Provinciehuis Westerbrink 1, Assen
Postadres Postbus 122, 9400 AC Assen
www.drenthe.nl
T (0592) 36 55 55
F (0592) 36 57 77

provincie Drenthe

Aan:
de voorzitter en leden van
Provinciale Staten van Drenthe

Assen, 26 februari 2014
Ons kenmerk 8/3.2/2014001004
Behandeld door de heer T. Woestenburg (0592) 36 57 40 en mevrouw I.M.R. Philips (0592) 36 53 86
Onderwerp: Regiospecifiek Pakket (RSP); geactualiseerde risicoanalyse en tussenrapportage

Geachte voorzitter/leden,

Hierbij ontvangt u de geactualiseerde risicoanalyse van het Drentse RSP-programma. Zoals afgesproken ontvangt u deze analyse jaarlijks. In de bijgevoegde risicotabel hebben wij voor het programma algemeen en voor de zes deelprogramma's een opsomming met onderbouwing gegeven van de belangrijkste risico's die de provincie loopt in het kader van de RSP-bestuursakkoorden.
Evenals vorig jaar hebben wij hieraan gekoppeld een tussenevaluatie van het RSP-programma en de projecten die daarvan deel uitmaken.

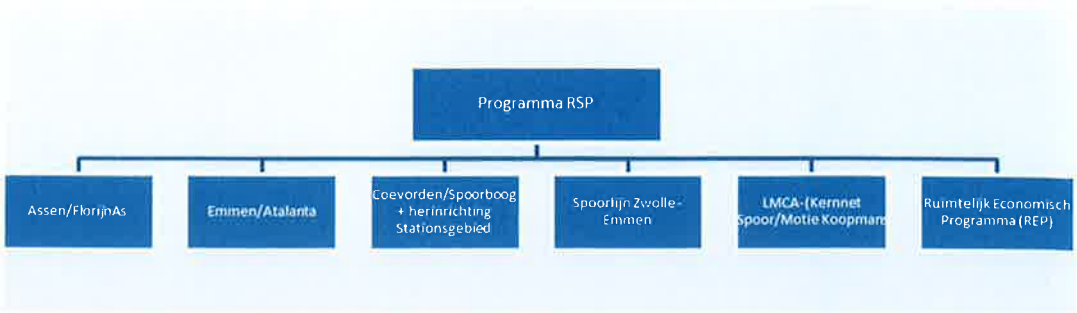
RSP: in het kort
Het RSP is in 2008 per convenant tussen Rijk en regio overeengekomen. Het rijksconvenant is een bindend akkoord op hoofdlijnen op het niveau van heel Noord-Nederland (inclusief de Noordoostpolder), ter compensatie van het niet-doorgaan van de Zuiderzeelijn, onderdeel van het Langmanakkoord van 1998. Dit RSP-rijksconvenant werkt volgens het concept van programmatisch werken.
De drie hoofddoelen vanuit het convenant zijn:

- *verbetering van de (voorwaardenscheppende) bereikbaarheid*
- *versterking van de ruimtelijk-economische structuur*
- *duurzame ontwikkeling van de specifiek ruimtelijke- en economische kwaliteiten.*

Het RSP is onderverdeeld in Concrete projecten (projecten van nationaal belang). In Drenthe: Assen/FlorijnAs, projecten van het Regionaal Mobiliteitsfonds (met regionale regie), Rijksprojecten op het Kernnet Spoor, en het Ruimtelijk Economisch programma.

Het (hele noordelijke) RSP-programma is te raadplegen op de site www.rsp-projecten.nl. Hierop kan worden doorgeklikt naar onder andere de Drentse RSP-projecten.

Het Drentse RSP is verdeeld in zes deelprogramma's.



Voor de hoofddoelen van de deelprogramma's, het provinciaal belang en de provinciale rol, alsook de belangrijkste betrokken partijen verwijzen wij kortheidshalve naar de overzichten in de risicotabel.

Provinciale rol, verantwoordelijkheid en sturing RSP-programma
Onze rol in het RSP is, naast die van contractpartner van het Rijk (in SNN-verband, met het DB-SNN als woordvoerder), vooral voorwaardenscheppend en voor een beperkt deel uitvoerend. Als belangrijke medefinancier van de deelprogramma's heeft de provincie een duidelijke rol als subsidiegever. De provincie is deels ook uitvoerder/ opdrachtgever, bijvoorbeeld van de verbetering van de spoorlijn Zwolle-Emmen (buiten Coevorden). Daarvoor zijn de kaders door uw Staten gesteld. Deze vormen de basis voor de samenwerkingsovereenkomsten met de gemeenten. Hiermee creëren wij randvoorwaarden voor gebiedsontwikkeling en het stimuleren van private ontwikkelingen. Economische structuurversterking, mede via private investeringen, stimuleren wij via het RSP-deelprogramma REP (het Ruimtelijk economisch programma). Aan deze voorwaardenscheppende rol kleven algemene risico's van doelrealisatie en procesrisico's. De afspraken, waaronder ook cofinancieringsafspraken, zijn vastgelegd in de bestuursovereenkomsten. De toegezegde bijdragen zijn "plafondbedragen".
Via monitoring houden wij zicht op ontwikkelingen, provinciale doelbereiking en financiële risico's.
In de bestuurlijke overleggen (stuurgroepen) overleggen wij met onze partners, spelen wij in op ontwikkelingen en sturen wij op onvoorziene gebeurtenissen. Wij streven daarbij naar een goede balans tussen "hard en soft" control.

Risicoanalyse 2013/2014
Voor de actuele risicoanalyse verwijzen wij naar bijlage 1, de risicotabel. De risico's zijn in december 2013 door de programmaorganisatie RSP, met externe begeleiding, opnieuw in beeld gebracht. De risico's zijn beoordeeld op basis van hun effect op de realisatie van provinciale doelstellingen. Er is specifiek aandacht besteed aan de ervaringen met beheersmaatregelen.

Een vergelijking met de score uit de vorige risicoanalyse (2012/2013) levert het volgende beeld op.

Risico's voor de provincie		Score 2013/2014	Score 2012/2013	Toelichting status
RSP-Algemeen				
1.	Tegenvallende RSP-bijdragen van het Rijk	6	6	Gelijk
2.	Tegenvallende RSP-bijdragen van gemeenten en regio Groningen-Assen	2	3	Afgenomen
3.	Onvoldoende indexatie rijksbijdragen	6	4	Toegenomen
4.	Wet Houdbare Overheidsfinanciën (Wet Hof)	-	6	Vervallen
5.	Wegvallen btw-compensatie/onvoldoende correctie pf-gf	-	3	Vervallen
6.	Tegenvallende aanbestedingsresultaten	2	2	Gelijk
7.	Beperkte sturing provincie in realisatie projecten van partners	3	3	Gelijk
RSP-Assen				
1.	Niet realiseren inverdientaakstelling	6	2	Toegenomen
2.	Niet kunnen realiseren Keerspoor	2	2	Gelijk
RSP-Emmen				
1.	Borgen provinciale doelen in uitvoeringsfase Atalanta	1	1	Gelijk
RSP-Coevorden				
1.	Bodemvervuiling rangeerterrein	-	2	Vervallen
2.	Uit-/afstel besluit spoorboog/stationsgebied	-	1	Vervallen
RSP-Spoor				
1.	Kostenraming nieuwe spoorweginfrastructuur	2	2	Gelijk
2.	Afhankelijkheid van planning en capaciteit ProRail	2	4	Afgenomen
3.	Capaciteit en budget Zwolle-Herfte	-	6	Vervallen
RSP-REP				
1.	Niet volledig realiseren private cofinanciering	1	2	Afgenomen
2.	Niet volledig realiseren centrale rijks-REP-bijdrage	2	2	Gelijk
3.	Tempo realisatie projecten decentraal REP	2	-	Nieuw

Kans* ernst	
score <4	Klein risico, geen ingrijpen nodig
score 4-6	Punt van aandacht
score > 6	Groot risico, ingrijpen nodig

Kijkend naar de risico's voor de provincie, constateren wij dat de meeste risico's op dit moment als "groen" gekwalificeerd worden. Er zijn geen "rode" risico's. Het aantal "oranje" risico's is teruggegaan van 5 naar 3 (nog wel "donkeroranje"; hoogste score in de categorie). Er is 1 nieuw risico onderkend en er zijn 5 risico's vervallen.
Dat de risico's over het geheel bezien zijn afgenomen heeft onder andere te maken met:

- de faseontwikkeling van de deelprogramma's (van planuitwerking naar realisatie)
- het raadsbesluit van de gemeente Coevorden over de gemeentelijke bijdrage ten behoeve van de Spoorboog/Herinrichting stationsomgeving
- nadere afspraken met ProRail
- het financieel akkoord tussen Rijk en decentrale overheden over de Wet Houdbare overheidsfinanciën (Wet Hof) en de btw-compensatie
- het akkoord tussen Rijk en vier provincies over Zwolle-Herfte

De thans hoogste risico's hebben een score 6. Dat zijn:

- *Algemeen-1. Tegenvallende RSP-rijksbijdragen*
  Er komen steeds sterkere signalen (maar nog geen officiële brief) dat het Rijk zijn bijdrage gaat afromen voor het concrete project FlorijnAs.
- *Algemeen-3. Onvoldoende indexatie van rijksbijdragen*
  Indexatie vergt (voor het bereikbaarheidspakket) een besluit van de minister van Infrastructuur & Milieu. Die heeft aangekondigd geen index over 2013 toe te willen passen.
- *Assen-1: Niet (volledig) realiseren Inverdientaakstelling*
  Provincie en gemeente Assen hebben december 2012 afspraken gemaakt over de borging van de inverdientaakstelling. Beide vinden dat er € 20 miljoen moet

worden inverdiend. Lukt dat niet, dan is versobering of een andere oplossing aan de orde. Het gezamenlijk zoeken naar oplossingen is voortvarend opgepakt maar heeft in 2013 nog niet tot resultaat geleid. Dat is ook de reden waarom wij het risico als oranje (punt van aandacht) hebben gekwalificeerd. Onze verwachting is dat wij op korte termijn met de gemeente Assen kunnen komen tot nieuwe bestuurlijke afspraken. Wij zullen uw Staten hierover te zijner tijd informeren.

