waarbij rekening gehouden moet worden dat over € 500.000,-- indexatie plaats dient te vinden.

## Doelstelling uit de begroting

### 4. Mobiliteit en bereikbaarheid: slim en veilig

- 21.4.5.01 Toegankelijke en veilige bereikbaarheid
- 21.4.6.01 Mobiliteit op maat
- 21.4.8.01 Adequaot openbaarvervoernetwerk
- 21.4.9.01 Duurzame oplossingen en innovatie

## Argumenten

### *1.1/2.1 Dit geeft uitvoering aan afspraken met het Rijk*

In het BO MIRT van 2020 heeft het Rijk middelen beschikbaar gesteld voor Emmen-Rheine, voor het gedeelte dat in eigendom is van ProRail. In 2023 zijn er extra middelen door het Rijk beschikbaar gesteld. De provincie fungeert hierbij als decentraal opdrachtgever voor ProRail. Het Rijk zal via een SPUK de middelen van € 15,2 miljoen aan de provincie Drenthe beschikbaar stellen.

### *1.2/2.2 Het geeft uitvoering aan het Coalitieakkoord*

De spoorverbinding is opgenomen in het Coalitieakkoord.

### *1.3/2.3 Met dit deel van het spoor wordt fase 0 van de Nedersaksenlijn gerealiseerd*

In het bidboek NSL is Coevorden – Bentheim opgenomen als de eerste fase van de Nedersaksenlijn. Immers hier zit de echte verbinding van Noordoost Nederland met Nedersaksen.

### *1.4/2.4 Het geeft concreet invulling aan onze doelen en ambities uit de Duitslandagenda*

*1.5/2.5 De aanvragen Emmen-Rheine liggen in Berlijn en Den Haag. Ook vanuit Drenthe zal een bijdrage moeten worden geleverd.*

De Duitse partijen Nedersachsen, LNVG, Grafschaft en Bentheimer Eisenbahn hebben de benodigde financiering voor de realisatie in Duitsland rond. Er is een aanvraag gedaan in Berlijn voor een bijdrage van 90% van de subsidiabele kosten. Berlijn heeft hierop positief gereageerd en inmiddels ingestemd met het starten van de werkzaamheden. De formele definitieve toestemming volgt naar verwachting in de zomer, nadat de provincie Drenthe en het rijk ook groen licht hebben gegeven.

*1.6/2.6 Dit draagt bij aan de doelen van het Drentse Mobiliteitsprogramma 2021-2026*

In het mobiliteitsprogramma is ingezet op meer ruimte voor OV en fiets. Dit project is één van de projecten waarin geïnvesteerd wordt in het OV. Doel hiervan is het bieden van een schoner alternatief ten opzichte van de auto.

*1.7/2.7 Dit levert een bijdrage aan brede welvaart in Zuidoost Drenthe*

Zuidoost Drenthe scoort op het vlak van relatieve welvaart relatief slecht ten opzichte van andere delen in het land. Het verbeteren van de bereikbaarheid draagt bij aan een betere uitgangspositie voor inwoners en ondernemers. Uit gesprekken met ondernemers weten wij dat zij graag zien dat de treinverbinding gerealiseerd is. In de zoektocht naar nieuw personeel kan zo ook het Duitse grensgebied veel beter worden betrokken. Onderwijspartijen hebben ook aangegeven veel baat te hebben bij de realisatie van een spoorlijn. De realisatie van deze verbinding sluit goed aan op de Regiodeal Zuidoost Drenthe.

*1.8/2.8 Het geeft invulling aan de door uw Staten aangenomen motie om een verbindend cultureel evenement/element te organiseren*

Rondom deze Statenmotie zijn verkennende ideeën en gesprekken met onze Duitse burens gevoerd. Een nadere invulling en uitkristallisatie moet nog volgen.

