

Aan:
de voorzitter en leden van
provinciale staten van Drenthe

Assen, 8 maart 2012
Ons kenmerk 10/2.1/2012001719
Behandeld door de heer T. Woestenburg (0592) 36 57 40
Onderwerp: Regiospecifiek pakket (RSP); geactualiseerde risicoanalyse

Geachte voorzitter/leden,

Uw staten hebben in 2010 gevraagd om een opsomming en onderbouwing van de belangrijkste risico's die de provincie loopt in het kader van de RSP-bestuursakkoorden. De eerste risicoanalyse na de kadernota's van 2009 en 2010 is in februari 2011 in uw Statencommissie BFE behandeld, met de afspraak deze analyse jaarlijks te herhalen. Inmiddels hebt u ons daarnaast verzocht extra aandacht te besteden aan de RSP-deelprogramma's in Assen en Coevorden.

Wij hebben de risicoanalyse van het RSP van 2010/2011 geactualiseerd. Een extern bureau - dat gespecialiseerd is in onder andere gebiedsontwikkeling, maar dat inhoudelijk niet betrokken is bij de deelprogramma's - heeft ons procesmatig ondersteuning geboden bij het maken van de actuele risicoanalyse. Vervolgens hebben wij ambtelijk onze partnergemeenten (Assen, Coevorden en Emmen) via het concept geïnformeerd.

Inleiding

Het RSP bestaat uit het bereikbaarheidspakket en het Ruimtelijk Economisch Programma (REP). Het zwaartepunt van het verbrede Drentse RSP ligt in de 'deelprogramma's' in Coevorden, Emmen en Assen; het zijn integrale gebiedsontwikkelingen (IGO's), waarvan de desbetreffende gemeenten eindverantwoordelijk zijn en de eindregie voeren. Hiervoor hebben wij in 2010 met alle drie de gemeenten samenwerkingsovereenkomsten gesloten. Een overzicht van de deelprogramma's (Assen, Emmen, etc.) en de projecten in het Drentse RSP zijn opgenomen in bijlage A1. Deze bijlage is qua projecten conform de voortgangsrapportages van het SNN aan de minister van I&M en aan uw staten. In bijlage A2 geven wij u, als door u gevraagd, ook nadere informatie over RSP-Assen en RSP-Coevorden.



In de RSP-kadernota's van 2009 en 2010 en in de bestuursrapportages hebben wij ook aandacht besteed aan de risico's in dit dossier. Deze risico's zijn deels verbonden met de rol die de provincie heeft gekozen, de kenmerkende eigenschappen van een gezamenlijk gebiedsontwikkelingsprogramma en verder zijn er risico's die niet specifiek RSP zijn. Voor een juiste risicobeoordeling gaan wij hier kort op in.

De rol en verantwoordelijkheid van de provincie

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. 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. De omvang van het programma is opgenomen in bijlage A (de projecten).

Aan deze voorwaardenscheppende rol kleven algemene risico's van doelrealisatie en procesrisico's. Een consequentie waarmee uw staten via eerdere besluiten over de Kadernota's 2009 en 2010 hebben ingestemd.

Gebiedsontwikkeling (de IGO's)

Het RSP ondersteunt en katalyseert complexe gebiedsontwikkelingen en valt daar deels mee samen.

- In Emmen is het RSP-bereikbaarheidspakket zowel onderdeel van het RSP-rijksconvenant als van de veel bredere IGO Emmen-Centrum/Atalanta, die in zijn geheel onderdeel is van de samenwerkingsovereenkomst. Wij noemen dat verbreed-RSP, dat wil zeggen ons streven het RSP zo integraal mogelijk te maken.
- In Assen is het RSP-bereikbaarheidspakket eveneens onderdeel van zowel het rijksconvenant als van de veel bredere IGO-FlorijnAs. De gesloten samenwerkingsovereenkomst betreft Bereikbaarheid-FlorijnAs plus een verbredingspakket bestaande uit de Norgerbrug en een ecovoorziening in het knooppunt N33/A28, maar de IGO-FlorijnAs zelf is veel breder. Er bestaat een (verdere) verbredingsintentie in Assen.
- in Coevorden is alleen het RSP van het rijksconvenant in de samenwerkingsovereenkomst gespecificeerd. Er is wel een wens tot verbreding.

Voor de overige RSP-deelprogramma's hebben wij geen verbredingsstreven.

Onze partners, de drie genoemde gemeenten, zijn de eerstverantwoordelijken voor het formuleren van de ambities van deze IGO's. Wij zijn aan zet om provinciale doelen in het kader van het RSP en haar verbreding inhoud te geven en die doelen te borgen. In de Kadernota 2009 hebben wij samen met u vastgesteld dat er voor alle partijen durf nodig is om 'ja' te zeggen tegen de hoge ambities en de wijze waarop de samenwerking wordt aangegaan.

Gebiedsontwikkelingsprocessen zijn langdurig, niet lineair en er zijn veel afhankelijkheden. Provinciale regie is alleen op hoofdlijnen mogelijk, op aspecten als tijd, inhoud, etc. Vanuit dit perspectief zijn eveneens de samenwerkingsovereenkomsten opgesteld. Vertrouwen in een goede samenwerking is daarbij wezenlijk, evenals een adequate beheersing van risico's.

Go/no go

Het is een geleidelijk proces van voortdurend stappen zetten om de gestelde doelen dichterbij te brengen, met regelmatige go/no go-besluiten ter beheersing van risico's. Aanvankelijk kennen wij alleen het doel en een globale projectomschrijving en dat geldt ook voor de risico's. Bij verdere uitwerking komen de risico's geleidelijk scherper in beeld en worden via monitoring beter kwantificeerbaar. Daar waar provinciale belangen aan de orde zijn, hanteren wij een zorgvuldig en verantwoord go/no-go-regime, als bijstuurmiddel, waarmee wij als het ware zonedig 'de tering naar de nering zetten'. Via de stuurgroepen trekken wij aan de voorkant van de (uitwerkings)processen gezamenlijk met de partners op en komen de go/no-go-besluiten voortdurend aan de orde.

Rapportages

Over het RSP rapporteren wij uw staten als volgt.

- Via de reguliere planning & controlcyclus. Het RSP wordt na de Begroting behandeld in de Bestuursrapportages en in de Jaarrekening. Die laatste bevat ook een risicotabel, die voor het RSP-deel gebruikt maakt van de analyse van bijlage B.
- Wij sturen u over het RSP als groot, dynamisch beleidsonderwerp jaarlijks nog deze extra rapportage.
- Als daar aanleiding voor is, sturen wij u aparte statenstukken of brieven over RSP-onderwerpen; denk aan het recente statenstuk over DPE-Next (onderdeel van RSP-Emmen).
- Op noordelijke schaal wordt ook de voortgang van het RSP gerapporteerd, zowel richting Tweede Kamer als staten van de noordelijke provincies. De vierde voortgangsrapportage heeft u met aanbiedingsbrief van 29 november 2011 van het DB-SNN ontvangen.