Toelichting vervallen risico's

RSP-Algemeen

4. Wet Hof; investeren vanuit reserves moeilijker

Bij brief van 16 oktober 2013, kenmerk 42/3.13/2013007508, hebben wij u geïnformeerd over de voortgang van de Wet Hof. Op basis van de aangenomen amendementen en moties, de Memorie van Antwoorden en signalen vanuit het Interprovinciaal overleg (IPO) en ministerie, schatten wij destijds in dat nadere acties (voorlopig) niet nodig waren. De noodzaak om voor de RSP-projecten de RSP-gelden, die gefinancierd worden uit de RSP-reserve, versneld uit te betalen kwam daarmee te vervallen.

Inmiddels (10 december 2013) heeft de Eerste Kamer de Wet Hof aangenomen. Door het kabinet, minister Dijsselbloem, is de verwachting uitgesproken dat de investeringen van de decentrale overheden niet beperkt zullen worden, zowel in de huidige kabinetsperiode als in de volgende periode.
Onze inschatting dat geen nadere acties nodig zijn, is hiermee bevestigd. Het risico is dusdanig klein (beheersbaar) dat het kan komen te vervallen.

5. Wegvallen btw-compensatie/onvoldoende correctie Provincie- en Gemeentefonds

In het Regeerakkoord 2012 is het voornemen opgenomen het btw-compensatiefonds af te schaffen. In het financieel akkoord dat het Rijk en de decentrale overheden op 18 januari 2013 hebben gesloten is een afspraak gemaakt over het voortbestaan van de btw-compensatie gedurende de looptijd van het kabinet-Rutte II, maar met een maximum (plafond). Als het plafond wordt overschreden, treedt een korting op Provincie- en/of Gemeentefonds op. Bij een realisatie lager dan het plafond, komt het verschil ten gunste aan het Provincie- en Gemeentefonds. In de Septembercirculaire Provinciefonds 2013 wordt uitgegaan van een verwachte onderschrijding. De eerste afrekening (2015) vindt plaats in de meicirculaire van 2016. Het risico voor het RSP-programma is daarmee vervallen.

RSP-Coevorden

1. Bodemvervuiling rangeerterrein

De uitvoering van de bodemsanering verloopt volgens planning. Er is een uitgebreide monitoring uitgevoerd naar verontreinigingsbronnen. Hierop bestaat nu goed zicht en hiermee wordt rekening gehouden bij hergebruik van de grond. Het archeologisch onderzoek moet nog plaatsvinden, maar levert naar verwachting geen risico op. De sanering van het emplacementdeel moet nog gestart worden. Ook dit risico wordt laag ingeschat en behoort tot de normale risico's van projectontwikkeling. De gemeente Coevorden houdt hiervoor een risicovoorziening aan. Gelet op het voorgaande is dit voor ons reden om het risico op nul te zetten.

2. Uit/afstel besluit Spoorboog/Stationsgebied
Met het besluit van 2 juli 2013 van de gemeenteraad van Coevorden om de gemeentelijke bijdrage van € 7,5 miljoen beschikbaar te stellen voor de aanleg van de Spoorboog en de ontwikkeling van het Stationsgebied, is dit risico komen te vervallen.

RSP-Spoor(-Kernnet)
3. Capaciteitsknelpunt Zwolle-Herfte
Voor het capaciteitsprobleem van het baanvak Zwolle-Herfte heeft ProRail een verkenning uitgevoerd van de mogelijke oplossingsvarianten. Eind 2013 concludeerden het Rijk en de vier betrokken provincies (waaronder Drenthe) dat verdubbeling van het baanvak (van 2 naar 4 sporen) met een vrije kruising bij Herfte de beste oplossing biedt. De lijnen Zwolle-Emmen en Zwolle-Meppel worden daardoor van elkaar vrij gelegd. Deze oplossing is echter voor het Rijk alleen niet te financieren. Er is een bestuursafspraak over bijdragen van de provincies. Hierover doen wij uw Staten binnenkort een separaat voorstel. Het RSP-risico komt daarmee naar verwachting te vervallen.

Tot slot
Het RSP-programma creëert voor Drenthe grote kansen qua versterking van de economische structuur en verbetering van de voorwaardenscheppende bereikbaarheid. Door de cofinanciering is het RSP financieel aantrekkelijk voor onze gemeentelijke partners: iedere euro die de gemeente investeert levert een forse multiplier op. Een unieke kans derhalve om voor de regio grote projecten te realiseren en de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid te vergroten. Dat is belangrijk in deze economisch moeilijke tijden.
In het totale programma zijn in 2013 opnieuw belangrijke stappen gezet. De projecten gaan steeds meer naar uitvoering toe en worden ook zichtbaar in de omgeving, getuige de vele bouwwerkzaamheden in Assen (De Blauwe As) en Emmen (Hondsrugwegtunnel en DPE Next).
De projecten moeten eind 2020 gerealiseerd, dan wel aanbesteed zijn. Wij zijn nu halverwege en liggen goed op koers. Zie ook onze Tussenrapportage (bijlage 2).

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,

, secretaris

, voorzitter

Bijlage(n):
wa/ga.coll.

Bijlage 1

Risicotabel RSP-Drenthe

De onderstaande risicotabel van het RSP is de actualisatie van de RSP-risicoanalyse van 2012/2013. De systematiek is dezelfde als bij de vorige keren, dus in de volgorde RSP-algemeen – Assen – Emmen, Coevorden – Spoor – REP. In de tabel geven wij per deelprogramma een overzicht van (deel)programmadoelen, de scope van het (deel)programma, ons provinciaal belang en de belangrijkste betrokkenen. Wij hebben de nummering conform de tabel van 2012-2013 aangehouden, zodat de nummering niet meer in alle deelprogramma's doorloopt. De geplande resultaten, met de stand van zaken, zijn ook deze keer opgenomen in de Tussenrapportage RSP-Drenthe (bijlage 2).

De risicotabel werkt als volgt. Wij hebben de thans voorziene risico's, die de provincie op grond van haar taak en rol loopt via een projectmatige aanpak inclusief workshop met externe begeleiding opgesomd en de oorzaken van de risico's en de door ons geplande beheersmaatregelen opgenomen. Van elk risico hebben wij een inschatting gemaakt van de kans van optreden. Een score '1' komt overeen met een kleine kans; een score '2' komt overeen met een reële kans en score '3' staat voor een grote kans. Vervolgens hebben wij een inschatting gemaakt van de ernst van het risico. Voor financiële risico's is dat de mogelijke financiële omvang, als volgt gecodeerd:

- Een risico-omvang van minder dan € 1 mln.: ernst-score '1';
- Een risico-omvang van € 1 mln. tot € 10 mln.: ernst-score '2';
- Een risico-omvang van meer dan € 10 mln.: ernst-score '3'.

Het kan daarbij ook gaan om het mislopen van subsidie in dezelfde orde, waarmee dan minder geïnvesteerd of gesubsidieerd kan worden of minder werk kan worden uitgevoerd.

De risicoanalyse heeft betrekking op risico's **voor de provincie zelf**. Een bepaald risico kan dus voor één van onze partners anders zijn dan voor ons.
Wij delen de risico's (kans maal mogelijke omvang) in drie groottecategorieën in: klein, gemiddeld en groot. Wij hebben daar de kwalificatie rood-oranje-groen aan toegevoegd.

Kans* ernst	
score <4	Klein risico, geen ingrijpen nodig
score 4-6	Punt van aandacht
score > 6	Groot risico, ingrijpen nodig

NB: Alle bedragen in de tabellen zijn voor de herkenbaarheid op prijspeil 2007, 'all in', dus ook inclusief BTW, zoals opgenomen in het rijksconvenant en de kadernota's, tenzij expliciet anders vermeld.

RSP programma Algemeen

Algemeen

Naam programma: **RSP Drenthe**	**Omschrijving**
Hoofddoelen programma (in rijksconvenant 'centrale beleidsopgave' genoemd)	• Verbetering van de (voorwaardenscheppende) bereikbaarheid; • Versterking van de ruimtelijk-economische structuur; • Duurzame ontwikkeling van specifieke ruimtelijke- en economische kwaliteiten; • Expliciete Realisatie van de Concrete RSP-projecten; • Realiseren van de inverdientaakstellingen/efficiencywinst, d.w.z. wegwerken van de over-intekening van het RSP.
Het provinciale belang en de provinciale rol	• De provincie onderschrijft de doelen hierboven • Rol provincie: o contractpartner van het Rijk in het RSP, samen met de andere noordelijke provincies (via het DBSNN), en vertegenwoordiger van de regio Drenthe (in het rijksconvenant RSP), een vorm van regie; o budgethouder van de eigen provinciale bijdragen, de decentrale REP-middelen en het Regionaal Mobiliteitsfonds (RMF); o subsidieverlener in de deelprogramma's Assen, Coevorden, Emmen en het REP; inmiddels ook in het Kernnet Spoor; o opdrachtgever van het deelprogramma Verbetering Spoor Zwolle-Emmen en van enkele RSP-projecten in andere deelprogramma's; o risicodrager van de onderdelen waarvoor zij opdrachtgever is; o coproducent/adviseur in RSP-deelprogramma's Assen, Coevorden, Emmen en het rijksprogramma Kernnet Spoor.
De belangrijkste betrokken partijen, hun rol en belang (excl. Provincie Drenthe zelf)	• Het Rijk/Minister van I&M: contractpartner 'ter andere zijde' in het RSP, subsidiegever, en trekker en eindverantwoordelijke van RSP-Kernnet Spoor; • Rijkswaterstaat en ProRail: trekkers van de projecten op rijksinfrastructuur en beheerders van die infra; • SNN: DBSNN en commissies SOM en EZ: aansturing RSP op noordelijke programmaniveau. DB-SNN heeft Noordelijke programmateam (NPT) opgericht, en het NPT een werkgroep financiën. De UOSNN is subsidiegever van het centrale deel van het REP; • Gemeente Assen: trekker en eindverantwoordelijke van RSP-Assen; • Gemeente Emmen: trekker en eindverantwoordelijke van RSP-Emmen (de IGO-Atalanta), cofinancier in Zwolle-Emmen; • Gemeente Coevorden: trekker en eindverantwoordelijke van RSP-Coevorden; • Provincie Overijssel: partner en cofinancier in de Verbetering van de Spoorlijn Zwolle-Emmen (onderdeel van de Vechtdallijnen).
Gemaakte afspraken en toezeggingen (op programma-niveau)	• Brief Stuurgroep Zuiderzeelijn (18/3/2008), en Rijksconvenant (23/6/2008), voorbereid in het goedkeurend PS-besluit (2008); • Notitie RSP-Financiële uitwerking binnen de regio, met Reglement Regionaal Mobiliteitsfonds, vastgesteld door DB-SNN in samenspraak met het Rijk (DB-SNN, 27/10/2009); • PS-besluiten Kadernota's Uitvoering RSP-2009 en -2010 en Risicoanalyses 2011, 2012 en (2012/)2013.