“Wat is een grens eigenlijk en wie bepaalt dat? Wat gebeurt er op het moment dat een grens wordt opgeheven, fysiek, cultureel of mentaal? Zijn de dingen die ons verbinden sterker dan de grens die ons scheidt?” In 2026 staat een bijzonder cultureel evenement gepland dat de start inhoudt van de ingebruikname van de treinlijn Emmen-Rheine en dat samen met bezoekers op zoek gaat naar een antwoord op deze vragen, met het immateriële erfgoed van dit grensgebied als inspiratiebron. Het evenement wordt georganiseerd in en door twee landen langs het traject Emmen-Bad Bentheim. Een optie is om gebruik te maken van locatietheater, dat wordt opgevoerd op alle stops tussen deze plaatsen (in totaal zes keer). Participatief theater (waarbij de bewoners in de verschillende stopplaatsen deelnemen) zou een interessante uitbreiding kunnen zijn. Ook zou (daarnaast) een uitgebreid programma kunnen worden gerealiseerd vanuit verschillende kunstdisciplines. Om uitvoering te kunnen geven wordt in ieder geval met dit besluitpunt nadere invulling gegeven aan de motie en kan ook met de Duitse partijen over de financiering worden gesproken.

*4.1 Hiermee worden de middelen Beter Benutten uit 2015 ingezet ten behoeve van verbetering spitsverbinding Zwolle-Emmen*

In 2015 hebben Overijssel en Drenthe samen bij het Rijk een aanvraag ingediend voor een extra spits trein van Emmen naar Zwolle. Deze trein rijdt vanaf 2019 en komt aan om 8.10 uur, een voor scholieren en studenten veel gebruikt tijdstip. Om dit mogelijk te maken vereist het echter dat Arriva een extra trein met personeel 's ochtends gereed heeft staan in Emmen (en 's avonds moet deze daar ook weer eindigen). Er is onderzoek uitgevoerd naar opstelruimte bij station Emmen. Het aantal sporen nabij Emmen Station is op dit moment onvoldoende, omdat er dagelijks een trein van DSM van Limburg naar het GETEC terrein rijdt en rangeert op station Emmen. Hierdoor kunnen er geen treinen van Arriva opstellen. Kosten voor een opstel terrein bedragen echter minimaal €12 miljoen; veel meer dan het beschikbare budget. De jaarlijkse kosten van de extra benodigde materieelritten bedragen ruim € 0,1 miljoen. De afkoop van Arriva (inclusief indexering) bedraagt hiermee over de periode 2021-2027 € 0,75 miljoen. In de reserve Mobiliteit zitten nog de Rijksmiddelen (Beter Benutten 2015), die voor dit doel (verbetering spoor Zwolle-Emmen) zijn toegekend maar nog niet zijn benut. De extra spits trein en de realisatie van extra opstelruimte was één van de doelen die met deze subsidie werden beoogd. Met de besluitvorming van dit Statenstuk worden deze middelen ingezet voor het doel waarvoor de middelen

eerder zijn toegekend (realisatie extra spitstrein Emmen-Zwolle, in totaal betreft het € 743.108,--). De resterende € 0,75 miljoen betreft Rijksmiddelen die ten dienste van het spoor dienen te worden ingezet. Dit wordt als deel van de dekking ingezet van de € 10,47 miljoen. Over de inzet van deze middelen is afstemming geweest met het Ministerie van IenW. Met de investeringen in het station Coevorden op het ProRail-spoor worden ook maatregelen genomen die nodig zijn voor een tijdige doorloop van de extra spitstrein in de dienstregeling van Zwolle-Emmen.

*6.1/7.1 € 0,50 miljoen (exclusief btw) is benodigd voor het Nederlandse deel*

Conform het territoriale principe nemen de Duitse partijen het grootste deel van de exploitatiekosten voor hun rekening. Dit neemt niet weg dat ook voor het Nederlandse deel een financiële bijdrage vanuit Nederland nodig is voor de dekking van de exploitatiekosten waarvan nu wordt verwacht dat deze niet zullen worden terug verdiend.

## **Tijdsplanning**

Het project is erop gericht dat in juni 2024 alle inhoudelijke stukken gereed zijn zodat in september 2024 een integraal projectbesluit kan worden genomen. Op basis van dat besluit kunnen de aanbestedingen starten en in februari 2025 zijn de inschrijvingen dan beschikbaar. Realisatie vindt plaats in 2025 en 2026. Het is de bedoeling dat eind 2026 de trein in exploitatie kan gaan rijden tussen Coevorden en Bentheim.

