

Statenvoorstel nr. PS25-000308

Datum	GS-kenmerk	Inlichtingen bij	Gedeputeerde(n)
2 juli 2025	2025-013674	R. van Rozen R.v.Rozen@overijssel.nl +31384998121	M. Dadema (Mobiliteit)

Aan Provinciale Staten

Onderwerp

Investeringsbesluit elektrificatie Almelo-Mariëenberg

Bijlagen

I. Ontwerpbesluit

Samenvatting van het voorgestelde besluit

In Overijssel rijden op drie spoorlijnen nog dieseltreinen. De provincie heeft de doelstelling om het openbaar vervoer, dus ook de treindiensten, emissievrij uit te voeren en wil deze spoorlijnen daarom elektrificeren.

Voor de spoorlijn Almelo – Mariëenberg heeft ProRail een studie uitgevoerd (planuitwerking) om de hiervoor benodigde stappen in de realisatiefase in beeld te brengen.

Met het oog op de nieuwe concessie Vechtdallijnen is de volgende stap om de elektrificatie te realiseren. Provinciale Staten besluiten Gedeputeerde Staten daarom op te dragen de noodzakelijke overeenkomsten aan te gaan om de realisatiefase voor elektrificatie van de spoorlijn Almelo-Mariëenberg in gang te zetten, en hiervoor € 52,5 miljoen vanuit de reserve Sporen en Wegen beschikbaar te stellen.

Inleiding en probleemstelling

In de provincie Overijssel rijden op dit moment op drie treinverbindingen nog dieseltreinen: Almelo-Hardenberg¹, Zutphen-Oldenzaal (gedeelte concessie met de provincie Gelderland), en Enschede-Dortmund/Münster² (Duitse concessie, waar Overijssel aan meebetaalt).

Wij hebben de ambitie om, als het huidige materieel aan vervanging toe is, op deze treinverbindingen de dieseltreinen te vervangen door treinen die elektrisch aangedreven worden. Dat is in lijn met de ambities van de provincie Overijssel om het OV emissievrij uit te voeren, en sluit aan op de doelstellingen van de spoorsector om in 2050 het treinvervoer in Nederland emissievrij uit te voeren. Deze doelstelling is nader uitgewerkt in het coalitieakkoord Schouder-aan-Schouder.

De treinen op de Blauwnetverbindingen Almelo-Hardenberg en Zutphen-Oldenzaal hebben het einde van hun technische levensduur vrijwel bereikt. Als er nieuwe treinen moeten komen is dat ook een geschikt moment om een nieuwe techniek voor te schrijven. In 2023 hebben we samen met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, provincie Gelderland en ProRail gekeken wat de best passende techniek is. Na onderzoek bleek dat elektrificatie te zijn. Daarom wil de provincie Overijssel werk maken van de elektrificatie van de diesellijnen.

Het traject Almelo-Hardenberg is van belang voor zowel het gehele spoornetwerk van Overijssel als de bereikbaarheid van het landelijk gebied.

Elektrificatie van de lijn maakt het mogelijk deze spoorlijn te integreren in het reeds geëlektrificeerde spoornetwerk in Overijssel. Bovendien is deze verbinding onderdeel van de toekomstige Nedersaksenlijn.

¹ Het te elektrificeren gedeelte van deze verbinding betreft het tracé Almelo-Mariëenberg.

² De verkenning naar elektrificatie van dit baanvak loopt.

In december 2023³ hebben uw Staten ingestemd met het Statenvoorstel om een planuitwerking voor elektrificatie van Almelo-Mariënborg door ProRail uit te laten voeren. ProRail heeft deze planuitwerking afgerond. Gelijktijdig heeft Overijssel samen met Provincie Drenthe een aanbesteding georganiseerd voor de nieuwe vervoersconcessie Vechtdallijnen⁴. Zoals in het kader van deze aanbesteding met uw Staten gedeeld is één van de uitgangspunten van de aanbesteding dat deze concessie, ingaande per december 2028, volledig met elektrisch materieel uitgevoerd zal worden.

Inmiddels zijn er afspraken gemaakt met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) over een verdeling van de kosten, risico's en opdrachtgeverschap. Deze afspraken worden geformaliseerd in een bestuursovereenkomst. Daarmee staan de seinen op groen voor de volgende stap in dit dossier, en dat betreft de realisatie van de elektrificatie. Na uw instemming met het voorliggende Statenvoorstel kan de provincie Overijssel de definitieve bestuursovereenkomst met IenW afronden en ondertekenen, en aansluitend de realisatieovereenkomst met ProRail aangaan.