Risicoanalyse RSP Algemeen (*eind december 2013)*

Nr.	Beschrijving van het risico	Oorzaak van het risico	Kans	Beschrijving gevolg	Ernst/ omvang	K*E/O	Toelichting/ Lopende actie(s)/ Beheersmaatregelen
1.	**Tegenvallende RSP-bijdragen van het Rijk** (Financieel risico c.q. risico in doelrealisatie) (Was in 2012/2013 eveneens 'oranje')	Het Regeerakkoord beziet het RSP als juridisch harde verplichting. Er zijn signalen dat de Rijksbijdrage RSP onder druk komt te staan vanwege Rijksbezuinigingen (eventuele afroming vanwege BTW-compensatie). In Drenthe betreft dat vooralsnog RSP-Assen.	3	Afname van rijksbijdrage RSP betekent in eerste instantie overleg op Noord-Nederlandse schaal over gevolgen en verdeling van middelen. Dit kan consequenties hebben voor alle deelprogramma's in Drenthe in termen van (co-)financiering en ambitie. Naast de rijksbijdrage in provinciale en gemeentelijke projecten kan het Rijk korten op de rijksprojecten in het RSP, bijv. Kernnet Spoor, of daar een regionale bijdrage in vragen. Projecten die nog niet zijn gestart lopen het grootste risico op bezuinigingen.	2	6	Alertheid op signalen vanuit het Rijk, en gemeenten, en adequaat (onder)handelen. Daarnaast overleg met betreffende overheden (SNN, BO MIRT, stuur- en projectgroepen, bestuurlijke overleggen), monitoring van de projecten. Eventueel is versobering of herprioritering aan de orde.
2.	**Tegenvallende RSP-bijdragen van gemeenten en Regio Groningen-Assen (RGA)** (Financieel- en imagorisico, en risico in doelrealisatie) (Eveneens 'groen' in 2012/2013)	Het Rijk bezuinigt op het gemeentefonds en decentraliseert rijkstaken naar gemeenten met onvolledige (fin.) compensatie. Tot dusver hebben de RSP-gemeenten hun bijdragen kunnen veilig stellen. Het RSP is belangrijk voor de gemeenten, mede omdat het gaat om aanzienlijke rijks- en provinciale bijdragen. De gemeenteraadsverkiezingen van maart 2014 zijn een ijkpunt. De gemeente <u>Assen</u> is verantwoordelijk voor cofinanciering van het RSP Assen/FlorijnAs en de realisatie van de gebiedsontwikkeling. Onderdeel van de Flo-	1	De aan de gemeenten toegezegde bijdragen zijn plafondbedragen. De provincie loopt formeel dus geen financieel risico. Een eventueel lagere bijdrage van een van de decentrale partneroverheden kan leiden tot versoberen van ambities. Er kan mogelijk een beroep worden gedaan op de provincie voor aanvullende financiering, bij de deelprogramma's. Dat kan financiële implicaties hebben, maar alleen via een besluit. Via een dergelijk besluit kan de provincie als 'showstopper' in de media komen. Iets vergelijkbaars kan zich voordoen bij het Kernnet Spoor.	2	2	Provincie Drenthe en gemeente Assen hebben bewerkstelligd dat de subsidie van de Regio Groningen-Assen definitief is besloten door de stuurgroep RGA in 2013. In de stuurgroepen/BO's (Bestuurlijke Overleggen) Assen, Emmen en Coevorden en het (noordelijk) BO-Spoor de financiële status quo goed monitoren. Aangezien het Drentse gemeenten betreft, oefenen wij ook wettelijk toezicht op de gemeentefinanciën uit (aparte provinciale rol).

Nr.	Beschrijving van het risico	Oorzaak van het risico	Kans	Beschrijving gevolg	Ernst/ omvang	K*E/O	Toelichting/ Lopende actie(s)/ Beheersmaatregelen
		rijnAs is een subsidie van de RGA (€ 13,4 mln.). Atalanta is voor de gemeente Emmen groot en risicovol, en het deelprogramma (de IGO) is nog niet geheel gedekt (zo ontbreekt € 17 mln. voor het Mensenpark). Het RSP-programma is, in samenhang met de eerdere ruimtelijke investeringen in Coevorden-Centrum, groot en risicovol voor de gemeente Coevorden.					
3.	**Onvoldoende indexatie rijksbijdragen** (Financieel risico c.q. risico in doelrealisatie) (Eveneens 'oranje' in 2012/2013)	Rijksbijdragen worden jaarlijks geïndexeerd aan de hand van het door de ministers van I&M toegekende deel van de IBOI (Index Bruto Overheids Investeringen, vastgesteld door min. van Fin). Min. EZ geeft aan voor de indexatie voor zijn deel van de decentrale REP-bijdragen geen middelen te hebben. Het inmiddels aan SNN gedecentraliseerde centrale deel wordt niet geïndexeerd. In okt. 2012 is de BTW verhoogd van 19 naar 21%. Onduidelijk is of dat terug te vinden zal zijn in de index (IBOI 2012-2013). De minister van I&M heeft aangekondigd over 2012-2013 de toe te wijzen IBOI op nul te stellen.	3	Besluiten om indexering van de Rijksbijdrage niet toe te passen kunnen grote gevolgen hebben voor de beschikbare rijksmiddelen voor het Drentse RSP, zeker wanneer de index voor een aantal jaren op nul zou worden gesteld en er wel inflatie optreedt (bijvoorbeeld door verhoging van belastingen). Voor de periode 2012-2020 kan het voor de provincie gaan om een waardevermindering van de rijksbijdrage in het concrete bereikbaarheidspakket in de orde van 3-4 mln. Voor het REP is het gevolg: waardevermindering van de subsidie(s).	2	6	Alertheid op signalen vanuit het Rijk. Zo nodig in overleg treden. Overleg met betreffende overheden (SNN, BO MIRT, stuurgroepen/ bestuurlijke overleggen). Tot en met 2011 heeft I&M de bereikbaarheidsgelden wel geïndexeerd. Mede vanwege de discussie over de index is tussen SNN en I&M afgesproken de storting van de rijksbijdrage voor de concrete projecten van 2013 te verschuiven naar 2014. Eventueel is versobering of herprioritering binnen het bereikbaarheidspakket aan de orde. Het budget van het project DPE-Next (RSP-Emmen) is ter ondervanging van dit risico al door de gemeente en provincie geïndexeerd naar prijspeil 2015.

Nr.	Beschrijving van het risico	Oorzaak van het risico	Kans	Beschrijving gevolg	Ernst/ omvang	K*E/O	Toelichting/ Lopende actie(s)/ Beheersmaatregelen
4.	**Wet Houdbare Overheids-financiën (Wet Hof)** Vervallen; voor toelichting zie statenbrief.						
5.	**Wegvallen BTW-compensatie/onvoldoende correctie pf-gf** Vervallen; voor toelichting zie statenbrief.						
6.	**Tegenvallende aanbeste-dingsresultaten** (Financieel risico c.q. risico in doelrealisatie) (Eveneens 'groen' in 2012/2013)	De afgelopen jaren waren de marktomstandigheden gunstig om kostenefficiënt aan te besteden. Dat lijkt ook de komende jaren het geval. Het RSP is echter omvang-rijk t.o.v. de reguliere Noordelijke aanbestedingsmarkt. Samenval-lende aanbestedingen (pieken) van de verschillende provincies richting de Noord-Nederlandse Grond-, Weg- en Waterbouw (GWW-) markt kan prijsverho-gend werken.	1	Samenvallende piekvraag in aanbe-stedingen op Noord-Nederlandse schaal (mogelijk rond 2015/2016) kan leiden tot tegenvallende kosten in aan-bestedingen. Omdat de Noordelijke bouwmarkt er slecht voor staat, is in-geschat dat het risico sinds 2011 is afgenomen. In RSP-Emmen heeft dit al geleid tot een aanbestedingsmeevaller. NB: In RSP-Assen, -Coevorden en -Emmen is de gemeente grotendeels risicodrager voor aanbestedingen (be-houdens de provinciale projecten).	2	2	Overleg/afstemming over fasering uitvoering projecten op Noord-Nederlandse schaal, ook om tegen-vallers voor onze RSP-partners te voorkomen. Slimme wijze van op de markt zet-ten (van provinciale projecten).

Nr.	Beschrijving van het risico	Oorzaak van het risico	Kans	Beschrijving gevolg	Ernst/ omvang	K*E/O	Toelichting/ Lopende actie(s)/ Beheersmaatregelen
7.	**Beperkte sturings-mogelijkheid van de provincie in de realisatiefase van deelprogramma's met eindverantwoordelijkheid bij Rijk of gemeenten, terwijl de provincie belangen heeft** (Risico van doelrealisatie) (Eveneens 'groen' in 2012/2013)	Assen, Emmen en Coevorden zijn krachtens de bestuurs-overeenkomsten met de provincie verantwoordelijk voor de betreffende deelprogramma's. De situatie in het deelprogramma Kernnet Spoor is vergelijkbaar, hier met het Rijk 'in charge'. De provincie heeft belangen en voelt zich beleidsmatig betrokken, maar heeft beperkte mogelijkheden om te sturen.	1	Specifieke (deel-)resultaten waar de provincie belang bij heeft, kunnen in gevaar komen.	3	3	Monitoren van doelbereik en provinciale belangen in de verschillende deelprogramma's. Dit is operationeel in RSP-Emmen en in ontwikkeling voor RSP-Coevorden. Stellen van (subsidie)voorwaarden in de provinciale beschikkingen. Via Bestuurlijk en ambtelijk Overleg alert zijn op signalen dat de gemeenten de complexe opgaven waarvoor zij staan, (deels) niet kunnen realiseren. Zo nodig bijsturen.