## **Financiën**

*Kosten (besluitpunt 1)*

De totale kosten van het project Emmen-Rheine worden geraamd op € 65,43 miljoen. Wij zijn verantwoordelijk voor € 27.790.000,--. In onderstaande overzichten zijn de kosten verdeeld over 5 posten (a tot en met e). De dekking van de kosten is verdeeld over meerdere participanten en de kosten voor rekening van de provincie zijn verdeeld over verschillende posten in de begroting.

In onderstaande tabel wordt een en ander in beeld gebracht.

De kosten zijn geraamd door een adviesbureau waar vervolgens nog een second opinion is gevraagd van een ander adviesbureau. De kosten zijn gebaseerd op prijspeil 2023. Op dit moment gaan wij ervan uit dat eventuele kostenstijgingen gedekt kunnen worden uit de risico-reservering opgenomen in de projectkosten van € 27.790.000,--.

Begrote kosten en dekking Emmen-Rheine							
	Kosten	Totaal	Nederlands grondgebied				
			2024	2025	2026	2027	
a	vanaf station Coevorden tot en met het wissel naar het spoor van de Bentheimer Eisenbahn (prorail spoor)	€ 17.700.000	€ 16.060.000	€ 3.000.000	€ 8.000.000	€ 3.360.000	€ 1.700.000
b	2 kilometer lange spoorverbinding tussen het wissel van ProRail en de landsgrens	€ 9.730.000	€ 9.730.000	€ 1.000.000	€ 4.000.000	€ 4.730.000	
c	tussen de grens en station Neuenhaus in eigendom en beheer van de Bentheimer Eisenbahn Netz GmbH	€ 36.000.000					
d	Overkoepende projectkosten	€ 1.800.000	€ 1.800.000	€ 800.000	€ 600.000	€ 400.000	
e	Kunst rondom Emmen-Rheine	€ 200.000	€ 200.000		€ 50.000	€ 150.000	
	<b>Totaal</b>	<b>€ 65.430.000</b>	<b>€ 27.790.000</b>	<b>€ 4.800.000</b>	<b>€ 12.650.000</b>	<b>€ 8.640.000</b>	<b>€ 1.700.000</b>
Dekking							
a en b	Rijksbijdrage (moet nog in een Spuk worden vastgelegd)		€ 15.200.000	€ 2.550.000	€ 6.800.000	€ 4.250.000	€ 1.600.000
a, d	Duitse partners		€ 2.120.000	€ 597.000	€ 878.000	€ 555.000	€ 90.000
a, b, d, e	Bestaande begroting		€ 4.720.000		€ 875.000	€ 3.835.000	€ 10.000
a, b, d, e	Reserve Mobiliteit (middelen Beter Benutten)		€ 750.000		€ 750.000		
a, b, d, e	RSP overige		€ 4.000.000	€ 1.653.000	€ 2.347.000		
a, b, d, e	RSP IBOI gemeente coevorden		€ 1.000.000		€ 1.000.000		
	<b>Totaal</b>		<b>€ 27.790.000</b>	<b>€ 4.800.000</b>	<b>€ 12.650.000</b>	<b>€ 8.640.000</b>	<b>€ 1.700.000</b>

### Dekking (besluitpunt 2)

Met het Rijk is overeengekomen dat er een Specifieke uitkering zal worden verstrekt ter grootte van € 15.200.000,--. Met onze Duitse partners moet nog een samenwerkingsovereenkomst worden gesloten waarin wordt vastgelegd dat zij een totale bijdrage doen van € 2.120.000,--. Mocht blijken dat bovenstaande bijdragen niet worden beschikt, dan gaat het project niet door. In de reserve mobiliteit is eerder een niet gebruikte rijksbijdrage voor het project Beter Benutten gestort van € 1.500.000,--. Met het Rijk is afgesproken dat € 750.000,-- van dit bedrag mag worden ingezet voor de realisatie van Emmen-Rheine.