Participatie samenleving

Het project elektrificatie Almelo-Mariënborg speelt zich af in een gebied van onze provincie waar diverse dossiers elkaar raken en waar veel belanghebbenden bij betrokken zijn. Aangezien de spoorlijn voor een groot deel van het tracé nabij en evenwijdig aan Kanaal Almelo - De Haandrik loopt, is het betrekken van de samenleving een belangrijke factor in het project.

We willen de omgeving goed en zorgvuldig informeren over de plannen en tijdens uitvoering. Tegelijk is het goed om aan te geven dat het niveau van participatie bij spoorprojecten beperkt is; de technische eisen die worden gesteld aan de hoofdspoorweginfrastructuur lenen zich daar niet voor. Daarom hebben we met ProRail en belangengroepen uit het projectgebied gezocht naar een passende manier om de omgeving te betrekken. Dat zal zich vooral richten op het informeren van de omgeving. En dat zullen we in goede samenwerking en afstemming doen.

1. De stakeholders en belanghebbenden zijn in beeld gebracht

Het project elektrificatie Almelo-Mariënborg raakt de nodige belanghebbenden. Dat betreft uiteraard de omwonenden maar ook reizigersverenigingen en gemeenten langs de spoorlijn. De spoorlijn loopt voor een groot deel parallel en nabij Kanaal Almelo - De Haandrik. Het is daarom voor ons zaak de belanghebbenden tijdig en goed te informeren. De teams van elektrificatie, het kanaal en ProRail stemmen gezamenlijk hun communicatie af. Voordat we communiceren raadplegen we belangengroepen in het project goed om hun input en tips op te halen en te verwerken. De eerste informatiebrieven over de elektrificatie zijn inmiddels volgens die werkwijze verzonden. Deze samenwerking verloopt goed.

2. We werken samen met ProRail aan het betrekken van de belanghebbenden

Samen met ProRail hebben we actief contact gezocht met onze stakeholders. We informeren hen over de stappen in het project. Naast omwonenden en belangengroepen betreft dat ook gemeenten en bedrijven langs de lijn. Daarnaast hebben we contact met reizigersverenigingen, die vanuit hun rol belang hechten aan een toekomstvaste spoorverbinding. We pakken communicatie naar stakeholders in goede samenwerking op. In deze fase ligt het initiatief nog bij de provincie om gezamenlijk met ProRail omwonenden te informeren van komende gebeurtenissen. Tijdens de realisatiefase komt dit initiatief meer bij ProRail te liggen als uitvoerende partij. Ook dan blijven we samenwerken met ProRail om de omgeving tijdig en goed te informeren.

3. Het niveau van participatie is beperkt

Voor dit project is geen participatieplan uitgewerkt; het niveau van participatie blijft beperkt tot informeren. Dat heeft te maken met technische uitwerking van het project. De mate van participatie is bij spoorprojecten vrij beperkt. De eisen die er aan de spoorinfrastructuur en spoortechniek gesteld worden vanuit wet- en regelgeving laten weinig ruimte voor een niveau van participatie met enige invloed. Daarom richten we ons op het goed informeren van de omgeving; we delen informatie en stemmen verwachtingen af met stakeholders. Daarnaast blijven we als project openstaan voor tips en ideeën uit de omgeving.

Naast participatie en communicatie met de omgeving heeft ProRail zich in de planuitwerking ook inhoudelijk goed verdiept in de lokale situatie. ProRail is zich bewust van de gevoeligheden in het projectgebied. In de uitwerking kijkt ProRail ook actief naar mogelijkheden om de hinder voor de omgeving te beperken. Een voorbeeld daarvan is het toepassen van ander type fundering voor de

³ Statenvoorstel nr. PS23-000817

⁴ Dit betreft de spoorverbindingen Zwolle-Emmen en Almelo-Hardenberg

bovenleiding. In plaats van de traditionele vlinderblokken, die om meer fundering vragen en een nadelige invloed kunnen hebben op de baanstabieleit, werkt ProRail toe naar een manier om de bovenleidingsportalen met schroefpalen te funderen.

Overwegingen, dilemma's en risico's

Elektrificatie kent op verschillende terreinen voordelen

In het Statenvoorstel van december 2023 is reeds beschreven dat elektrische treinen op meerdere aspecten een positief effect hebben ten opzichte van het huidige dieselmaterieel. Zo draagt elektrificatie een positieve wijze bij aan de exploitatiekosten. Een geëlektrificeerd traject Almelo-Mariëenberg draagt positief bij aan een robuustere energievoorziening voor het spoor in heel Overijssel.