RSP-Bereikbaarheid FlorijnAs/Assen

Algemene Ontwikkelagenda

Naam deelprogramma: FlorijnAs/Assen	**Omschrijving**
Hoofddoelen deelprogramma	• Verbetering van de (voorwaardenscheppende) bereikbaarheid, ook per openbaar vervoer en fiets; • Versterking van de ruimtelijk-economische structuur; • Ontwikkeling van specifieke (ruimtelijke- en economische) kwaliteiten; • Assen is een concreet project in het rijksconvenant, d.w.z. met nationale betekenis (moet gerealiseerd worden); • Assen/FlorijnAs is een landelijk voorbeeldproject in de Crisis- en Herstel- (C&h-)wet; • Versterking van de positie van Assen als Zuidpoort van het Nationale Stedelijke Netwerk Groningen-Assen; • Compact houden van de kern Assen.
Het provinciale belang en de provinciale rol	• De provincie onderschrijft de hierboven opgesomde hoofddoelen; • De provincie wil de positie van Assen als hoofdstad van Drenthe en als historisch bestuurscentrum bevestigen/versterken; • Rol provincie: o contractpartner van het Rijk in het RSP en vertegenwoordiger van de regio Drenthe (in het rijksconvenant RSP); o contractpartner van Assen in de samenwerkingsovereenkomst van 2010; o medeverantwoordelijk voor de inverdientaakstelling (zoals opgenomen in de overeenkomst 2010); o Assen en de provincie zijn wederzijds RSP-cofinancier (zoals opgenomen in de overeenkomst 2010).
De belangrijkste betrokken partijen, hun rol en belang	• Gemeente Assen: trekker en eindverantwoordelijk voor het deelprogramma; • Verder betrokken: 4 omliggende gemeenten, het Rijk/I&M en EZ, Rijkswaterstaat, NS, ProRail, Waterschap Hunze en Aa's, verenigd in de C&hwet-projectcommissie; • Regio Groningen-Assen (RGA).
Gemaakte afspraken en toezeggingen (deelprogramma)	• Overeenkomst Provincie-Gemeente Assen, 4/11/2010; • Bestuurlijke Verklaring van instemming met de Structuurvisie FlorijnAs (voor de C&hwet), 14/10/2011; • Subsidie van Regio Groningen-Assen (RGA, € 13,4 mln.) is toegezegd en opgenomen in het Meerjaren Investeringsprogramma van RGA; in 2013 geïndexeerd-herbevestigd; • Overeenkomst Assen-Drenthe-Gem.Groningen, Prv.Groningen-NS over de 3e en 4e sprinter Assen-Groningen (Regiopendel), nov. 2012; • De strategische samenwerking, de inverdientaakstelling en het monitoren daarvan zijn herbevestigd in de wederzijdse GS- en B&W-brieven van 19/12/2012.
Projecten (scope) en Stand van zaken	De scope is globaal vastgelegd in het Ecorys-rapport van 2007. De projectenscope is, met stand van zaken, dit jaar opgenomen als bijlage 2 bij de statenbrief.

Risicoanalyse FlorijnAs/Assen

Nr.	Beschrijving van het risico	Oorzaak van het risico	Kans	Beschrijving gevolg	Ernst/ omvang	K*E/O	Toelichting/ Lopende actie(s)/ Beheersmaatregelen
Ass 1.	**Niet of niet geheel realiseren bezuinigingstaakstelling van 20 miljoen euro (conform afspraken in het rijksconvenant): de Inverdientaakstelling** (Financieel c.q. risico van doelrealisatie) (Was 'groen' in 2012/2013)	Er is € 201 mln. budget, waarvoor max. € 185 mln. rijksbijdrage. Het rijksconvenant definieert een 'gegarandeerd' budget van € 222 mln. (art. 6.2 en 6.4 ii). Het verschil moet 'inverdiend' worden (term uit de overeenkomst van 2010, inhoudende: bezuinigd).	3	Assen en de provincie moeten samen zoeken naar oplossingen.	2	6	Assen en provincie hebben in dec. 2012 afspraken gemaakt over de borging van de inverdientaakstelling, met procesformulering. Provincie en gemeente vinden beide, dat er € 20 mln. moet worden inverdiend. Lukt dat niet dan moeten Assen en wij in overleg over versobering of andere oplossingen. Afgesproken is dat reeds behaalde inverdienbedragen alleen bij gezamenlijk besluit van beide colleges worden ingezet voor eventuele tegenvallers en/of openstaande risico's van nog lopende/te starten (deel)projecten. Inmiddels zijn wij met de gemeente Assen in gesprek om te komen tot herijking van de afspraken. Deze zullen leiden tot een andere rolverdeling en risicoafdekking.
Ass 2.	**Niet kunnen realiseren van het Keerspoor ('Spoorse Aanpassing') voor de Regiopendel, wegens ontbrekend deelbudget** (Risico van doelrealisatie en van imagoschade) (Eveneens groen in . 2012/2013)	Het rijksconvenant definieert een concreet project 'Station Assen/ Werpsterhoek en Spoor voor nieuwe stations'. In de overeenkomst provincie-gemeente Assen is vastgesteld dat er een budget van € 201 mln. is met een max. rijksbijdrage van € 185 mln. Afgesproken is dat beide partijen op zoek gaan naar additionele middelen.	1	Vanwege het ontbreken van budget kan uit- c.q. afstel in de realisatie van het Keerspoor ontstaan. Het Keerspoor moet in 2016 aangelegd zijn vanwege de reconstructie van het emplacement van Assen (ProRail) en het RSP-project Zuidelijke Ringweg Groningen, dat forse verkeersoverlast in o.a. Noord-Drenthe doet ontstaan waarvoor de 'Regiopendel' verlichting kan brengen. Daarover moet nog een integrale afweging gemaakt worden.	2	2	Het onderzoek naar additionele middelen is in 2013 afgerond. Die zijn niet gevonden. Wij gaan ervan uit dat de dekking kan worden gevonden binnen het taakstellend RSP/FlorijnAs-budget van de gemeente Assen. Zo nodig herprioriteren binnen het beschikbare taakstellend budget van de FlorijnAs, of de Regiopendel uitvoeren als HOV-bus. .

Emmen/Atalanta

Algemene Ontwikkelagenda

Naam deelprogramma: Emmen/Atalanta	**Omschrijving**
Hoofddoelen deelprogramma	• Zie 1e drie bullets van het Programma Algemeen (Verbetering bereikbaarheid, ruimtelijk-economische structuur, ruimtelijk-economische kwaliteiten); • Versterking (inter-)nationale positie van Zuidoost-Drenthe; • Stimuleren duurzaam wonen en toepassen van energiebesparing en nieuwe energiealternatieven; • In samenhang met de versterkte ruimtelijk-economische opgave voor de steden krijgt de stedelijke bereikbaarheid prioriteit; • Overgang naar kenniseconomie; • Inzetten op kansrijke sectoren; • Afstemming ruimtelijke vraagstukken klimaat en energie.
Het provinciale belang en de provinciale rol	• Provinciaal belang: de provincie onderschrijft bovenstaande gezamenlijke doelen; • Provincie wil de positie van Emmen als centrum van grootschalige dagrecreatie en culturele infrastructuur versterken (Omgevingsvisie, blz. 29); • Rol provincie: o contractpartner van het Rijk in het RSP en vertegenwoordiger van de regio Drenthe (in het rijksconvenant RSP) en contractpartner van Emmen in de samenwerkingsovereenkomst; o betrokken bij de realisatie van gezamenlijke ambities en meedenker (zie Hoofddoelen), co-financier; o Uitvoerder/trekker van het Knooppunt Emmen West (N34/N391; prov. project).
De belangrijkste betrokken partijen, hun rol en belang	• Gemeente Emmen: trekker en eindverantwoordelijk voor het deelprogramma; • DPE: verantwoordelijk voor verplaatsing dierentuin/transformatie tot/bouw van BeLEVENspark. Voor de provincie is de gemeente Emmen gesprekspartner.
Gemaakte afspraken en toezeggingen	• Vastgelegd in samenwerkingsovereenkomst Emmen-provincie van 5 juli 2010 • PS-Besluit ‘Aanvullend beschikbaar gestelde € 6 mln.+6 mln. lening’ (PS; 1 febr. 2012)
Projecten (scope) en Stand van zaken	De scope is onderdeel van de kwartaalrapportages, die ook voor uw staten ter inzage zijn/worden gelegd. De projectenscope is, met stand van zaken, dit jaar opgenomen als bijlage 2 bij de statenbrief.

Risicoanalyse Emmen/Atalanta

Nr.	Beschrijving van het risico	Oorzaak van het risico	Kans	Beschrijving gevolg	Ernst	K*E	Toelichting/ Lopende actie(s)/ Beheersmaatregelen
1.	**Borging provinciale doelen in de uitvoeringsfase van het programma** (Risico van doelrealisatie) (Eveneens 'groen' in 2012/2013)	Gemeente Emmen is trekker en eindverantwoordelijk voor de uitvoering van de projecten binnen dit deelprogramma. De provinciale betrokkenheid in de uitvoeringsfase is op afstand. De provincie heeft belangen bij de realisatie van en de borging op de provinciale doelen.	1	Onvoldoende zicht op realisatie van de provinciale doelen gedurende de uitvoeringsfase. Inmiddels zijn de kaders en voorwaarden helder.	1	1	Er zijn plafondbedragen afgesproken. Er wordt gefaseerd uitbetaald. Via het gezamenlijk monitoringsprogramma houden wij zicht op ontwikkelingen, provinciale doelbereiking en financiële risico's. Dit is geregeld via de provinciale beschikking en gebeurt via de kwartaalrapportages van Emmen. Dit inmiddels operationele monitoringsprogramma verkleint het risico aanzienlijk. Via het BO-Emmen maken wij optimaal gebruik van de mogelijkheid tot meedenken, met name in de ambities. Het bereikbaarheidspakket is geactualiseerd. In de keuze van projecten is het provinciaal belang in overleg met Emmen meegewogen.