Op 20 december 2024 hebt u de Eerste uitwerking Coalitieakkoord 2023-2027 vastgesteld. In bovenstaand overzicht "Kosten en dekking Emmen-Rheine" is een post opgenomen met dekking uit de bestaande Begroting; hiermee wordt bedoeld dekking uit "Mobiliteit en Bereikbaarheid – Investerings in spoor (Meppel& Emmen Rheine)" opgenomen in de Eerste uitwerking coalitieakkoord (Tabel Eerste uitwerking Coalitieakkoord vastgesteld 20 december 2024).



**FINANCIËLE VERTALING**

Volgnr.	Omschrijving voorstel	I/S	2024	2025	2026	2027
5.01	Groningen Airport Eelde (NEDAB-kosten gedurende 10 jaar, storting in Reserve GAE)	I	2.299.400	2.299.400	2.299.400	2.299.400
5.01	Dekking vanuit Reserve GAE (al aanwezig in reserve)	I	-2.299.400	-1.361.360	-	-
5.02	Mobiliteit en Bereikbaarheid - Nedersaksenlijn	I	-	500.000	500.000	500.000
5.02	Mobiliteit en Bereikbaarheid - Investerings in spoor (Meppel & Emmen-Rheine)	I	4.000.000	4.500.000	5.000.000	5.000.000
5.02	Mobiliteit en Bereikbaarheid - Exploitatie Emmen-Rheine (zit deels al in de exploitatie)	I	-	-	500.000	500.000
5.02	Mobiliteit en Bereikbaarheid - Exploitatie Emmen-Rheine (dekking uit bestaand budget)	I	-	-	-150.000	-150.000
5.02	Mobiliteit en Bereikbaarheid - Investerings in spoor, dekking Reserve Mobiliteit	I	-4.000.000	-5.000.000	-5.500.000	-5.500.000
<b>Totaal voorstellen programma 5</b>			<b>-</b>	<b>938.040</b>	<b>2.649.400</b>	<b>2.649.400</b>

Destijds heeft het Rijk de RSP bijdrage spoor volledig aan ons uitbetaald. Deze uitbetaling vond plaats in de vorm van een SPUK (Specifieke Uitkering). Omdat de middelen nog niet zijn besteed zijn ze als vooruit ontvangen op de balans verantwoord. € 4.000.000,- van het vooruit ontvangen bedrag wordt nu als dekking ingezet. Dat betekent een bate en een last in de begroting.

De gemeente Coevorden heeft in het verleden ook projecten uitgevoerd welke werden gedekt uit de RSP middelen. Er is een afspraak gemaakt met de gemeente over indexering. Deze indexering van € 1 miljoen wordt nu – met instemming van beide partijen - ingezet voor dit project. Dit bedrag is destijds gestort in de provinciale Reserve RSP en wordt nu voor dit project aangewend.

**Toelichting op de begrotingswijziging**

In de Nota Begrotingsregels provincie Drenthe 2020 is vastgelegd dat baten pas mogen worden geraamd als het zeker is dat ze ook gaan leiden tot ontvangsten. De rijksbijdrage (€ 15.2 miljoen) en de bijdrage van onze partners (€ 2.120.000,-) moeten nog in een formele toezegging aan ons worden beschikt. Dit betekent dat zowel de bate (dekking) en de last op dit moment niet worden verwerkt in de begroting. Zodra er een toezegging volgt wordt deze in een actualisatie meegenomen en verwerkt in de begroting.

Dit betekent dat het project nu niet voor € 27.790.000,- , maar voor € 10.470.000,- wordt verwerkt in de meerjarenbegroting.