Risicoanalyse

Voor de actuele risicoanalyse verwijzen wij naar bijlage B, de risicotabel. Hierin hebben wij de provinciale risico's met een interne werkgroep (met de provinciale deelprogrammaleiders en een vertegenwoordiging van de afdeling Management Ondersteuning) geïnventariseerd en gewaardeerd. Hierbij hebben wij ook gebruik gemaakt van bestaande risicoanalyses van de gemeenten Assen, Coevorden en Emmen. Wij hebben naar analogie van de mid-term en end-termreview van het collegeprogramma onderscheid gemaakt in groene, oranje en rode risico's. De weging van de risico's is een continu proces van analyse en afweging tussen de verschillende betrokkenen vanuit de provincie en gemeenten. Aanvullend hebben wij met betrokkenen vanuit de programmaorganisatie een risicoworkshop gehouden, zoals aangegeven onder procesbegeleiding van een extern bureau. Wij achten met deze werkwijze de kans klein dat – met de kennis van dit moment - een risico over het hoofd is gezien. De nu voorliggende inschatting van de risico's, is tot stand gekomen door de risicoanalyse uit februari 2011 te actualiseren en een onderscheid te maken in risico's voor het totale programma en de deelprogramma's. Daarmee ontstaat een beter beeld van de verschillende risico's. Hierbij maken wij onderscheid tussen:

- kleine risico's ,waarvoor geen ingrijpen nodig is ('groen')
- gemiddelde risico's, punten van aandacht ('oranje')
- grote risico's, die ingrijpen nodig maken ('rood')

Kijkend naar de risico's voor de provincie, constateren wij dat de meeste risico's op dit moment nog niet zo groot zijn en als 'groen' gekwalificeerd worden. Er zijn op dit moment nog geen 'rode' risico's. Er zijn wel drie risico's die als 'oranje' worden gekwalificeerd, dat wil zeggen als aandachtspunt

- Risico nummer 1b op het niveau van het totale RSP programma
Dit risico heeft betrekking op mogelijk onvoldoende indexatie van de rijksbijdrage ten opzichte van de daadwerkelijke kostenontwikkeling. In de tabel is aangegeven op welke wijze wij dit risico beheersen. Overigens heeft dit risico zich tot nu toe niet voorgedaan. De rijksbijdragen zijn tot en met 2011 adequaat door het Rijk geïndexeerd. Het Ministerie van EL&I heeft aangegeven de indexering in de toekomst niet te kunnen garanderen.
- Risico nummer 2 op het niveau van het deelprogramma Spoorlijn Zwolle-Emmen
De provincie is sterk afhankelijk van Prorail in de prioritering en aanbesteding van spoorinfra. Onderdelen die te laat in de realisatiefase komen, kunnen negatieve gevolgen hebben voor de rijksbijdrage. Het is van belang daar nu al op te gaan sturen. Mogelijk kan de provincie afspraken maken om zelf aan te besteden.
- Risico nummer 1 op het niveau van het REP
Het rijksconvenant schrijft aan de regio voor een bijdrage van marktpartijen en kennisinstututen te realiseren. Maar deze blijkt staat onder druk te staan, moeilijk te realiseren te zijn. Daarmee bestaat het risico dat een lagere private bijdrage consequenties heeft voor de rijksbijdrage. Met het Rijk zal overleg worden gevoerd over de interpretatie van de inzet van private middelen. Bij volgende REP-projecten moet scherper worden gestuurd op de vereiste private cofinanciering.

Dit leidt tot de algemene conclusie dat de risico's in het RSP-programma voor een belangrijk deel zijn verbonden met de gekozen rol en verantwoordelijkheidsverdeling. Binnen deze kaders zijn de risico's in beeld en treffen wij adequate maatregelen. Bovendien hebben wij een bedrag van (afgerond) € 20 miljoen in de RSP-reserve als extra 'risicovoorziening', die wij voorlopig in stand willen houden. Deze voorziening hebben wij nodig, want het RSP bevindt zich nog in het stadium van globale ramingen en heeft nog een uitvoeringsperiode van negen jaar. De staten hebben dit al in februari 2011 goedgekeurd.

De risicoanalyse is een vast onderdeel van onze beheercyclus. Wij zijn daarom van plan deze analyse eenmaal per jaar te actualiseren en u aan te bieden.

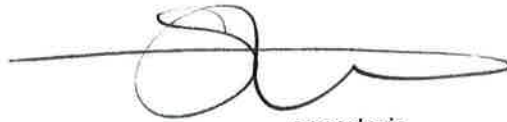
Conclusie

Wij benadrukken dat het RSP vooral grote kansen voor Drenthe creëert qua versterking van de economische structuur en verbetering van de voorwaardenscheppende bereikbaarheid. Een programma van in totaal ruim € 500 miljoen, waarin ruim € 300 miljoen rijksbijdrage, voor versterking van de economische structuur (vooral door verbetering van de bereikbaarheid), is voor Drenthe een enorme kans. Weliswaar impliceert een dergelijk omvangrijk programma, dat deels in de vorm van IGO's wordt uitgevoerd, risico's, maar die worden zo goed mogelijk beheerst. Via het RSP geven wij op een actieve wijze invulling aan de Provincie Nieuwe Stijl, mede via samenwerking met gemeenten.

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,



, secretaris



, voorzitter

Bijlage(n):
/coll.

Afschrift aan:

Bijlage A1: De Inhoud (Scope) van het Drentse RSP-programma

Het Drentse RSP-programma bestaat uit de deelprogramma's Assen-FlorijnAs(-infrastructuur), Emmen, Verbetering spoorlijn Zwolle-Emmen (incl. RSP-Coevorden), Verbetering Noordelijke Kernnet Spoor en het Ruimtelijk Economisch Programma (REP). Het RSP exclusief REP is het bereikbaarheids-pakket.

De Drentse RSP-projecten zijn:

I. Assen-FlorijnAs:

- A. Fly-over Knooppunt N33/A28 (meerkosten; het knooppunt hoort tot het project Verdubbeling N33)
- B. (Nieuw) Station Assen-Zuid met weginfrastructuur
- C. (Nieuwe) Weg Assen Zuid/Graswijk-TT, met nieuwe aansluiting op de A28 (provinciaal project)
- D. (Nieuwe) Weg/HOV-as TT-Toeristisch Recreatieve Zone (TRZ)-Balkenweg (N371)(provinciaal project)
- E. (Nieuwe) Hoofdstructuur bedrijventerrein/Werklandschap Assen Zuid
- F. Verdubbeling weg De Haar (gereed)
- G. Reconstructie Stationsplein/stationsomgeving (o.a. NZ-tunnel)
- H. Opwaardering Stadsboulevard
- I. Herbevaarbaarstelling Het Kanaal met reconstructie van de wegen erlangs (tussen De Vaart en het Havenkanaal; heet ook wel Blauwe As-fase 2¹)
- J. Nongerbrug c.a. (RSP-bijdrage in IPVV-project; samen met een bijdrage in een ecovoorziening onder het knooppunt A28/N33 het 'Verbreed RSP' in Assen)

II. Centrumplan Emmen (Atalanta): (B t/m D zijn 'Verbreed RSP')

- A. RSP-Bereikbaarheidspakket:
 - 1. Tunnel Hondsrugweg
 - 2. Verbetering aansluiting N34/Zuidelijke Ringweg (N391)
 - 3. Opwaardering Boermarkeweg (,eventueel een ander project)
- B. (Nieuwe) Verbindingsplein
- C. DPE-Next: Verplaatsing Dierenpark (en opwaardering tot Belevenspark) verplaatsing Theater, gezamenlijke toegang ('Wereld van Ontmoeting')
- D. (Nieuw) Mensenpark (Hoofdstraatlocatie, huidige locatie DPE)

III. RSP-Coevorden:

- A. Nieuwe) Zuid-(spoor-)boog bij Coevorden (De Haandrik-Europark)
- B. Opbreken rangeerterrein, reconstructie stationsomgeving Coevorden

¹ Fase 1 was de weer bevaarbaar making van De Vaart, tussen Drentsche Hoofdvaart en De Kolk in Assen.