RSP-Coevorden

Algemene Ontwikkelagenda

Naam deelprogramma: Coevorden	**Omschrijving**
Hoofddoelen deelprogramma	• Zie 1e drie bullets van het Programma Algemeen, met name verbetering stedelijke bereikbaarheid, die voorwaardenscheppend is voor ruimtelijk-economische ontwikkeling; • Versterking (inter-)nationale positie van Zuidoost-Drenthe; • Uitplaatsen rangeerterrein Coevorden-Centrum, waardoor rangeren in het centrum overbodig wordt; • Opwaarderen en aantrekkelijker maken van het Station Coevorden; • Streven naar Integrale Gebiedsontwikkeling Stationsgebied (zoeken naar mogelijkheden om het stationsgebied te upgraden incl. omliggend gebied; ambitie tot Verbreed RSP; is nog niet besloten).
Het provinciale belang en de provinciale rol	Provinciaal belang: de provincie onderschrijft bovenstaande gezamenlijke doelen, plus: • Verbetering bereikbaarheid Euroterminal voor moderne (lange) goederentreinen; • Vermindering barrièrewerking Centrum Coevorden, Verbetering bereikbaarheid station + herontwikkeling stationsomgeving; • Provincie wil Coevordens historische karakter als vestingstad versterken (Omgevingsvisie, blz. 29), plus het vestigingsklimaat optimaliseren; • Afstemmen met Dryport (het creëren van een 'satelliet' van Rotterdam voor het goederenvervoer); • Rol provincie: contractpartner Rijk en ondertekenaar van de samenwerkingsovereenkomst mede-beleidsbepaler en meedenker/adviseur (zie doelen); cofinancier; uitvoerder van de spoorbrug (prov. project).
De belangrijkste betrokken partijen, hun rol en belang	• Gemeente Coevorden: is trekker en eindverantwoordelijke voor het totaalconcept en voert de eindregie; is opdrachtgever/risicodrager; • ProRail, beheerder van het spoor, d.w.z. houder van de beheerconcessie, en daarmee opdrachtgever van de aanpassing van spoorlijn Zwolle-Emmen (aftakking spoorboog); • NS-Stations (eigenaar van ondergrond + opstallen); • Bentheimer Eisenbahn, gebruiker van het spoor, belang bij een goede verbinding en ruimte op het spoor. Kan de spoorboog laten uitvoeren vanaf de aftakking van de spoorlijn Zwolle-Emmen (waar de concessie van ProRail geldt); • Arriva (personenconcessie m.i.v. 9/12/2012) en goederenvervoerders – gebruikers van het spoor; belang bij spoorlijn met zo goed mogelijke functionaliteit.
Gemaakte afspraken en toezeggingen	• Vastgelegd in samenwerkingsovereenkomst Coevorden-provincie van maart 2010 • Uitwerking financieel administratieve samenwerking RSP-Coevorden (januari 2011)
Projecten (scope) en Stand van zaken	De projectenscope is, met stand van zaken, dit jaar opgenomen als bijlage 2 bij de statenbrief.

Risicoanalyse Coevorden

Nr.	Beschrijving van het risico	Oorzaak van het risico	Kans	Beschrijving gevolg	Ernst	K*E	Toelichting/ Lopende actie(s)/ Beheersmaatregelen
1.	**Bodemvervuiling rangeerterrein** (Vervallen; voor toelichting zie statenbrief.)						
2.	**Uit-/afstel besluit spoorboog/stationsgebied** (Vervallen; voor toelichting zie statenbrief.)						

RSP-Spoor, w.o. Verbetering Spoorlijn Zwolle-Emmen

Algemene Ontwikkelagenda

Naam deelprogramma: RSP Spoor	**Omschrijving**
Hoofddoelen deelprogramma	• Zie 1e twee bullets van het Programma Algemeen (Verbetering bereikbaarheid en versterking ruimtelijk-economische structuur); • Verbeteren van de bereikbaarheid per spoor van Zuidoost Drenthe voor zowel personen als goederenvervoer, faciliteren van een meer robuuste dienstregeling; • Toename gebruik trein (toename reizigerskilometers), verschuiving modal split van motorvoertuig naar trein.

Het provinciale belang en de provinciale rol	• Provinciaal belang: de provincie omschrijft de bovenstaande doelen;
	• Rol provincie:
	  • contractpartner van het Rijk (rijksconvenant). Wordt ondertekenaar van de samenwerkingsovereenkomst Drenthe-Overijssel(-Twente)-ProRail (voor het verbeterplan);
	  • budgethouder-cofinancier, deels opdrachtgever/risicodrager (met Overijssel);
	  • concessieverlener van de treindienst Zwolle – Emmen (met Overijssel).

De belangrijkste betrokken partijen, hun rol en belang	• Gemeenten Coevorden en Emmen (stationsgebieden): hebben belang bij een goede spoorlijn en treindienst • Arriva: concessiehouder (m.i.v. 9/12/2012): belang bij een goede spoorlijn, die een robuuste dienstregeling faciliteert. NS blijft belanghebbende i.v.m. spoorvervoer 'voorbij Zwolle' (bijv. relatie Emmen – West NL) • (Spoor)Goederen-vervoerders: voldoende goederenpaden in de dienstregeling van Arriva; • ProRail: beheerder van het spoor, d.w.z. houder van de beheerconcessie, en daarmee opdrachtgever van de aanpassing van spoorlijn Zwolle-Emmen; • NS-stations (eigenaar van ondergrond + opstallen).
Gemaakte afspraken en toezeggingen	• Bij overdracht van de spoorvervoerconcessie aan de provincies Drenthe en Overijssel heeft het Rijk € 5,6 mln. betaald (als afkoopsom) voor partiële spoorverdubbeling. Afkoopsom is geparkeerd bij Drenthe. • In rijksconvenant en brief Stuurgroep ZZL is budget vanuit het RSP afgesproken; • Overeenkomst Drenthe-Overijssel-Regio Twente over het concessiebeheer: 2013; • Motie Koopmans (2007). € 160 mln. toegevoegd aan RSP voor verbetering noordelijk Kernnet spoor (spoorlijnen Zwolle-Leeuwarden-Groningen).
Projecten (scope) en Stand van zaken	Nog niet vastgesteld. De (voorlopige) scope is, met stand van zaken, dit jaar opgenomen als bijlage 2 bij de statenbrief.

Risicoanalyse RSP-Spoor, w.o. Verbetering Spoorlijn Zwolle – Emmen

Nr.	Beschrijving van het risico	Oorzaak van het risico	Kans	Beschrijving gevolg	Ernst	K*E	Toelichting/ Lopende actie(s)/ Beheersmaatregelen
Sp 1.	**Kostenraming nieuwe spoorweginfrastructuur** (Financieel risico, tevens risico in doelrealisatie) (Eveneens 'groen' in 2012/2013)	Ramingen voor spoorinfra kennen grotere onzekerheden dan weg-infra. Spoorinfra is voor provincie en gemeenten geen regulier werk, waardoor de provincie voor de kostenraming sterk afhankelijk is van de opgaven van ProRail. Pro-Rail bouwt grote marge voor On-voorzien in.	2	Drentse RSP budget kan onder druk komen te staan. Hogere kostenramingen kunnen leiden tot noodzakelijke versoberingen (bijstelling ambitie of niet doorgaan van belangrijke aanpassingen). Inmiddels meer 'grip' op ramingen gekregen, door o.a. second opinions.	1	2	Via Bestuurlijk Overleg MIRT met de minister (die verantwoordelijk is voor ProRail) in gesprek blijven. Ramingen moeten worden voorzien van een risicotoeslag. Eventueel versoberen in spoorpakket of herprioriteren in RSP-Drenthe. Voor ramingen hebben we gebruik gemaakt van second opinions en opgebouwde ervaringscijfers en hebben deze vertaald in taakstellende budgetten. Hiermee gaan we door. Daardoor krijgen we de risico's steeds beter in de greep.
Sp. 2.	**Afhankelijkheid van planning en capaciteit ProRrail** (Financieel risico, tevens risico in doelrealisatie; geldt ook voor Spoorboog Coevorden Zuid) (Was 'oranje' in 2012/2013)	Het RSP heeft een contractuele deadline: realisatie moet vóór eind 2020 gestart zijn. In planologische procedures treden soms forse vertragingen op. Provincie is sterk afhankelijk van ProRail in de prioritering en aanbesteding van werken (en voor de planologische regelingen ook van gemeenten).	1	Als onderdelen te laat in de realisatiefase komen (met eind 2020 als deadline), kan de rijksbijdrage in gevaar komen. ProRail heeft gemeld dat het werk alleen in 2016 kan/mag worden uitgevoerd. (Uitstel 1 jr. vanwege samenhang met andere ProRail-projecten).	2	2	Goed procesmanagement (bij ProRail) en aandacht hiervoor in het BO-MIRT en in stuurgroepen blijven vragen. Voor toekomstige projecten zullen wij vergelijkbare afspraken maken met ProRail over planning en inzet door ProRail, dan wel afspraken maken met ProRail dat provincie onderdelen zelf mag aanbesteden. O.a. bij delen van de Spoorboog Coevorden, de spoorbrug over het Coevorden-Vechtkanaal (prov. project) en eventueel de damwand langs het Wachtspoor (formeel onderdeel van Zwolle-Emmen). Wij blijven hiervoor zonodig aandacht vragen bij de minister, opdrachtgever in de beheerconcessie van ProRail.