Tevens heeft elektrificatie niet alleen technisch gezien voordelen: ook de reiziger ervaart voordelen van een elektrische trein. Na de elektrificatie van Zwolle-Wierden blijkt dat reizigers elektrische treinen als comfortabeler ervaren. Ook zijn elektrische treinen tijdens het rijden stiller wat een positief effect heeft op de geluidshinder van het rijden van treinen.

Elektrificatie levert ook een bijdrage aan de klimaatdoelstellingen

Elektrificatie van de spoorlijnen past binnen het streven om het openbaar vervoer in Overijssel vanaf 2030 klimaatneutraal uit te voeren. Het gebruik van elektrische treinen vermindert de uitstoot van broeikasgassen en stikstof ten opzichte van dieseltreinen.

Ons beleid past ook in het streven van het kabinet om de nog bestaande diesellijnen gefaseerd te vervangen door treinen die rijden op andere technieken.

De recente berichtgeving van het kabinet rondom het terugdringen van de stikstofuitstoot vragen ook van een sector als vervoer een reductie. Met het elektrificeren van de spoorlijn draagt deze spoorlijn daar in ieder geval aan bij.

Elektrificatie is van essentieel belang voor de nieuwe concessie Vechtdallijnen

De spoorlijn Almelo-Mariëenberg is een belangrijke regionale verbinding binnen het openbaar vervoer in Overijssel. De lijn is onderdeel van de concessie Vechtdallijnen en speelt een essentiële rol in het ontsluiten van het noordoostelijk deel van onze provincie. In de nieuwe vervoersconcessie Vechtdallijnen 2028-2043 voor de regionale treindiensten op Zwolle-Emmen en Almelo-Hardenberg is nadrukkelijk opgenomen dat binnen deze concessie elektrische treinen ingezet moeten worden. Bij het programma van eisen voor deze aanbesteding is Provinciale Staten betrokken geweest⁵.

Elektrificatie van dit niet-geëlektrificeerde traject is hierin een noodzakelijke voorwaarde.

Het niet elektrificeren van deze spoorverbinding zal betekenen dat er een grote financiële en juridische consequenties ontstaan voor de aanbesteding Vechtdallijnen 2028-2043. Zo zullen er in dat geval nieuwe dieseltreinen aangeschaft moeten worden die zowel in aanschaf als exploitatie fors kostenverhogend werken.

Elektrificatie draagt bij aan de ontwikkeling van de Nedersaksenlijn

Met elektrificatie bereiden we ons tevens voor op de eventuele komst van de Nedersaksenlijn.

In de huidige plannen voor een toekomstige Nedersaksenlijn is de verbinding Almelo-Mariëenberg ook opgenomen. Hoewel er nog geen keuze is gemaakt of de Nedersaksenlijn met elektrische treinen of batterijtreinen uitgevoerd zal worden, is voor beide type trein een geëlektrificeerd traject Almelo-Mariëenberg noodzakelijk.

Deze investering moet ook gezien worden als onze bijdrage aan de totstandkoming van de Nedersaksenlijn.

Besluit 2023

In december 2023⁶ hebben uw Staten besluit PS23-000817 aangenomen. Middels dit besluit hebben uw Staten € 2,7 miljoen euro beschikbaar gesteld om ProRail de planuitwerkingsfase voor elektrificatie van de spoorlijn Almelo-Mariëenberg uit te laten voeren, en dit bedrag beschikbaar te stellen vanuit bestemmingsreserve Spoor en Wegen ten behoeve van Kerntaak 4 Mobiliteit, prestatie 4.2.2. (Verduurzamen Spoorlijnen).

Daarnaast is een amendement aangenomen waarin uw Staten een vierde punt aan het besluit hebben toegevoegd, te weten dat er pas tot de realisatiefase over gegaan kan worden nadat "A) het Rijk heeft

⁵ Zie GS brief van 30-01-2024 met kenmerk D2024-01-004482 waarin Provinciale Staten om reacties gevraagd op het ontwerp programma van eisen, en GS brief van 9-juli-2024 met kenmerk D2024-06-011177 waarmee Provinciale Staten geïnformeerd wordt over de publicatie van de aanbestedingsstukken treinconcessie Vechtdallijnen.

⁶ Amendement financiering realisatie

toegezegd minimaal 25% tot 50% van de kosten van de realisatiefase (geschatte kosten € 40- € 65 mln ex btw) te betalen, en B) het Rijk heeft toegezegd de kosten voor de planuitwerking van (€ 2,7 mln ex btw) terug te betalen”.