IV. Verbetering Spoorlijn Zwolle-Emmen:

- A. (Nieuw) Station Emmen-Zuid met weginfrastructuur/P&R-terrein, ondertunneling Nieuw Amsterdamsestraat (N 853; onder de spoorlijn door; NB: de tunnel is gebouwd voor dubbelspoor)
- B. Verbeterplan/verbeterwerken spoorlijn buiten Coevorden (o.a. partiële spoorverdubbeling bij Emmen-Zuid;

V. Verbetering Noordelijk Kernnet Spoor-Drentse deel:

Dit is een deelprogramma met rijksprojecten, met 100% rijksfinanciering, met een voorlopige invulling in projecten. De provincie loopt hier geen risico's in. Het gebied Drenthe loopt wel het risico dat de geplande € 39 mln aan projecten met Drents belang (vermeld in de brief van de Stuurgroep Zuiderzeelijn van 2008) niet (volledig) wordt gerealiseerd. De projecten zijn:

- A. Versnellingsmaatregelen Zwolle Noord-Herfte (Aansluiting spoorlijnen Emmen-Zwolle/Meppel-Zwolle)
- B. Boogverruiming bij station Hoogeveen (de IC-boog)
- C. Wachtspoor voor goederentreinen bij Beilen, zoals vermeld in het rijksconvenant. Dit blijkt inmiddels niet nodig (want de goederentreinen gaan sneller rijden). Wij zijn nog in overleg met het Rijk over herbesteding van het budget, waarbij wij aankoersen op een keerspoor voor goederentreinen bij Wijster (bij aftakking van de VAM-spoorlijn van de lijn Assen-Hoogeveen).

VI. Ruimtelijk-Economisch Programma van het RSP:

Dit RSP-deelprogramma bestaat uit een centraal deel (onder rijksregie) en een regionaal deel. Het REP is nog niet in projecten geprogrammeerd. Wel is er inmiddels een GS-besluit over het centrale REP-project Dome van IBM en ASTRON, met € 15 mln rijksbijdrage via het ministerie van EL&I.

Bijlage A2: nadere toelichting/ stand van zaken RSP-Assen en RSP-Coevorden

Het RSP in Assen:

Binnen de Drentse deelprogramma's heeft RSP-Assen een bijzondere positie. Het is namelijk een Concreet Project, één van de vijf die expliciet en limitatief in het rijksconvenant zijn vermeld. Bovendien is de IGO-FlorijnAs onder de werkingssfeer van de Crisis en Herstelwet gebracht als 'project met nationale betekenis'.

In het rijksconvenant is tevens afgesproken, dat de Concrete Projecten uitgevoerd moeten worden, waarbij hooguit nog discussie mag ontstaan over 'het hoe en wanneer'. De 'scope' van de FlorijnAsinfrastructuur is globaal gedefinieerd, maar mag via het bestuurlijk Overleg van het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, het rijksprogramma voor de fysieke infrastructuur) in overleg tussen de minister van I&M en het DBSNN wel wijzigingen ondergaan.

RSP-FlorijnAs ligt qua voorbereiding en uitvoering 'goed op stoom'. Op 9 maart 2012 heeft een gezamenlijke, feestelijke, officiële starthandeling plaatsgevonden van de uitvoering van het RSP-project 'weer bevaarbaar maken van Het Kanaal', onderdeel van de Blauwe As (het herstel van de vaarverbinding door het Centrum van Assen, tussen de Drentsche Hoofdvaart en het Havenkanaal). Dit is fase 2 van de Blauwe As, fase 1 (Dr. Hoofdvaart-De Kolk) is al in 2008 voor de scheepvaart geopend. Feitelijk is de realisatie van de FlorijnAs al eerder gestart, de verdubbelde weg De Haar (N33-TT) is al gereed, en het herstel van de westelijke sluis in Het Kanaal is in 2011 aanbesteed.

Alle RSP-projecten zijn taakstellend gekort om aansluiting te vinden tussen de ambities en de beschikbare, taakstellende budgetten. Het rijksconvenant keurt dat als streven goed, maar verwoordt wel dat het oorspronkelijke budget van een Concreet Project door de regio gegarandeerd moet worden, totdat na realisatie van het project blijkt dat die niet meer nodig is. Over de doorvertaling van deze inverdienopgave hebben wij afspraken gemaakt met de gemeente Assen in de u bekende samenwerkingsovereenkomst van oktober 2010 (waarin o.a. het taakstellende budget van € 201 mln (prijspeil 2007 plus index) is opgenomen. Mocht in de loop van het project blijken, dat de inverdienopgave niet te realiseren is, dan zullen wij samen zoeken naar oplossingen. Op dit moment zijn wij met de gemeente in overleg om de doorvertaling van het taakstellende totaalbudget naar eveneens taakstellende deelbudgetten voor de projecten van de FlorijnAs in de Stuurgroep FlorijnAs vast te stellen, en afspraken te maken over borging tot aan het gereedkomen van de FlorijnAs.

Het RSP in Coevorden:

De RSP-werken in Coevorden, te weten het 'uitplaatsen' van het rangeerterrein in het Centrum van de stad door middel van een vervangende voorziening, en het herinrichten van het stations- en rangeerterrein, zijn onderdeel van de gesloten samenwerkingsovereenkomst en van een nagestreefde grote integrale gebiedsontwikkeling (-IGO-) Coevorden-stationsomgeving en Coevorden-Zuid.

Hierover hebben wij in 2010 een samenwerkingsovereenkomst met Coevorden gesloten. Hierin hebben B&W van Coevorden een gemeentelijke bijdrage van € 7,55 mln (prijspeil 2007) toegezegd. Deze is nog niet volledig door de gemeenteraad

goedgekeurd. Er is tot nu toe alleen dekking voor een tot 2020 aangroeiend bedrag van ca. € 4 mln. Het afrondende raadsbesluit voor de aanvulling tot € 7,55 mln (+ index) is gepland in het 3^e kwartaal van 2012. Wij hebben er vertrouwen in dat daarmee de dekking volledig zal worden.

Wij verwachten dat Coevorden en ons college nog dit jaar het besluit zullen nemen tot aanleg van de zuidelijke spoorboog. De daarvoor gemaakte Maatschappelijke Kosten Batenanalyse laat een positief rendement van die spoorboog zien.

In de in 2010 gesloten samenwerkingsovereenkomst wordt de verbreding tot IGO als streven gedeut. Dat kan bijvoorbeeld het herstel van de oude vestinggrachtenstructuur (samen met waterschap Velt en Vecht) zijn. Daarnaast staat in onze overeenkomst: *Groei van het goederenvervoer per spoor heeft consequenties voor het ontwikkelingsperspectief van de bedrijventerreinen in Coevorden-Zuid (Europark en Leeuwerikenveld) en de bijbehorende wegontsluiting richting het stadscentrum en het hoofdwegennet (N34)*. Recent zijn wij met de provincie Overijssel en de gemeente Coevorden in overleg getreden over een nieuwe aansluiting Coevorden Zuid/Anerveen, met een nieuwe ontsluitingsweg naar het bedrijventerrein Leeuwerikenveld te Coevorden, een mogelijk RSP-verbredingsproject. Qua provinciale bijdrage past dit binnen het reeds in uitvoering zijnde N34-project.

Bijlage B bij Statenbrief: Risicotabel RSP-Drenthe: (7/3/2012)

De onderstaande risicotabel van het RSP is een verdere uitwerking van het Beleidskader Risicomanagement en bevat meer informatie, dan wij via het Beleidskader, bijvoorbeeld in de jaarrekening, opnemen. Wij doen dat om meer informatie te geven en een - met die van onze partners (met name de gemeente Emmen en Rijkswaterstaat) - vergelijkbare analyse te geven. *Bovendien geven wij in de tabel per deelprogramma een overzicht van (deel)programmadoelen, de scope van het (deel)programma, ons belang, de belangrijkste betrokkenen en de in 2012 geplande resultaten, de zogenoemde ontwikkelagenda.*

Wij hebben de risico's per deelprogramma, dus in principe per bestuursakkoord opgenomen. Dat komt tot uitdrukking in de tabellen, waarin we onderscheid maken tussen algemene risico's (RSP Algemeen, voor het hele programma), en risico's in de deelprogramma's:

- A. Assen;
- B. Emmen;
- C. Coevorden;
- D. Verbetering Spoorlijn Zwolle-Emmen (buiten Coevorden), en
- E. REP-risico's.