REP (Ruimtelijk Economisch Programma)

Algemene ontwikkelagenda

Naam deelprogramma: REP	**Omschrijving**
Hoofddoelen deelprogram-ma	Versterking van kansrijke sectoren en de ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland c.q. Drenthe via: • Versterking kennispieken (vier kansrijke clusters van internationaal belang); • Versterken belangrijkste bestaande clusters (eveneens 4 geïdentificeerde clusters); • Versterken innovatief vermogen MKB algemeen en Arbeidspotentieel; • Voorwaardenscheppend beleid (vestigingslocaties, woon/ leefklimaat).
Het provinciale belang en de provinciale rol	• Ruimtelijk-economische structuurversterking via kansrijke sectoren en innovatie is een provinciale doelstel-ling. Het REP biedt mogelijkheden om initiatieven op dit gebied te ondersteunen; • REP is verdeeld in REP centraal (regie min. EZ; sinds 2012 SNN) en REP decentraal (regie provincie); • De provincie heeft volledige zeggenschap over het decentrale deel van de rijksmiddelen (in Drenthe € 25 mln.). In SNN-verband wordt besloten over de in november 2012 gedecentraliseerde rijks-REP-middelen. Voor Drenthe hebben de provincies € 30 mln. centrale REP-rijksbijdrage afgesproken.
De belangrijkste betrokken partijen, hun rol en belang	• SNN, i.c. de Bestuurscie. EZ/mandaat DB: besluit over inzet gedecentraliseerde rijks-REP-rijksmiddelen; • DB/Bestuurscommissie: aansturing REP op programmaniveau Noord-Nederland; • GS: besluiten over inzet decentrale REP-middelen; • Gemeenten Assen en Emmen: aandragen initiatieven voor inzet decentrale middelen + cofinanciering; • Kennisinstellingen en Marktpartijen: private cofinanciering.
Gemaakte afspraken en toezeggingen	Op grond van het convenant heeft Noord-Nederland recht op € 150 mln. centrale en 124 mln. (aftrek deel Flevo-land) decentrale rijks REP-middelen. Deze moeten besteed worden binnen 12 programmalijnen: Energie, Water-technologie, sensortechnologie, Lifesciences, Agribusiness, Chemie, Toerisme, Metaal & scheepsbouw, MKB-algemeen, Arbeidspotentieel Vestigingslokaties en Woon- & leefklimaat. De regio is verantwoordelijk voor de cofinanciering van de rijksmiddelen door regionale overheden en kennisin-stellingen en marktpartijen. De provincies hebben de rijksmiddelen verdeeld (afspraak in SNN). Drenthe heeft recht op 20% van de rijksmid-delen (totaal 55 mln.) en is verantwoordelijk voor een regionale overheidsbijdrage van € 18 mln. en € 38 mln. van kennisinstellingen/marktpartijen. Het DB SNN heeft een uitvoeringskader voor het decentrale REP vastgesteld als kader voor de beoordeling van projecten. GS Drenthe hebben (maart 2010) besloten om van het regionale deel van de rijksmiddelen (€ 25 mln.) elk € 10 mln. in te zetten voor projecten gerelateerd aan de IGO's Assen en Emmen en de overige € 5 mln. voor projecten die passen binnen het uitvoeringskader elders in Drenthe. PS hebben dat besluit goedgekeurd (juli 2010). Er wordt in SNN-verband gewerkt aan een juridische basis voor het onlangs gedecentraliseerde deel van de rijks-REP-middelen (begin 2014 gereed).
Projecten (scope) en Stand van zaken	De scope is, met stand van zaken, dit jaar opgenomen als bijlage 2 bij de statenbrief.

Risicoanalyse REP

Nr.	Beschrijving van het risico	Oorzaak van het risico	Kans	Beschrijving gevolg	Ernst	K*E	Toelichting/ Lopende actie(s)/ Beheersmaatregelen
1.	**Niet (volledig) realiseren bijdragen marktpartijen en kennisinstellingen in het REP (voor het hele Drentse REP)** (Risico in doelrealisatie. Op termijn ook mogelijk financieel risico bij onvoldoende monitoren) (Eveneens 'groen' in 2012/2013)	Binnen het REP dient 38 mln. bijdrage van marktpartijen en kennisinstellingen ('private partijen') te worden gerealiseerd. (Op een rijksbijdrage van € 55 mln., dus de private bijdrage moet minstens 69% van de rijksbijdrage zijn.) Dat is de verantwoordelijkheid van de regio; de provincies hebben daarvoor getekend. Voor de noordelijke provincies samen moet € 200 mln. private cofinanciering gerealiseerd worden. De eerste ervaring met het REP-project Dome liet zien dat de bijdrage van private partijen moeilijk te realiseren valt in de afgesproken verhouding. Zeker de cofinanciering door kennisinstellingen ligt in Drenthe lastig.	1	Wanneer de contractueel overeengekomen private bijdragen niet gerealiseerd worden, kan dit consequenties hebben voor de rijksbijdrage (mogelijke terugvordering), of leiden tot een kleiner REP-Drenthe (minder projecten). De mogelijke omvang van het risico ('ernst') wordt nu kleiner ingeschat, omdat provincie Groningen al een forse private cofinanciering heeft gerealiseerd.	1	1	Overleg met de gemeenten Assen en Emmen om tot een programma te komen met voldoende private en gemeentelijke cofinanciering.

Nr.	Beschrijving van het risico	Oorzaak van het risico	Kans	Beschrijving gevolg	Ernst	K*E	Toelichting/ Lopende actie(s)/ Beheersmaatregelen
2.	**Niet (volledig) realiseren van de Drentse centrale rijks-REP-bijdrage ('de € 30 mln.')** (Financieel risico (aan de inkomstenkant) en risico in doelrealisatie) (Eveneens 'groen' in 2012/2013)	De mogelijkheid bestaat, dat de met Friesland en Groningen afgesproken € 30 mln. centrale rijks-REP-bijdrage niet gehaald wordt, omdat EZ zich niet heeft geconformeerd aan de in SNN verband afgesproken verdeling. Inmiddels is het REP-centraal gedecentraliseerd naar het SNN. In een 1e concept-SNN-verordening voor de Rijks-REP-middelen wordt uitgegaan van het molenaarsprincipe. Dat zou betekenen dat de afgesproken verdeling los wordt gelaten.	1	Een lagere REP-rijksbijdrage. Minder middelen voor verbetering van de economische structuur in Drenthe.	2	2	De BC-EZ adviseert DBSNN over projectbeschikkingen. Daar monitoren we de afgesproken verdeling. Er is al 15 mln. rijksbijdrage voor Drenthe beschikt. De onderhandeling met de andere provincies en het SNN over de nieuwe verordening heeft erin geresulteerd dat de eerder afgesproken verdeling gehandhaafd blijft. De provincies zijn het verplichte loket voor projectindieners. Op die manier kunnen we sturen op de indiening en is het risico ook lager geworden. Wij streven ernaar in 2014 één, mogelijk twee grote projecten in aanmerking te laten komen voor REP-subsidie.
3.	**(Te laag)Tempo van realisatie van decentrale REP-projecten** (Financieel risico (aan de inkomstenkant) en risico in doelrealisatie) (nieuw)	De mogelijkheid bestaat dat de voor Drenthe beschikbare € 25 mln. (decentrale) rijksbijdrage niet geheel in projecten, binnen de vastgestelde voorwaarden besteed kan worden.	1	Een deel van de beschikbare € 25 mln. kan door het Rijk worden teruggevorderd (vervalt dan aan de inkomstenkant en voor besteding in projecten).	2	2	Mogelijkheden van het REP in nog ruimere kring bekend maken bij gemeenten en bedrijven. Extra aandacht voor projectontwikkeling.

Bijlage 2

Tussenrapportage RSP-programma Drenthe (2013/2014)

Schematische weergave van de stand van zaken per deelprogramma, met toelichting:

Per deelprogramma RSP is een planningstabel opgenomen tot en met het jaar 2016. Overigens lopen de meeste projecten langer door. In de tabel is de fase van de projecten vermeld. Hierbij maken wij gebruik van de fasering die de Commissie Elverding in haar advies heeft gebruikt:

1. Verkenningsfase (uitmondend in het besluit over de bestuurlijke voorkeursvariant)
2. (Plan)Voorbereidingsfase (uitmondend in het besluit tot realisatie, c.q. tot aanbesteding)
3. Realisatiefase
4. Beheer (en onderhouds-)fase.

In het financiële overzicht van het desbetreffende deelprogramma is de projectscope opgenomen zoals deze is overeengekomen ten tijde van het rijksconvenant in 2007. De financiële tabellen zijn op prijspeil 2007; met ‘financieel gerealiseerd’ bedoelen wij dat de betreffende last is genomen. De bijdragen die worden genoemd zijn de bijdragen van de provincie binnen deze scope gecorrigeerd met de IBOI indexering (dit geldt niet voor het REP en RSP-Emmen; hiervoor zijn aparte afspraken gemaakt).

I. RSP-Assen/Bereikbaarheid FlorijnAs

Scope

In Assen verbindt de FlorijnAs als infrastructuurconcept een aantal integrale gebieds-ontwikkelingen (IGO's), ook FlorijnAs genoemd. Het gaat hierbij qua infrastructuur om de noord-zuid door Assen lopende Stadsboulevard (inclusief stationsgebied) en haaks daarop de Blauwe As, en qua gebiedsontwikkelingen o.a. om de herontwikkeling van het Stadsbedrijvenpark en van het Havenkwartier, de realisatie van het nieuwe high-tech-bedrijventerrein ('Werklandschap') Assen Zuid en om de Toeristisch-recreatieve Zone (TRZ) tussen TT-terrein en Kloosterveen, etc. Het RSP betreft alleen de infrastructuur, alsmede REP-bijdragen in de IGO, zoals bijvoorbeeld een REP-bijdrage in de Herstructurering van het Stadsbedrijvenpark.

Jaar / Project / kwartaal			2013				2014				2015				2016			
			1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
RSP-Assen/Bereikbaarheid FlorijnAs																		
g	1.	Fly-over N33/A28																
g	2.	Station Assen Zuid																
g	3.	Weg Assen-Z – TT																
p	4.	Weg TT – TRZ – N371 (HOV-as)																
g	5.	Stadsboulevard (N-Z)																
g	6.	Herinrichting Stationsplein																
g	7.	Blauwe As (fase 2): het Kanaal																
	8.	Norgerbrug c.a.																
	9.	Ecovoorziening onder knooppunt N33/A28																
g	10.	Verdubbeling De Haar (A28/N33-TT)																
r	11.	Regiopendel Assen-Groningen																

	= verkenning
	= planuitwerking
	= realisatie
	= beheer (project gereed)

r	rijksproject
p	provinciaal project
g	gemeentelijk project

Project	Totaal budget	Provinciale bijdrage	Gerealiseerd (t/m 2013)	Nog te realiseren
Assen	201	13,80	3,23	10,57
Assen verbreed	13,5	13,50	0,97	12,53

Toelichting projecten:

1. De fly-over over het Knooppunt N33/A28 is onderdeel van het rijksproject DBFM-Verdubbeling N33, maar wordt deels betaald uit de FlorijnAs.
2. Station Assen Zuid is onderdeel van de FlorijnAs. Onderzoek heeft aangetoond dat een regulier station niet haalbaar is. Nog in onderzoek is of een evenementen-station mogelijk is.
3. De ontsluiting van het TT-terrein vanuit Assen is verbeterd door de verdubbeling van de Weg de Haar (gereed, nr. 10). Daarnaast komt er een ontsluiting naar de A28, halverwege Assen-Laaghalen, met nieuwe A28-aansluiting 'Assen Zuid'. De huidige aansluiting Assen Zuid wordt onderdeel van het (nieuwe) Knooppunt Assen (A28/N33).
4. In de FlorijnAs-plannen zat een hoogwaardige openbaarvervoersas (HOV-as) van station Assen Zuid (via TT) naar de N371, de weg Assen-Smilde. Omdat het station er niet als regulier station komt, komt er ook geen HOV-as.
5. De Stadsboulevard is de FlorijnAs in enge zin. Deze wordt deels verdubbeld, en voorzien van busstroken. Enkele kruispunten worden gereconstrueerd, bij de Mandemaat wordt mogelijk een tunnel mogelijk aangelegd voor de verbinding met het GGZ-terrein.