<b>Begrote kosten en dekking april 2024 Emmen-Rheine</b>					
	Nederlands grondgebied	2024	2025	2026	2027
<b>Kosten</b>	€ 10.470.000	€ 1.653.000	€ 4.972.000	€ 3.835.000	€ 10.000
<b>Dekking</b>					
Bestaande begroting	€ 4.720.000		€ 875.000	€ 3.835.000	€ 10.000
Reserve Mobiliteit (middelen Beter Benutten)	€ 750.000		€ 750.000		
RSP overige	€ 4.000.000	€ 1.653.000	€ 2.347.000		
RSP IBOI gemeente coevorden	€ 1.000.000		€ 1.000.000		
	€ 10.470.000	€ 1.653.000	€ 4.972.000	€ 3.835.000	€ 10.000

Kosten/dekking overbreng extra spitstrein (besluitpunt 3)

De dekking voor de bijdrage van € 743.108,-- voor de extra spitstrein Emmen-Zwolle 2021-2027 is te vinden in de Reserve Mobiliteit. Hier zijn de resterende Beter Benutten 2015 middelen in opgegaan. Een voorwaarde van het Rijk om een deel van het restant budget ad € 750.000,-- van Beter Benutten te mogen inzetten voor Emmen-Rheine was dat de andere helft ingezet moet worden voor de kosten van het overbrengen van het materieel van de extra spitstrein Zwolle-Emmen 2021-2027. Deze wijziging wordt nu ook meegenomen.

De begrotingswijziging behorend bij dit stuk wordt nu:

spoorlijn Coevorden-Bad Bentheim of Emmen-Rheine							
Programma: 8: Middelen en mensen							
Beleidsopgave	Doelstelling	Rubriek	I/S	2024	2025	2026	2027
8.02 Financiën	8.02.03 Inzicht in de ontwikkeling van reserves en voorzieningen	Baten	I	-750.000	-1.750.000	0	0
5.04 Adequaat openbaar vervoernetwerk	5.04.01 Adequaat openbaar vervoernetwerk	Lasten	I	2.403.000	4.097.000	0	0
5.04 Adequaat openbaar vervoernetwerk	5.04.01 Adequaat openbaar vervoernetwerk	Baten	I	-1.653.000	-2.347.000	0	0
<b>TOTAAL BEGROTINGSWIJZIGING</b>				<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Exploitatiebijdrage (besluitpunt 5)

Op 20 december 2024 hebt u de Eerste uitwerking Coalitieakkoord 2023-2027 vastgesteld. Voor de jaren 2026 en 2027 hebt u het oorspronkelijke budget Exploitatie Emmen-Rheine incidenteel verhoogd met € 350.000,-- naar € 500.000,--. U hebt er destijds voor gekozen om budgetten niet structureel te verhogen. Hierdoor wordt een financieel probleem verwacht omdat de exploitatiebijdrage structureel en geïndexeerd nodig is.

Met de Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG, een soort OV-bureau in Nedersaksen) zal in 2024 een overeenkomst moeten worden gesloten over de exploitatie van de trein. De jaarlijkse kosten voor het Nederlandse deel bedragen naar schatting € 0,50 miljoen (exclusief btw). De kosten worden verdeeld conform het kilometer/ territorialiteitsprincipe. Het betreft een structurele bedrag van € 0,50 miljoen (prijspeil 2023, jaarlijks te indexeren). In onze meerjarenbegroting is hier met een bedrag van € 150.000,-- rekening gehouden. Dit bedrag dient derhalve vanaf 2028 nog te worden aangepast.

## Risico's

De risico's in het deel dat Prorail uitvoert liggen bij IenW. Met de Bentheimer Eisenbahn moeten nog nadere afspraken gemaakt worden over de risico's en de verdeling daarvan (onvoorzien en voorzien) en de wijze waarop de bijdrage van Drenthe wordt geleverd (subsidie of inkoop). Maar de risico's bij de uitvoering van dit trajectdeel liggen bij de provincie Drenthe. Voor het integrale projectbesluit dat voorzien is in september 2024 zal de planuitwerking door de Bentheimer Eisenbahn volledig afgerond zijn inclusief een geactualiseerd inzicht in de dan nog resterende risico's.

## *Inzet op Europese co-financiering*

De komende periode zijn er nog mogelijkheden om Emmen-Rheine in te dienen voor een bijdrage vanuit Europa. De werkzaamheden nabij station Coevorden liggen op het TEN-T netwerk. Dit deel - € 15,7 miljoen (totaal bedrag minus kosten beheer en onderhoud) wordt ingediend voor CEF subsidie. Ook kan het gehele project worden ingediend voor CEF digital. Met name de

verschillende investeringen in de interfaces en veiligheidssystemen kunnen zich hiervoor lenen. De indiening kan pas plaatsvinden na zekerstelling in financiële zin van het gehele project.