Voor de laatste twee is geen apart bestuursakkoord gesloten, maar ze horen wel tot het rijksconvenant.

De spoorlijn Zwolle-Emmen is wel al genoemd in de samenwerkingsovereenkomst met de gemeente Emmen. In het voorjaar van 2012 zal een overeenkomst over het verbeterplan worden gesloten (met de provincie Overijssel en de regio Twente).

Het zesde deelprogramma van het Drentse RSP omvat verbeteringsprojecten aan het Kernnet Spoor (o.a. de Intercityboog bij Hoogeveen). Dit zijn rijksprojecten met 100% rijksfinanciering en het Rijk als risicodrager.

De risicotabel werkt als volgt. Wij hebben de thans voorziene risico's via een projectmatige aanpak opgesomd en de oorzaken van de risico's en de beheersingsmaatregelen 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. Voor de financiële risico's komt een score '1' in de kolom Ernst overeen met een risico-omvang van minder dan € 1 miljoen, score '2' impliceert een risico-omvang van een aantal miljoenen euro's en een score '3' correspondeert met een risico-omvang van meer dan 10 miljoen euro. Het kan daarbij ook gaan om het mislopen van subsidie in dezelfde orde, waarmee dan minder geïnvesteerd 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. Naar analogie van de indeling in de mid- en endterm-reviews van het collegeprogramma 2007-2011 hebben wij daar de kwalificatie rood-oranje-groen aan toegevoegd.

- **Groen**: klein risico, geen ingrijpen nodig (kans*ernst score < 4);
- **Oranje**: gemiddeld risico, een punt van aandacht (kans*ernst score 4 t/m 6);
- **Rood**: groot risico, ingrijpen nodig (kans*ernst score > 6).

In de ontwikkelagendabladen voor de risico's staat op sommige plaatsen een vermelding van de fase van projecten. Hierbij maken wij gebruik van de fasering die de Cimmissie Elverding in haar advies heeft gebruikt:

1. Verkenningsfase (uitmondend in het besluit over de bestuurlijke voorkeursvariant)
2. Voorbereidingsfase (uitmondend in het besluit tot realisatie, c.q. tot aanbesteding)
3. Realisatiefase

NB: Daar waar wij (delen van) artikelen uit de met één van de gemeenten gesloten samenwerkingsovereenkomsten citeren, staat de tekst *cursief*.

NB: Alle bedragen in de tabellen zijn inclusief BTW, op prijspeil 2007, zoals opgenomen in het rijksconvenant, tenzij expliciet anders vermeld.

RSP programma Algemeen

Algemeen (31/1/2012)

Naam programma: RSP Drenthe	<u>Omschrijving</u>
Hoofddoelen programma	<ul style="list-style-type: none"> • Verbetering van de (voorwaardenscheppende) bereikbaarheid • Versterking van de ruimtelijk-economische structuur • Ontwikkeling van specifieke (ruimtelijke- en economische) kwaliteiten • Expliciete Realisatie van de Concrete RSP-projecten • Behalen van inderdientaakstellingen/efficiencywinst, d.w.z. wegwerken van de overintekening in het RSP
Het provinciale belang en de provinciale rol	<ul style="list-style-type: none"> • De provincie onderschrijft de doelen hierboven • Rol provincie: <ul style="list-style-type: none"> ○ contractpartner van het Rijk in het RSP, met de andere noordelijke provincies (via DBSNN), en vertegenwoordiger van de regio Drenthe (in het rijksconvenant RSP), een vorm van regie ○ budgethouder, van de eigen provinciale bijdragen, de decentrale REP-middelen en het RMF ○ opdrachtgever van enkele RSP-projecten en het deelprogramma Verbetering Spoor Zwolle-Emmen ○ risicodragers van de onderdelen waarvoor zij opdrachtgever is; NB: zie Ontwikkelagenda Assen ○ coproducent in RSP-deelprogramma's Assen, Coevorden, Emmen en het rijksprogramma Verbetering Kernnet Spoor
De belangrijkste betrokken partijen, hun rol en belang (excl. Provincie Drenthe zelf)	<ul style="list-style-type: none"> • Het Rijk/Minister van I&M: contractpartner 'ter andere zijde' in het RSP, subsidiegever; Rijk/MinvEL&I: zie REP • 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. DBSNN heeft Noordelijke programmteam (NPT) opgericht, en het NPT een werkgroep financiën • Gemeente Assen: trekker en eindverantwoordelijke van RSP-Assen • Gemeente Emmen: trekker en eindverantwoordelijke van RSP-Emmen (de IGO-Atalanta) • Gemeente Coevorden: trekker en eindverantwoordelijke van RSP-Coevorden • Provincie Overijssel: partner en cofinancier in Verbetering Spoorlijn Zwolle-Emmen
Gemaakte afspraken en toezeggingen (op programma-niveau)	<ul style="list-style-type: none"> • 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 2009 en 2010

Risicoanalyse RSP Algemeen

Nr.	Beschrijving van het risico	Oorzaak v.h. risico	Kans	Beschrijving Gevolg	Ernst/ omvang	K*E/O	Lopende actie(s)/beheersmaatregel
1a.	<p>Tegenvallende RSP-bijdragen van het Rijk en andere betrokken overheden</p> <p>(Financieel risico c.q. risico in doelrealisatie) (7/2/2012)</p>	<p>Het Regeerakkoord beziet het RSP als juridisch harde verplichting. Hoewel er nog geen signalen zijn, is het niet geheel uit te sluiten dat ook de Rijksbijdrage RSP onder druk komt te staan bij komende bezuinigingen van Rijkswege.</p> <p>De gemeente Assen is verantwoordelijk voor cofinanciering van het RSP Assen/FlorijnAs en de realisatie van de gebiedsontwikkeling. De financiële risico's worden deels gedekt door het gemeentelijke Grondbedrijf. Het is de vraag of de positie van het grondbedrijf van Assen zodanig is dat deze risico's af kunnen worden gedekt.</p> <p>Het project Atalanta is voor de gemeente Emmen groot en risicovol, en het hele deelprogramma (de IGO) is nog niet geheel gedekt.</p> <p>B&W van gemeente Coevorden hebben de gemeentelijke RSP-bijdrage (€ 7,55 mln) toegezegd. Het goedkeurende raadsbesluit moet nog genomen worden (gepland 3^e kwartaal 2012).</p> <p>Met de provincie Overijssel moet nog een overeenkomst over het</p>	1	<p>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 (versoberen).</p> <p>Een eventuele lagere bijdrage van een van de decentrale partneroverheden kan ook leiden tot versoberen van ambities.</p> <p>NB: De aan de gemeenten toegezegde bijdragen zijn plafondbedragen. De provincie loopt dus geen financieel risico, maar kan zich wel verantwoordelijk voelen. In RSP-Assen bestaat wel een financieel risico voor de provincie. (Zie ook Algemeen-nr. 3 en Assen-nr. 1).</p>	3	3	<p>Alertheid op signalen vanuit het Rijk, en gemeenten, en adequaat handelen</p> <p>Overleg met betreffende overheden (SNN, BO MIRT, stuur- en projectgroepen), monitoring van de projecten. Voor zover het Drentse gemeenten betreft oefenen wij ook wettelijk toezicht op de gemeentefinanciën uit.</p> <p>In de stuurgroepen Assen, Emmen en Coevorden de financiële status quo goed monitoren.</p>