In de onderhandelingen met het Rijk zijn de randvoorwaarden van het door uw Staten aangenomen amendement van 13 december 2023 als uitgangspunt toegepast. Daarnaast is de opdracht aan ProRail verstrekt om de planuitwerking uit te voeren. In dit amendement heeft als voorwaarde voor verdere stappen in de elektrificatie gesteld dat het Rijk een bijdrage van 25 tot 50% van de realisatiekosten levert.

De planuitwerking van ProRail heeft meer inzichten in de aanpak, kosten en risico's gegeven

Na de instemming van uw Staten om ProRail opdracht te geven voor de planuitwerking heeft ProRail deze opdracht uitgevoerd. Het doel van de planuitwerking was erop gericht om meer zicht te krijgen op het ontwerp dat nodig is voor elektrificatie, inzicht te krijgen in de wijze waarop de realisatie uitgevoerd kan worden, welke risico's er mogelijk zijn, welke omgevingsfactoren zoals niet gesprongen explosieven en milieueffecten zouden kunnen optreden, en uiteraard tegen welke kosten elektrificatie te realiseren is. Deze thema's zijn in de verkenning ook reeds beschouwd, de planuitwerking is een verdere verdieping daarvan.

ProRail heeft deze studie binnen planning uitgevoerd. De resultaten van de planuitwerking hebben op hoofdlijnen niet tot andere conclusies geleid dan in de verkenningsfase, dat is uiteraard positief. Het komt ProRail toe te benoemen dat we hebben gemerkt dat ProRail zich tijdens de uitwerking ook goed verdiept heeft in de complexiteit van de omgeving van deze spoorlijn. Daardoor hebben wij vertrouwen dat de uitvoering bij ProRail in goede handen is.

Ook hebben we in gezamenlijke werksessies met ProRail en IenW de risico's van elektrificatie in beeld gebracht. Veel risico's zijn in de uitwerking van het ontwerp al gemitigeerd. Een voorbeeld hiervan was risico rond het ophogen van kunstwerken. Dit risico is nu beheerst doordat ProRail gezamenlijk met Overijssel en Limburg een nieuw type bovenleidingsconstructie heeft getest. Deze nieuwe draagarm kan nu toegepast worden.

Uiteraard blijven er nog risico's over. Dit gaat over risico's die in de uitvoering kunnen optreden. Deze risico's zijn in beeld gebracht, en hier zijn beheersmaatregelen voor uitgewerkt. ProRail zal in de uitvoeringsfase de risico's nauwlettend in de gaten houden.

We hebben overeenstemming met het Rijk over de kostenverdeling

Nadat het Rijk in april 2024 vanuit het Klimaatfonds middelen beschikbaar stelde voor de elektrificatie van Almelo-Mariënberg en Zutphen-Oldenzaal is er veel tijd gaan zitten in gesprekken over de verdeling van kosten, risico's en opdrachtgeverschap. Omdat voor Zutphen-Oldenzaal deze gesprekken ook met Gelderland gevoerd moeten worden, zijn deze gesprekken per spoorverbinding gevoerd. Dit heeft er toe geleid dat we voor Almelo-Mariënberg, sneller dan voor Zutphen-Oldenzaal, tot overeenstemming met het Rijk zijn gekomen.

De totale kosten voor de aanleg van elektrificatie worden door ProRail geraamd op circa € 75 miljoen. Het Rijk financiert hiervan ongeveer € 23 miljoen, dat is circa 30% van de verwachte realisatiekosten (op basis van de kostenraming van ProRail). Het overige deel van de realisatiekosten zal door provincie Overijssel gefinancierd worden. Dat deel bedraagt ongeveer € 52,5 miljoen. Wij verwachten dat dit bedrag voldoende is om de realisatiefase te doorlopen.

Het Rijk pakt dit soort projecten geïntegreerd aan; studiekosten, realisatie, beheer & onderhoud en risico's worden allemaal opgenomen in de financiële plannen.

De studiekosten maken daarom ook deel uit van de bijdrage van het Rijk.

Aanvullend op deze verdeling van de kosten voor de realisatiefase is met het Rijk tevens overeengekomen dat het Rijk de kosten voor beheer & onderhoud, eeuwigdurend, zal dragen. Deze kosten worden op circa € 9,5 miljoen geschat.

In de totale bekostiging, dat betreft de aanleg en het beheer, van elektrificatie van Almelo-Mariënberg draagt het Rijk dus een groter percentage bij, circa 40%.

De kostenraming van ProRail is berekend op een P85-waarde. Dat wil zeggen dat er een kans (P=probabiliteit) van 85% is, dat de werkelijke kosten binnen deze raming blijven. Veel projecten worden met een P50-waarde berekend. Daarbij valt dan het geraamde bedrag lager uit, maar is de kans op een overschrijding tijdens de realisatiefase ook groter.