6. De FlorijnAs kruist het Stationsplein via een tunnel. Het station en busstation worden aangepast, o.a. met een bredere en langere toegangstunnel.
7. De Blauwe as verbindt het Havenkanaal met De Vaart-Drentsche Hoofdvaart, de recreatievaarroute door Assen.
8. Het provinciale project Norgerbrug is in 2009 toegevoegd aan de FlorijnAs (soort verbreding). Omdat de wijk Kloosterveen voorlopig niet wordt verder gebouwd wordt het project versoberd uitgevoerd (zie hieronder).
9. Deze ecovoorziening is in 2009 toegevoegd aan de FlorijnAs, maar wordt inmiddels binnen het N33-project gerealiseerd.
10. De verdubbelde Weg De Haar is gereed (zie nr. 3).
11. Rijk, provincie en gemeente Assen streven naar een 3^{e} en 4^{e} stoptrein (sprinter) in de spitsuren tussen Groningen en Assen, ook wel ‘Regiopendel’ genoemd (de 5^{e} en 6^{e} trein Assen-Groningen). Daarvoor is waarschijnlijk ook een nieuw Keerspoor (‘spoorse aanpassing’) in Assen nodig.

Toelichting op de voortgang

- De planvorming ligt op schema. De weg De Haar, zijnde de noordelijke ontsluiting van het TT-terrein is gereed. Van de Blauwe As (Het Kanaal) is de uitvoering gestart en een aantal deelprojecten wordt op korte termijn aanbesteed.
- De in 2010 afgesproken verbredingsprojecten Norgerbrug en de ecovoorziening N33 (nr. 8) zullen niet als RSP-project gerealiseerd worden. Recente herijking heeft uitgewezen dat de Norgerbrug als versoberd project van ons investeringsprogramma verkeer en vervoer kan worden uitgevoerd zonder RSP-bijdrage. De hiervoor gereserveerde RSP-bijdrage wordt bestemd voor een nog te bepalen project in het binnenstedelijke programma van de IGO-FlorijnAs. Hierover zijn we nog in gesprek met Assen.
- De ecovoorziening (onder het Knooppunt A28/N33 bij Assen Zuid; nr. 9) wordt in het N33-project in versoberde vorm op kosten van het Rijk meegenomen en daarmee gerealiseerd.
- De NS, de provincies Groningen en Drenthe en de gemeenten Assen en Groningen streven naar een regiopendel met sprinters (nr. 11) en hebben daarover een overeenkomst gesloten. Voorwaarde is dat de kosten van deze spoorse aanpassing passen in het beschikbare budget. Als dat niet lukt is het mogelijk de Regiopendel met HOV-bussen uit te voeren.
- Wij zijn met de gemeente Assen in gesprek om te komen tot herijking van de afspraken zoals neergelegd in de overeenkomst Assen-provincie 2010.

De FlorijnAs-infrastructuur zal naar de huidige inzichten voor 2020 gereed zijn.

II. RSP-Emmen/IGO Atalanta

Scope

In Emmen is het bereikbaarheidspakket van het (oorspronkelijke) RSP verbreed tot de gezamenlijke opgave van provincie en gemeente in de IGO-Atalanta, een grootschalige en complexe metamorfose van het centrum van Emmen. Het programma bestaat uit een nieuw innovatief Dierenpark Emmen (DPE), dat wordt omgevormd tot een 'beleefpark', met daarin opgenomen het nieuwe theater op de Noordbargeres met een gezamenlijk toegangsgebouw ('Wereld van Ontmoeting'). Verder een nieuw 'Mensenpark'/Leisurepark op de huidige locatie van DPE. Plus de bouw van een nieuw Verbindingsplein (ook wel Centrumplein genoemd) tussen het oude en nieuwe centrum (boven de te ondertunnelen Hondsrugweg).

Jaar			2013				2014				2015				2016			
Project / kwartaal			1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
RSP-Emmen/Atalanta																		
g	1.	Tunnel Hondsrugweg (bereikbaarheid)																
g	2.	Verbindingsplein/Centrumplein																
p	3.	Bereikbaarheid: Reconstr. Knp. N34-N391																
	4.	Boermarkeweg																
g	5.	Locatie Hoofdstraat																
g	6.	DPE Next (Beleefpark+Theater+WvO)																
g	7.	Actualisatie Bereikbaarheidspakket RSP																

	= verkenning
	= planuitwerking
	= realisatie
	= beheer (project gereed)

Project	Totaal budget	Provinciale bijdrage	Gerealiseerd (t/m 2013)	Nog te realiseren
Emmen	60	37,32	1,0	36,32
Emmen verbreed	400	42,40	14,63	27,77

Toelichting projecten

1. Tussen het huidige stadscentrum en het nieuwe centrum op de Noordbargeres (zie 6.) wordt de thans een barrière vormende Hondsrugweg ondertunneld. Dit is onderdeel van het bereikbaarheidspakket.
2. Daar boven wordt het nieuwe Centrumplein gebouwd, het nieuwe stadshart van Emmen (onderdeel van het verbrede RSP).
3. De bestaande krappe, deels gelijkvloerse aansluiting tussen de stroomwegen (provinciale) N34 en de Ringweg van Emmen (N391) wordt gereconstrueerd tot Knooppunt Emmen West. Dit wordt een provinciaal project, onderdeel van het RSP-bereikbaarheidspakket.
4. In 2012-2013 is de eerste fase van de Boermarkeweg uitgevoerd, onderdeel van het RSP-bereikbaarheidspakket.
5. De huidige locatie van Dierenpark Emmen (DPE) wordt omgevormd tot stadspark ('Mensenpark', verbreed RSP).
6. DPE wordt verplaatst naar de Noordbargeres en omgevormd tot 'beleefpark'. Ook Theater De Muzeval gaat daar heen. Samen DPE-Next genoemd (verbreed RSP).
7. Het bereikbaarheidsproject is eind 2013 herijkt (zie voortgang).

Toelichting op de voortgang

- De Tunnel Hondsrugweg (nr. 1), de 1e fase van de Boermarkeweg (nr.) en DPE-Next (nr. 6) zijn in uitvoering.

- In het 4e kwartaal 2013 is het definitief ontwerp van de projecten Centrumplein (nr. 2) en Theater/Wereld van Ontmoeting vastgesteld (onderdeel van nr. 6). Dit betekent dat de aanbestedingsfase is gestart.
- De in de samenwerkingsovereenkomst (2010) gemaakte globale bereikbaarheids-afspraken zijn nu nader ingevuld en uitgewerkt. Al eerder besloten onderdelen van het bereikbaarheidspakket zijn: de Tunnel Hondsrugweg , het Knooppunt Emmen west en de Boermarkeweg. De overige onderdelen van het Bereikbaarheidspakket zijn inmiddels vastgesteld in overleg met de gemeente Emmen. Het bereikbaarheidspakket wordt in januari 2014 door beide colleges (GS en B&W Emmen) geaccordeerd. Uw staten worden hierover geïnformeerd bij afzonderlijke brief.
- Met het aantreden van SlangenHulsker Architecten per 1 januari 2014 is voorzien in de opvolging van Ashok Bhalotra als supervisor stedelijke kwaliteit Centrumvernieuwing Emmen.

De IGO-Atalanta zal naar de huidige inzichten voor 2020 gereed zijn.

III. Coevorden: Spoorboog Coevorden Zuid en Herinrichting stationsomgeving

Scope

Primair doel van het RSP is het versterken van het (inter-)nationale goederenvervoer van/naar ZO-Drenthe en een robuuste spoorlijn voor het personenvervoer. Dat gebeurt o.a. door het bestaande rangeerterrein in het centrum van Coevorden te verplaatsen door het aanleggen van een rechtstreekse spoorverbinding van de Euroterminal op de spoorlijn Zwolle-Emmen (Spoorboog Coevorden Zuid). Daarnaast wordt de stationsomgeving opnieuw ingericht, vanuit de thema's bereikbaarheid, ontwikkeling bedrijventerrein (impuls vestigingsklimaat) en (stads)ruimtelijke kwaliteit. Dit is feitelijk onderdeel van de Verbetering van de Spoorlijn Zwolle-Emmen.

Jaar / **Project / kwartaal**			**2013**				**2014**				**2015**				**2016**			
			1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
RSP-Coevorden																		
g	1.	Spoorboog Coevorden-Zuid																
g	2.	Verwijderen rangeerterrein																
g	3.	Herinrichting stationsomgeving																

	= verkenning
	= planuitwerking
	= realisatie
	= beheer (project gereed)

Project	**Totaal budget**	**Provinciale bijdrage**	**Gerealiseerd (t/m 2013)**	**Nog te realiseren**
Coevorden	36	7,76	0,29	7,47

Toelichting projecten

Thans moeten goederentreinen uit Overijssel naar de Bentheimer Eisenbahn (en v.v.) in Coevorden Centrum rangeren. Dat geeft ernstige hinder in Coevorden. Door aanleg van de Spoorboog (nr. 1) tussen De Haandrik (grens Drenthe-Overijssel) en de Euroterminal kunnen de goederentreinen rechtstreeks naar Duitsland rijden (en v.v.). Dan kan het rangeerterrein opgebroken worden en de stationsomgeving heringericht (met o.a. een tunnel of traverse bij het station).