Nr.	Beschrijving van het risico	Oorzaak v.h. risico	Kans	Beschrijving Gevolg	Ernst/ omvang	K*E/O	Lopende actie(s)/beheersmaatregel
		verbeterplan van Zwolle-Emmen worden gesloten, incl. dekkingplan en planning.					De stuur- en projectgroep Vechtdallijnen (w.o. Zwolle-Emmen) bereiden het verbeterplan met overeenkomst voor (gereed voorjaar 2012).
1b.	Onvoldoende indexatie rijksbedragen (risico is 4: dus oranje) (Financieel risico c.q. risico in doelrealisatie) (31/1/2012)	Rijksbijdragen worden jaarlijks geïndexeerd aan de hand van de IBOI (Index Bruto Overheids Investerings, vastgesteld door Min. V. Fin). Vakministers hebben de bevoegdheid om deze index geheel of deels toe te wijzen. Min. EL&I geeft voor de indexatie voor zijn deel van de REP-middelen geen garantie voor de toekomst.	2	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. Voor het REP is het gevolg: waardevermindering van de besteedbare subsidie.	2	4	Alertheid op signalen vanuit het Rijk. Zo nodig in overleg treden. Overleg met betreffende overheden (SNN, BO MIRT, stuurgroepen). Tot dusver heeft I&M wel geïndexeerd.
2.	Tegenvallende aanbestedingsresultaten (Financieel risico c.q. risico in doelrealisatie) (31/1/2012)	De afgelopen jaren waren de marktomstandigheden gunstig om kostenefficiënt aan te besteden. Dat lijkt ook de komende jaren het geval. Het RSP is omvangrijk t.o.v. de reguliere Noordelijke aanbestedingsmarkt. Samenvallende piekvraag op Noord-Nederlandse schaal, m.n. richting GWW-markt (Grond-, Weg- en Waterbouw) kan verstrend werken.	1	Samenvallende piekvraag in aanbestedingen op Noord-Nederlandse schaal (mogelijk rond 2015/2016) kan leiden tot tegenvallende kosten in aanbestedingen.	3	3	Overleg/afstemming over fasering uitvoering projecten op Noord-Nederlandse schaal.

Nr.	Beschrijving van het risico	Oorzaak v.h. risico	Kans	Beschrijving Gevolg	Ernst/ omvang	K*E/O	Lopende actie(s)/beheersmaatregel
3.	<p>Beperkte sturings- mogelijkheid van de provincie in realisatiefase deelprogramma's met eindverantwoordelijkheid bij Rijk of gemeenten, terwijl de provincie zich beleidsmatig betrokken voelt</p> <p>(Risico van imagoschade) (31/1/2012)</p>	<p>Assen, Emmen en Coevorden zijn krachtens de bestuurs-overeenkomsten met de provincie verantwoordelijk voor de betreffende deelprogramma's. Hoewel de bijdrage van de provincie is vastgesteld als plafondbedragen, valt niet uit te sluiten dat de gemeenten onvoldoende in staat blijken de deelprogramma's geheel uit te kunnen voeren. De provincie heeft beperkte mogelijkheden om daarop te sturen, waarbij de provincie zich in zekere mate beleidsmatig betrokken voelt.</p>	1	<p>Er kan mogelijk een beroep worden gedaan op de provincie voor aanvullende financiering, bij de deelprogramma's. Dat kan financiële implicaties hebben, maar wel via een besluit. Via een dergelijk besluit kan de provincie als 'showstopper' in de media komen. Iets vergelijkbaars kan zich voordoen bij Kernnet Spoor.</p>	3	3	<p>Bestuurlijk en ambtelijk (stuurgroepen en programmaorganisatie) alert zijn op signalen dat gemeenten zich eventueel 'vertillen' aan de opgaven, zonodig actie ondernemen.</p>

RSP-Bereikbaarheid FlorijnAs/Assen

Algemene Ontwikkelagenda (31/1/2012)

Naam deelprogramma: Assen	Omschrijving																				
Hoofddoelen deelprogramma	<ul style="list-style-type: none"> • 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, de FlorijnAs moet gerealiseerd worden • 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	<ul style="list-style-type: none"> • De provincie onderschrijft de doelen hierboven • Provincie wil de positie van Assen als hoofdstad van Drenthe en als historisch bestuurscentrum bevestigen/versterken • Rol provincie: <ul style="list-style-type: none"> ○ contractpartner van het Rijk in het RSP en vertegenwoordiger van de regio Drenthe (in het rijksconvenant RSP) en contractpartner van Assen in de samenwerkingsovereenkomst ○ specifiek verantwoordelijk voor 2 provinciale FlorijnAsprojecten en medeverantwoordelijk voor de inverdietaakstelling ○ mede beleidsbepaler, meedenker (zie doelen), en cofinancier 																				
De belangrijkste betrokken partijen, hun rol en belang	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeente Assen: trekker en eindverantwoordelijk voor het deelprogramma • Verdere betrokken: omliggende gemeenten (w.o. Midden-Drenthe, het Rijk, Rijkswaterstaat, NS, Prorail, wsp Hunze en Aa's • Regio Groningen-Assen (RGA) 																				
Gemaakte afspraken en toezeggingen (deelprogramma)	<ul style="list-style-type: none"> • Vastgelegd in overeenkomst Provincie-Gemeente Assen, 4/11/2010 • Vastgelegd in bestuurlijke Verklaring van instemming met de Structuurvisie FlorijnAs (voor de Crisis & Herstelwet), 14/10/2011 • Subsidie van Regio Gr-Assen (RGA, € 13 mln) is toegezegd en opgenomen in meerjaren investeringsplan van RGA 																				
Projecten (scope) en Stand van zaken (planning majeure mijlpalen in 2012)	<table border="0"> <thead> <tr> <th><u>Projecten in RSP-Assen-FlorijnAs</u></th> <th><u>Stand van zaken</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A. Fly-over N33/A28</td> <td>Aanbesteding Medio 2012 (onderdeel van rijksproject N33)</td> </tr> <tr> <td>B. Station Assen-Zuid</td> <td>Go/no-gobesluit Voorjaar 2012</td> </tr> <tr> <td>C. 1. A28-aansluiting Assen-ZZ } 2. Weg Assen-Z – TT (prov. project)}</td> <td>Besluit Programma van Eisen Medio 2012</td> </tr> <tr> <td>D. HOV/Weg TT – TRZ - N371</td> <td>Go/no-gobesluit voorjaar 2012 (provinciaal project)</td> </tr> <tr> <td>E. Hoofd(weg)structuur Werklandsch.</td> <td>Na 2012</td> </tr> <tr> <td>F. Verdubbeling Weg De Haar (A28/ /N33-TT)</td> <td>Gereed.</td> </tr> <tr> <td>G. 1. Stadsboulevard (N-Z) } 2. Herinrichting Stationsplein }</td> <td>Besluit VJ-2012 (tunnel onder stationspl. of verdiept plein), incl. financiering/dekking</td> </tr> <tr> <td>H. Het Kanaal (weer bevaarbaarmaking)</td> <td>In uitvoering: 1^e aanbested.(westelijke sluis) heeft in 2011 plaatsgevonden.</td> </tr> <tr> <td>I. 1. Norgerbrug c.a. (bijdrage in provinciaal infraproject) 2. Ecovoorziening onder knoop N33/A28</td> <td>In voorbereiding (I: RSP-verbreed) Go/no-go-besluit voorjaar 2012</td> </tr> </tbody> </table>	<u>Projecten in RSP-Assen-FlorijnAs</u>	<u>Stand van zaken</u>	A. Fly-over N33/A28	Aanbesteding Medio 2012 (onderdeel van rijksproject N33)	B. Station Assen-Zuid	Go/no-gobesluit Voorjaar 2012	C. 1. A28-aansluiting Assen-ZZ } 2. Weg Assen-Z – TT (prov. project)}	Besluit Programma van Eisen Medio 2012	D. HOV/Weg TT – TRZ - N371	Go/no-gobesluit voorjaar 2012 (provinciaal project)	E. Hoofd(weg)structuur Werklandsch.	Na 2012	F. Verdubbeling Weg De Haar (A28/ /N33-TT)	Gereed.	G. 1. Stadsboulevard (N-Z) } 2. Herinrichting Stationsplein }	Besluit VJ-2012 (tunnel onder stationspl. of verdiept plein), incl. financiering/dekking	H. Het Kanaal (weer bevaarbaarmaking)	In uitvoering: 1 ^e aanbested.(westelijke sluis) heeft in 2011 plaatsgevonden.	I. 1. Norgerbrug c.a. (bijdrage in provinciaal infraproject) 2. Ecovoorziening onder knoop N33/A28	In voorbereiding (I: RSP-verbreed) Go/no-go-besluit voorjaar 2012
<u>Projecten in RSP-Assen-FlorijnAs</u>	<u>Stand van zaken</u>																				
A. Fly-over N33/A28	Aanbesteding Medio 2012 (onderdeel van rijksproject N33)																				
B. Station Assen-Zuid	Go/no-gobesluit Voorjaar 2012																				
C. 1. A28-aansluiting Assen-ZZ } 2. Weg Assen-Z – TT (prov. project)}	Besluit Programma van Eisen Medio 2012																				
D. HOV/Weg TT – TRZ - N371	Go/no-gobesluit voorjaar 2012 (provinciaal project)																				
E. Hoofd(weg)structuur Werklandsch.	Na 2012																				
F. Verdubbeling Weg De Haar (A28/ /N33-TT)	Gereed.																				
G. 1. Stadsboulevard (N-Z) } 2. Herinrichting Stationsplein }	Besluit VJ-2012 (tunnel onder stationspl. of verdiept plein), incl. financiering/dekking																				
H. Het Kanaal (weer bevaarbaarmaking)	In uitvoering: 1 ^e aanbested.(westelijke sluis) heeft in 2011 plaatsgevonden.																				
I. 1. Norgerbrug c.a. (bijdrage in provinciaal infraproject) 2. Ecovoorziening onder knoop N33/A28	In voorbereiding (I: RSP-verbreed) Go/no-go-besluit voorjaar 2012																				