**Btw**

Alle bedragen in deze notitie zijn bedragen exclusief btw. De Rijksmiddelen zullen via een SPUK worden aangevraagd bij het Ministerie van IenW. Bij deze aanvraag moet duidelijk worden aangegeven dat geen compensatie btw mogelijk is.

De provinciale middelen zijn voor het grootste deel bedoeld voor werkzaamheden en verbetering van het spoor van de BE tussen de landsgrens en het ProRail-spoor. Btw-technisch is geadviseerd deze bijdrage als een subsidie te verstrekken en niet als inkoopopdracht. Aan BE Netz GmbH kan een subsidie worden verstrekt, waarbij de spooreigenaar zelf de btw terug kan vragen. Die btw behoort dan ook niet tot de subsidiabele kosten.

De overkoepelende projectkosten en de kosten voor het culturele evenement worden vanuit de provincie Drenthe uitgegeven. Voor deze proceswerkzaamheden is de btw compensabel.

**Monitoring en evaluatie**

Niet van toepassing

**Communicatie**

Rondom het project is op gezette tijden gecommuniceerd. Partijen werken hiertoe met elkaar samen. In september 2022 was er een grote bijeenkomst bij de ondertekening van de intentieverklaring. Als de Samenwerkingsovereenkomsten ergens in 2024 gereed zijn en worden ondertekend zal wederom een tekemoment worden georganiseerd.

Om de nieuwe verbinding in 2026 breder bekend te maken en aandacht te genereren zal voorts een cultureel evenement worden vormgegeven/georganiseerd.

**Bijlagen**

Niet van toepassing

**Ter inzage in kamer C0.39**

Niet van toepassing

Assen, 30 januari 2024

Kenmerk: 5/5.3/2024000134

Gedeputeerde Staten van Drenthe,

drs. J. Klijnsma, voorzitter

W.F. Brenkman MSc, secretaris

wa/coll.

Provinciale Staten van Drenthe;

gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van Drenthe van 30 januari 2024, kenmerk 5/5.3/2024000134;

## BESLUITEN:

1. In te stemmen met de uitvoering van project Emmen-Rheine.
2. In te stemmen met de totale projectkosten voor Emmen-Rheine van € 27.790.000,-- (excl btw, prijspeil 2023) voor de werkzaamheden op en aan het spoor van ProRail, het spoor van de Bentheimer Eisenbahn, de overkoepelende projectwerkzaamheden en interfacekosten, inclusief een verbindend cultureel evenement, waarvan nu € 10.470.000,-- aan provinciale bijdrage wordt verwerkt in de Begroting.
3. Dit bedrag als volgt te dekken:
  - a. bestaande Begroting (prestatie 3340308 Ontwikkelingen) € 4.720.000,--
  - b. vooruit ontvangen RSP middelen € 4.000.000,--
  - c. reserve mobiliteit € 750.000,--
  - d. reserve RSP € 1.000.000,--
4. In te stemmen met een onttrekking aan de reserve mobiliteit van € 750.000,-- en dit aan te wenden voor het overbrengen van materieel van de extra spitsrein Zwolle-Emmen 2021-2027.
5. De Begroting dienovereenkomstig te wijzigen.
6. In te stemmen met een bijdrage van € 500.000,-- (exclusief btw) voor 2026 en 2027 (onder voorwaarde dat de spoorlijn in exploitatie is genomen) aan de LNvG voor exploitatie Coevorden-Bentheim. Dit gedekt uit de bestaande Begroting.
7. Voor de periode vanaf 2028 structurele dekking zien te vinden voor exploitatie van de spoorlijn voor € 350.000,-- waarbij rekening gehouden moet worden dat over € 500.000,-- indexatie plaats dient te vinden.

Assen, 3 april 2024

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, griffier

wa/coll.