Toelichting op de voortgang

- In 2013 is het raadsbesluit genomen over de dekking van de gemeentelijke bijdrage in het deelprogramma. In voorbereiding is een overeenkomst voor de bouw van de Spoorboog Coevorden Zuid. Deze zal bestaan uit de deelprojecten:
    - Wachtspoor naast de spoorlijn Zwolle-Coevorden (een project van ProRail; ProRail heeft aangegeven dat dit spoor pas in 2016 gerealiseerd kan worden (vanwege de samenhang met andere ProRail-projecten);
    - de Spoorbrug over het Coevorden-vechtkanaal; waarschijnlijk een provinciaal project;
    - het oostelijk Verbindingsspoor tussen de Spoorbrug en het bestaande spooremplacement van de Euroterminal; een project van de Bentheimer Eisenbahn.
- Daarna zal de scope van de herinrichting van de stationsomgeving worden vastgesteld.
- Voor het RSP-Coevorden zal in 2014 een monitoringsprogramma voor de provinciale doelen operationeel worden (gebruik makend van onze ervaringen in Emmen).

We verwachten naar huidig inzicht het RSP-Coevorden in 2020 gereed te hebben.

IV. RSP-Spoor: Verbetering Spoorlijn Zwolle-Emmen (buiten Coevorden)

Scope

Het doel van dit RSP-deelprogramma is de treindienst op Zwolle-Emmen in de spits uit te breiden tot 2 snel- en 2 stoptreinen per uur per richting over de hele lijn, zoals nu al tussen Zwolle en Coevorden. Daarnaast een dienstregeling die minder kwetsbaar is voor vertragingen, en toename gebruik treinvervoer faciliteert. Dat gebeurt door een nieuw station, seinverbetering(en) en gedeeltelijke spoorverdubbelingen.

Jaar / Project / kwartaal			2013				2014				2015				2016			
			1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
RSP- Spoor: verbetering Spoorlijn Zwolle-Emmen																		
g	1.	Station Emmen-Z/N853-tunnel/o.spoor/P&R																
p	2.	Dubbelspoor bij Station Emmen Zuid/2e Perr.																
p	3.	Partiële verdubbeling Coevorden-Nw. A'dam																

	= verkenning
	= planuitwerking
	= realisatie
	= beheer (project gereed)

Project	Totaal budget	Provinciale bijdrage	Gerealiseerd (t/m 2013)	Nog te realiseren
Spoor Zwolle-Emmen	33	24,53	0,97	23,57

Toelichting projecten

De spoorlijn Zwolle-Emmen is grotendeels enkelsporig. Dat maakt de exploitatie van het spoorvervoer kwetsbaar. Sinds het ingaan van de nieuwe concessie (december 2012) rijden er meer treinen op de lijn. Bovendien neemt het goederenvervoer toe, en is er de wens tot verdere uitbreiding van het personenspoorvervoer. Ons streven is met name de 3e en 4e trein Zwolle-Coevorden (in de spitsen) door te trekken naar/van Emmen. Daarvoor is verbetering van de spoorlijn nodig.

Toelichting op de voortgang

- Het nieuwe station Emmen Zuid is, met transferium en de tunnel in de verdubbelde Nieuw-Amsterdamsestraat (N853) onder het spoor door, al sinds april 2011 in gebruik.
- Voor de volgende stap van het verbeterplan hebben wij opdracht gegeven aan ProRail voor een verkenning/uitwerking van de spoorverdubbeling bij Emmen-zuid (met ook een 2e perron). Besluitvorming over de uitvoering van deze verdubbeling zal 1e kwartaal 2014 plaatsvinden.
- Daarnaast zullen wij opdracht geven aan o.a. ProRail om de verdere verbeteringen te verkennen, o.a. via een capaciteitsanalyse. Deze studie zal in het 1e kwartaal van 2014 worden opgeleverd. De daaruit resulterende afwegingsbesluiten van de investeringen om meer treinen te kunnen laten rijden hangen samen met besluiten over de dekking van de (eventuele) toename van de exploitatiekosten. Bij de besluiten over deze 'Businesscase spoor Emmen-Zwolle' is ook de provincie Overijssel betrokken. In het eerste kwartaal van 2014 zullen wij uw staten een samenhangend voorstel doen.

Dat leidt ertoe dat ook de nog te besluiten werken eind 2020 gereed zullen zijn.

V. RSP-Spoor: LMCA-(Kernnet)Spoor/Motie Koopmans

Scope

De LMCA-Spoorprojecten zijn rijksprojecten, met grote provinciale belangen, namelijk om de treinverbinding Randstad-Noord Nederland (en v.v.) zoveel mogelijk te versnellen. LMCA is de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse, een prioriteringmethodiek van het ministerie van I&M (destijds VV). Via de Motie Koopmans is in 2007 € 160 mln beschikbaar gesteld voor de verbetering van het Noordelijke Kernnet Spoor, de spoorlijnen van Zwolle naar Groningen en Leeuwarden. Daarom wordt dit deelprogramma ook wel naar die motie genoemd, en spreken we over 'de Koopmansgelden'. Onderdeel van het (nieuwe) vervoersconcept in het Noordelijke kernnet is de uitbreiding van de treindienst Zwolle-Assen-Groningen naar twee snellere intercity's en twee stoptreinen per uur (per richting). Die intercity's stoppen alleen in Groningen, Assen en Zwolle.
Het gaat hierbij om rijksprojecten, met volledige financiering door het Rijk. Voor Drenthe belangrijke onderdelen zijn:

Jaar / Project / kwartaal			2013				2014				2015				2016			
			1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Verbetering Kernnet Spoor																		
r	1.	Zwolle Spoort																
r	2.	Seinoptimalisatie Zwolle-Meppel																
r	3.	IC-spoorboog Hoogeveen																
r	4.	Wacht/keerspoor goederentreinen (Wijster)																
r	5.	Capaciteitsvergroting Zwolle-Herfte																

	= verkenning
	= planuitwerking
	= realisatie
	= beheer (project gereed)

Project	Totaal budget	Provinciale bijdrage	Gerealiseerd (t/m 2013)	Nog te realiseren
Kernnet Spoor	39	0,00	0,00	0,00

Toelichting projecten

1. Als uitvloeisel van de Hanzelijn worden de sporen aan de noordzijde van station Zwolle aangepast (om sneller treinen te kunnen verwerken).
2. Ter versnelling van de intercity's Zwolle-Groningen (en v.v.) wordt de boog bij Hoogeveen verruimd.
3. In het rijksconvenant-RSP was opgenomen een wachtspoor voor goederentreinen (destijds bij Beilen gedacht). Inmiddels is besloten de goederentreinen te versnellen, waardoor geen nieuw wachtspoor nodig is. De middelen gaan naar project 4.
4. Tussen Zwolle en Herfte liggen de spoorlijnen van/naar Assen-Groningen, Emmen, en Leeuwarden op dezelfde baan. Daar ligt vanwege de verruimde treindienst een capaciteitsknelpunt. Daarom is capaciteitsverruiming onderdeel van het RSP.

Toelichting op de voortgang

- Het aanpassen van de sporen ten noorden van Station Zwolle (nr. 1) is inmiddels ondergebracht bij project 4.
- De optimale variant voor de capaciteitsvergroting van Zwolle-Herfte bestaat uit verdubbeling: het 4-sporig maken van Zwolle-Herfte, met een vrije kruising bij Herfte (zodat de lijn naar/vanuit Emmen ongelijkvloers de lijn Zwolle-Meppel kruist). Uitwerking door ProRail liet zien, dat dit plan de beschikbare Koopmansmiddelen overstijgt. Inmiddels is

een ‘deal’ gesloten tussen het Rijk/I&M en de vier betrokken provincies (Drenthe, Fryslân, Groningen en Overijssel), met cofinanciering door de provincies. We zullen u binnenkort separaat een voorstel doen voor de bijdrage van onze provincie.

We hebben de verwachting dat deze Koopmansprojecten eind 2020 gereed zullen zijn.

VI. Het Ruimtelijk-Economisch Programma (REP)

Scope

Het REP is een regionaal investeringsprogramma ter versterking van de ruimtelijk-economische structuur met een looptijd tot en met 2020, met projecten die zelf als katalysator deel kunnen uitmaken van verbreding. Het bestond uit een centraal deel (onder regie van het ministerie van Economische Zaken en Landbouw, (EZ) en een decentraal deel, onder provinciale regie. Het centrale deel is inmiddels gedecentraliseerd naar het SNN.

Jaar Project / kwartaal			2013				2014				2015				2016			
			1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
REP																		
r	1.	Dome (Kennisinstituut IBM/Astron)																
g	2.	Stadsbedrijvenpark Assen																
g	3.	en volgende projecten PM																

	= verkenning
	= planuitwerking
	= realisatie
	= beheer (project gereed)

Project	Totaal Budget	Provinciale bijdrage	Gerealiseerd (t/m 2013)	Nog te realiseren
REP	121	20,00	4,00	16,00

Toelichting

Het REP is qua rijksbijdragen verdeeld in een centraal en decentraal deel. Voor Drenthe gaat het bij het centrale deel om € 30 mln. rijksbijdrage. De gedecentraliseerde centrale REP-middelen zijn bedoeld voor de grotere projecten die passen binnen het topsectorenbeleid.

Het decentrale REP is een provinciale eindverantwoordelijkheid. De rijksbijdrage (voor Drenthe € 25 mln.) stroomt via het provinciefonds. Van de 25 mln. decentrale REP-middelen is € 10 mln. elk gereserveerd voor projecten gerelateerd aan de IGO's Assen en Emmen en € 5 mln. voor overige projecten die passen binnen het uitvoeringskader REP.

Toelichting op de voortgang

- Centrale REP:
- Hiertoe behoort het project Dome (zie statenbrief van januari 2012).
- Verdere projecten zijn in ontwikkeling. In 2013 is gewerkt aan het voorbereiden van 1 tot 2 grote projecten, die mogelijk in 2014 of 2015 gerealiseerd kunnen worden.

- Decentrale REP
- Tot dusver is het project Assen/Stadsbedrijvenpark beschikt (€ 3 mln.).
- Met de gemeente Assen en Emmen zijn wij in gesprek over de inzet van de REP-middelen. Naar verwachting ontstaat hierover begin 2014 duidelijkheid.
- Een (te laag) tempo van realisatie van projecten hebben wij in de risicoanalyse als nieuw risico (score laag/groen) onderkend. Wij zullen de komende tijd extra aandacht besteden aan projectontwikkeling.

Wij verwachten de beschikbare middelen uiterlijk in 2020 beschikt te hebben.