Risicoanalyse FlorijnAs/Assen

Nr.	Beschrijving van het risico	Oorzaak v.h. risico	Kans	Beschrijving Gevolg	Ernst/ omvang	K*E/O	Lopende actie(s)/beheersmaatregel
1.	<p>Niet (volledig) realiseren bezuinigingstaakstelling van 20 miljoen euro (conform afspraken in het rijks-convenant): de zogenoemde Inverdientaakstelling</p> <p>(Financieel c.q. risico van doelrealisatie) (8/3/2012)</p>	<p>De haalbaarheid van het taakstellend kunnen inverdiene.</p> <p>Het Rijksconvenant eist dat de inverdientaakstelling: <i>'door de regio gereserveerd wordt als bijdrage aan concreet project, die vervalt indien na realisatie blijkt dat deze bijdrage niet nodig is'</i> (art. 6.2 en 6.4.ii van rijksconv.). In art. 6 v.d. Ovk met Assen staat: <i>Indien in de loop van het project blijkt dat de (inverdien-) opgave niet te realiseren is, zullen partijen gezamenlijk zoeken naar oplossingen.</i></p>	1	Assen en de provincie gaan zonodig samen zoeken naar oplossingen.	1	1	Assen en provincie werken op dit moment aan een notitie 'Inverdien-taakstelling FlorijnAs'. Provincie en gemeente vinden beide, dat er minstens € 20 mln moet worden inverdiend. De provincie en de gemeente Assen stellen zich op het standpunt dat dit bedrag van € 20 miljoen taakstellend aan de voorkant geregeld moet zijn en blijven, en dat <i>(deel)projecten en de bijbehorende financiële kaders door de stuurgroep moeten worden vastgesteld</i> (conform art. 5 v.d. Ovk met Assen). We hopen dit inverdiensysteem binnenkort in de stuurgroep FlorijnAs te kunnen vaststellen.

Emmen/Atalanta

Algemene Ontwikkelagenda (31/1/2012)

Naam deelprogramma Emmen/Atalanta	Omschrijving	
Hoofdoelen deelprogramma	<ul style="list-style-type: none"> • Zie 1^e drie bullets v.h. 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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: <ul style="list-style-type: none"> ○ contractpartner van het Rijk in het RSP en vertegenwoordiger van de regio Drenthe (in het rijksconvenant RSP) en contractpartner van Emmen in de samenwerkingsovereenkomst ○ mede beleidsbepaler en meedenker (zie doelen), co-financier 	
De belangrijkste betrokken partijen, hun rol en belang	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeente Emmen: trekker en eindverantwoordelijk deelprojecten De Verbinding (incl. Tunnel en Plein), Hoofdstraatlocatie en Theater • DPE: verantwoordelijk voor verplaatsing dierentuin 	
Gemaakte afspraken en toezeggingen	<ul style="list-style-type: none"> • Vastgelegd in samenwerkingsovereenkomst Emmen-provincie van 5 juli 2010 • PS-Besluit 'Aanvullend beschikbaar gestelde € 12 mln', op 1 febr. 2012 	
Projecten (scope) en Stand van zaken (planning majeure mijlpalen in 2012)	Projecten in RSP-Emmen-Atalanta A. RSP-Bereikbaarheidspakket: <ol style="list-style-type: none"> 1. Tunnel Hondsrugweg 2. Opwaardering Boermarkeweg 3. Capaciteitsvergroting Aansluiting N34 B. Verbindingsplein C. DPE-Next D. Herontwikkeling Hoofdstraatlocatie	Stand van zaken Aanbesteding 1 ^e /2 ^e kwartaal v. 2012 en gunning 3 ^e /4 ^e kwartaal v. 2012 go/no go besluit 2 ^e kwartaal v. 2012 In voorbereiding In voorbereiding (beschikt 2010). Aanleg na project nr. A1 Selectie architect Theater 1 ^e /2 ^e kwartaal 2012; 1 ^e schop verplaatsing DPE mei 2012. Belevenspark gereed Eind 2015 In verkenning

Risicoanalyse Emmen/Atalanta

Nr.	Beschrijving van het risico	Oorzaak v.h. risico	Kans	Beschrijving Gevolg	Ernst	K*E	Lopende actie(s)/beheersmaatregel
1.	<p>Borging provinciale doelen in de uitvoeringsfase van het programma</p> <p>(Risico van doelrealisatie) (31/1/2012)</p>	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 een belang bij de realisatie van/de borging op de provinciale doelen.	1	Onvoldoende zicht op realisatie van de provinciale doelen gedurende de uitvoeringsfase. Provincie koppelt haar bijdragen aan doelrealisatie van andere programma's. Gem. Emmen onderkent dit risico.	1	1	<p>Gezamenlijk afspraken maken met Emmen en DPE over monitoring van provinciale doelrealisatie.</p> <p>Gefaseerde uitbetaling en organisatie hierop inrichten.</p>

RSP-Coevorden

Algemene Ontwikkelagenda (1/2/2012)

Naam deelprogr.: Coevorden	<u>Omschrijving</u>								
Hoofddoelen deelprogramma	<ul style="list-style-type: none"> • Zie 1^e drie bullets v.h. Programma Algemeen (Verbetering bereikbaarheid, ruimtelijk-economische structuur, ruimtelijk-economische kwaliteiten), met name verbetering stedelijke bereikbaarheid • Versterking (inter-)nationale positie van Zuidoost-Drenthe • Uitplaatsen rangeerterrein Coevorden-Centrum, waardoor rangeren in het centrum overbodig • Streven naar Gebiedsontwikkeling Stationsgebied (zoeken naar mogelijkheden om het stationsgebied te upgraden incl. omliggend gebied (Verbreed RSP; is nog niet besloten) 								
Het provinciale belang en de provinciale rol	<p>Provinciaal belang: de provincie onderschrijft bovenstaande gezamenlijke doelen, plus:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbetering bereikbaarheid Euroterminal voor moderne goederentreinen • Vermindering barrièrewerking Centrum Coevorden, Verbetering bereikbaarheid station + herontwikkeling stationsomgeving • Provincie wil Coevorden historische karakter als vestingstad versterken (Omgevingsvisie, blz. 29), plus optimaal vestigingsklimaat • Afstemmen met Dryport (concept hotspot Zuidoost Drenthe voor het goederenvervoer) • Rol provincie: contractpartner Rijk en ondertekenaar van de samenwerkingsovereenkomst mede-beleidsbepaler en meedenker/ adviseur (zie doelen); budgethouder-cofinancier 								
De belangrijkste betrokken partijen, hun rol en belang	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeente Coevorden: 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) • 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) • NS (tot eind 2012)/Arriva – gebruiker van het spoor; belang bij goede spoorlijn 								
Gemaakte afspraken en toezeggingen	<ul style="list-style-type: none"> • Vastgelegd in samenwerkingsovereenkomst Coevorden-provincie van 30 maart 2010 								
Projecten (scope) en Stand van zaken (planning majeure mijlpalen in 2012)	<table border="0"> <thead> <tr> <th><u>Projecten in RSP-Coevorden</u></th> <th><u>Stand van zaken</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A. Nieuwe rechtstreekse spoorboog vanaf spoortracé Zwolle-Emmen naar het Europark</td> <td>In voorbereiding</td> </tr> <tr> <td>B. Planvorming stationsomgeving</td> <td>Na project A. (Spoorboog)</td> </tr> <tr> <td>C. Eventuele verbreding RSP-deelprogramma</td> <td>In verkenning</td> </tr> </tbody> </table>	<u>Projecten in RSP-Coevorden</u>	<u>Stand van zaken</u>	A. Nieuwe rechtstreekse spoorboog vanaf spoortracé Zwolle-Emmen naar het Europark	In voorbereiding	B. Planvorming stationsomgeving	Na project A. (Spoorboog)	C. Eventuele verbreding RSP-deelprogramma	In verkenning
<u>Projecten in RSP-Coevorden</u>	<u>Stand van zaken</u>								
A. Nieuwe rechtstreekse spoorboog vanaf spoortracé Zwolle-Emmen naar het Europark	In voorbereiding								
B. Planvorming stationsomgeving	Na project A. (Spoorboog)								
C. Eventuele verbreding RSP-deelprogramma	In verkenning								

Risicoanalyse Coevorden

Nr.	Beschrijving van het risico	Oorzaak v.h. risico	Kans	Beschrijving Gevolg	Ernst	K*E	Lopende actie(s)
1.	(Kosten) Bodem- vervuiling rangeerterrein (Risico van doelrealisatie (23/1/2012))	O.a. stoomlocomotieven. NB: Sanering heeft inmiddels plaatsgevonden en de grond is door de provincie geschikt bevonden voor de huidige functie (industriegrond). Provincie bevoegd gezag bij eventuele andere functie.	1	Risico kan zich manifesteren bij verdere gebiedsontwikkeling e.e.a. afhankelijk van de ambitie en bijbehorende saneringseisen. NB: Geen financieel risico voor de provincie, alleen als de provincie besluit tot c.q. instemt met een duurdere variant.	2	2	Bij eventuele doorontwikkeling meenemen in onderhandeling met de eigenaar, de gemeente, NS, Stichting Bodemsanering NS (SBNS). Afweging maken tussen de gewenste doorontwikkeling van de stationsomgeving en daarmee gemoede saneringskosten. Een mogelijke beheersmaatregel is hergebruik grond in het plangebied.
2.	Uitstel go/ no- gobeslissing spoorboog of Herinrichting stationsomgeving (Risico van doelrealisatie) (2/2/2012)	Onvoldoende informatie/ onvol- doende voortgang/ uitstel besluit spoorboog/ uitstel besluit Stationsomgeving (incl. budget)	1	Uitstel van uitvoering: kan ook andere economische ontwikkelingen stag- neren, o.a. Dryport, opwaardering stationsomgeving (die laatste zit achter in het proces).	1	1	Nadere afspraken maken en planning monitoren in de stuurgroep.

Verbetering Spoorlijn Zwolle-Emmen

Algemene Ontwikkelagenda (31/1/2012)

Naam deelprogramma	Omschrijving						
Hoofddoelen deelprogramma	<ul style="list-style-type: none"> Zie 1^e twee bullets v.h. 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 						
Het provinciale belang en de provinciale rol	<ul style="list-style-type: none"> Provinciaal belang: de provincie omschrijft de bovenstaande doelen Rol provincie: <ul style="list-style-type: none"> contractpartner van het Rijk (rijksconvenant) en wordt ondertekenaar van de samenwerkingsovereenkomst Drenthe-Overijssel-Twente (voor het verbeterplan) budgethouder-cofinancier, deels opdrachtgever/risicodrager (met Overijssel) concessieverlener van de treindienst Zwolle – Emmen 						
De belangrijkste betrokken partijen, hun rol en belang	<ul style="list-style-type: none"> Gemeenten Coevorden en Emmen (stationsgebieden): hebben belang bij een goede spoorlijn en treindienst NS (tot eind 2012)/Arriva (daarna): concessiehouder: belang bij een goede spoorlijn, die een robuuste dienstregeling faciliteert. NS blijft belanghebbende i.v.m. spoorvervoer 'voorbij Zwolle' Prorail: Prorail, beheerder van het spoor, d.w.z. houder van de beheerconcessie, en daarmee opdrachtgever van de aanpassing van spoorlijn Zwolle-Emmen 						
Gemaakte afspraken en toezeggingen	<ul style="list-style-type: none"> In rijksconvenant en Brief Stuurgroep ZZL is budget vanuit RSP afgesproken Verbeterplan met financieringsplaatje / overeenkomst Dr-Ov-Twente: voorjaar 2012 						
Projecten (scope) en Stand van zaken (planning majeure mijlpalen in 2012)	<table border="0"> <thead> <tr> <th><u>Projecten in RSP-Spoorlijn Zwolle-Emmen</u></th> <th><u>Stand van zaken</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A. Station Emmen Zuid</td> <td>Gereed (2011)</td> </tr> <tr> <td>B. Verbeterplan/ontwikkelplan met bijbehorende dienstregeling</td> <td>Komt voorjaar 2012 gereed en wordt vastgesteld. Vervolgens zullen diverse (nog vast te stellen) projecten in uitvoering komen tot 2020.</td> </tr> </tbody> </table>	<u>Projecten in RSP-Spoorlijn Zwolle-Emmen</u>	<u>Stand van zaken</u>	A. Station Emmen Zuid	Gereed (2011)	B. Verbeterplan/ontwikkelplan met bijbehorende dienstregeling	Komt voorjaar 2012 gereed en wordt vastgesteld. Vervolgens zullen diverse (nog vast te stellen) projecten in uitvoering komen tot 2020.
<u>Projecten in RSP-Spoorlijn Zwolle-Emmen</u>	<u>Stand van zaken</u>						
A. Station Emmen Zuid	Gereed (2011)						
B. Verbeterplan/ontwikkelplan met bijbehorende dienstregeling	Komt voorjaar 2012 gereed en wordt vastgesteld. Vervolgens zullen diverse (nog vast te stellen) projecten in uitvoering komen tot 2020.						

Risicoanalyse Spoorlijn Zwolle – Emmen

Nr.	Beschrijving van het risico	Oorzaak v.h. risico	Kans	Beschrijving Gevolg	Ernst	K*E	Lopende actie(s)
1.	Kostenraming nieuwe spoorweginfrastructuur (Financieel risico , tevens risico in doelrealisatie) (17/1/2011)	Ramingen voor spoorinfra kennen grotere onzekerheden dan weginfra. Spoorinfra is voor provincie en gemeenten geen regulier werk, waardoor de provincie voor de kostenraming sterk afhankelijk is van de opgaven van Prorail.	1	Drentse RSP budget kan onder druk komen te staan. Hogere kostenramingen kunnen leiden tot noodzakelijke versoeringen (bijstelling ambitie of niet doorgaan van belangrijke aanpassingen).	2	2	Via Bestuurlijk Overleg MIRT met de minister (die verantwoordelijk is voor Prorail en met de andere betrokken overheden) in gesprek blijven. Ramingen moeten worden voorzien van een risicotoeslag. Eventueel versoeren in spoorpakket of herprioriteren in RSP-Drenthe.
2.	Afhankelijkheid in de realisatiefase van planning en capaciteit Prorail (Financieel risico , tevens risico in doelrealisatie) (17/1/2011)	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).	3	Onderdelen die te laat in de realisatiefase komen, kunnen gevolgen hebben voor de Rijksbijdrage. Het niet tijdig realiseren van onderdelen brengt de rijksbijdrage in gevaar.	2	6	Goed procesmanagement en aandacht hiervoor in BO-MIRT en in stuurgroepen. Goede afspraken maken met Prorail over planning en inzet door Prorail, dan wel afspraken maken met Prorail dat provincie onderdelen zelf mag aanbesteden (provincie kan eventueel ook planologische regeling zelf doen). Eventueel gesprek aangaan met de Minister.

REP

Algemene ontwikkelagenda (1/2/2012)

Naam deelprogramma: REP	Omschrijving Ruimtelijk Economisch Programma
Hoofddoelen deelprogramma	Versterking van kansrijke sectoren en de ruimtelijk- economische structuur van Noord-Nederland c.q. Drenthe via: <ul style="list-style-type: none">• 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	<ul style="list-style-type: none">• Ruimtelijk-economische structuurversterking via kansrijke sectoren en innovatie is een provinciale doelstelling. Het REP biedt mogelijkheden om initiatieven op dit gebied te ondersteunen.• De provincie heeft volledige zeggenschap over het decentrale deel van de rijksmiddelen (in Drenthe € 25 mln.). Voor Drenthe hebben de provincies € 30 mln centrale REP-rijksbijdrage afgesproken, maar Minister van EL&I beschikt die. De provincie moet daarnaast € 38 mln bijdrage Kennis-instellingen en Marktpartijen realiseren
De belangrijkste betrokken partijen, hun rol en belang	<ul style="list-style-type: none">• Ministerie EL&I: besluit over inzet centrale REP-rijksmiddelen• DB/Bestuurscommissie: aansturing REP op programmaniveau Noord-Nederland• GS: besluiten over inzet decentrale REP-middelen• Gemeentes Assen en Emmen: aandragen initiatieven voor inzet decentrale middelen + cofinanciering• Kennisinstellingen en Marktpartijen: cofinanciering
Gemaakte afspraken en toezeggingen	Op grond van het convenant heeft Noord-Nederland recht op € 150 mln. centrale en 124 mln. (aftrek deel Flevoland) decentrale rijks REP-middelen. Deze moeten besteed worden binnen 12 programmalijnen. De regio is verantwoordelijk voor de cofinanciering van de rijksmiddelen door regionale overheden en kennisinstellingen en marktpartijen. De provincies onderling hebben de rijksmiddelen verdeeld (afpraak in de bestuurscommissie en DB SNN). Drenthe heeft daarbij recht op 20% van de rijksmiddelen (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).
Projecten (scope) en Stand van zaken (planning majeure mijlpalen in 2012)	Eerste centrale REP-project staat op stapel (jan. 2012 besluitvorming), beslaat € 15 mln rijksbijdrage (van de centrale € 30 mln voor Drenthe), met € 7,8 mln private bijdrage (52% van € 15 mln). Beschikking decentraal REP-project in Assen in voorbereiding. Mogelijkheid tot decentralisatie van de centrale rijks-REP-middelen in onderhandeling met Min. V. EL&I.

Risicoanalyse REP

Nr.	Beschrijving van het risico	Oorzaak v.h. risico	Kans	Beschrijving Gevolg	Ernst	K*E	Lopende actie(s)/beheersmaatregel
1	<p>Niet (volledig) realiseren bijdragen marktpartijen en kennisinstellingen in het REP</p> <p>(Risico in doelrealisatie) (2/2/2012)</p> <p>Op termijn ook mogelijk financieel risico bij onvoldoende monitoren</p>	<p>Binnen het REP dient 38 miljoen bijdrage van marktpartijen en kennisinstellingen ('private partijen') te worden gerealiseerd (op een rijksbijdrage van € 55 miljoen, dus de private bijdrage moet minstens 69% van de rijksbijdrage zijn. Dat is de verantwoordelijkheid van de regio (waarvoor de provincies getekend hebben). De eerste ervaringen met het REP laten zien dat de bijdrage van private partijen moeilijk te realiseren valt in de afgesproken verhouding. Zeker de cofinanciering door kennisinstellingen wordt in Drenthe lastig.</p>	3	<p>Wanneer de contractueel overeengekomen private bijdragen niet gerealiseerd worden, kan dit consequenties hebben voor de rijksbijdrage.</p>	2	6	<p>Overleg met de andere provincies over eventuele onderlinge verevening. Overleg met Assen en Emmen om tot een programma te komen met voldoende private cofinanciering.</p> <p>Overleg met EL&I over interpretatie van de afspraken (over welke private bijdrage telt).</p> <p>Bij toekomstige REP-projecten nadrukkelijk sturen op voldoende private cofinanciering en zonodig niet beschikken.</p> <p>Goed monitoren.</p>
2	<p>Niet (volledig) realiseren van de Drentse centrale rijks-REP-bijdrage ('de € 30 mln')</p> <p>(Risico in doelrealisatie) (2/2/2012)</p>	<p>De mogelijkheid bestaat, dat de met Friesland en Groningen afgesproken € 30 mln centrale rijks-REP-bijdrage niet gehaald wordt, omdat EL&I zich niet conformeert aan de in SNN verband afgesproken verdeling. Aangezien de minister kiest voor de beste projecten, bestaat het risico dat (een deel van) de € 30 mln naar (een van de) andere provincies gaat.</p>	1	<p>Een lagere REP-rijksbijdrage. Minder middelen voor verbetering van de economische structuur.</p>	2	2	<p>Goede projecten formuleren en 'uitonderhandelen' met het Rijk/EL&I. Eventueel decentralisatie REP-gelden, net als met REP-decentraal al is gebeurd. (Min. EL&I heeft met deze decentralisatie in principe ingestemd. EL&I houdt waarschijnlijk vetorecht).</p>