In de ramingen van ProRail zijn ook de risico's meegenomen, de risicoreservering maakt deel uit van het geraamde bedrag van € 75 miljoen. Per kostencomponent uit de kostenraming volgt een toevoeging van

de risico's. De risicoreserveringen van ProRail worden bepaald aan de hand van het risicodossier; dat bedrag noemt ProRail het 'voorzien onvoorzien'. Dit zijn de risico's die geïdentificeerd zijn en waar beheersmaatregelen voor zijn uitgewerkt. Daarnaast neemt ProRail een aanvullende marge op voor risico's die niet voorzien zijn, dat noemt ProRail het 'onvoorzien onvoorzien'. Bij elkaar vormen deze twee reserveringen ongeveer 30% van de totale raming. Dat is voor een dergelijk project een ruime reservering, maar niet ongebruikelijk. Het geeft ons (meer) zekerheid dat er voldoende buffer in de raming zit om eventuele onvoorzien tegenvallers op te vangen. Mochten er onverhoopt onvoorzien risico's optreden die zelfs deze risicoreservering overstijgen, dan worden uw Staten hierover vanzelfsprekend geïnformeerd.

We kiezen in dit project voor de P85-waarde. Bij een dergelijk hoge investering willen we de kans op negatieve uitschieters verkleinen. Daarnaast hebben we voor deze elektrificatie al in eerdere stukken ook gerekend met de P85-waarde.

We hebben tevens met het Rijk en de provincie Gelderland afgesproken dat als de elektrificatie van Almelo-Mariënborg binnen het budget uitgevoerd kan worden, het restant van de financiën terugvloeit in de reservering voor elektrificatie van Zutphen-Oldenzaal.

De totale kosten worden hoger geraamd ten opzichte van december 2023

Zoals hierboven beschreven worden de totale kosten voor elektrificatie van Almelo-Mariënborg op circa € 75 miljoen geraamd, dat is hoger dan de bedragen die in het Statenvoorstel van december 2023 werden genoemd. Hier zijn meerdere redenen voor. Het voornaamste punt is dat in de periode tussen de raming die in 2023 was opgesteld en nu de algehele kosten gestegen, ook in de spoorsector. Inflatie en stijgende loon- en materiaalkosten hebben hun weerslag op de kostenraming.

Daarnaast is de kostenraming aangevuld en gecomplementeerd. In de verkenningsfase waren voor een aantal onderzoeksvelden stelposten of indicatieve bedragen opgenomen. ProRail heeft deze punten in de planuitwerking verder geconcretiseerd en voorzien van een reële kostenraming. Ook zijn een aantal onderwerpen die in de verkenning nog niet of niet volledig zijn onderzocht, nu wel uitgewerkt. Daarmee is de kostenraming completer geworden, maar valt deze ook hoger uit.

Voor de realisatiefase willen we twee overeenkomsten aangaan

Om de realisatiefase te kunnen starten zijn er twee overeenkomsten nodig: één met het Rijk waarin afspraken worden gemaakt over de verdeling van kosten en risico's en over opdrachtgeverschap. Dit betreft de bestuursovereenkomst.

Na formele ondertekening van de bestuursovereenkomst geven wij ProRail de formele opdracht om het werk uit te voeren.

Hiertoe gaan provincie en ProRail een realisatieovereenkomst aan. In deze overeenkomst maken we afspraken over zaken als kosten, planning, uitvoeringskwaliteit en communicatie.

Financiële gevolgen

De kosten voor het elektrificeren van het spoor tussen Almelo en Mariënborg worden door ProRail geraamd op € 75 miljoen. In de onderhandelingen met het Rijk is een kostenverdeling voor deze realisatiekosten overeengekomen van 30% voor het Rijk, en 70% voor Overijssel. De benodigde bijdrage vanuit Overijssel is daarom € 52,5 miljoen.

Wij stellen u voor om de € 52,5 miljoen beschikbaar te stellen vanuit de reserve Sporen en Wegen ten behoeve van prestatie 4.2.4 'verbeteren infrastructuur openbaar vervoer'.

Bij de 2e monitor zullen we terugkomen op de verdeling van de middelen over de jaren nadat de overeenkomst met het Rijk is getekend. Dan weten we ook meer over de wijze waarop het Rijk het geld zal overmaken en hoe de kosten over de jaren verdeeld worden volgens de schatting van ProRail.

In het huidige coalitieakkoord (Schouder-aan-Schouder) is het voornemen opgenomen om aanvullend € 60 miljoen te reserveren voor de elektrificatie van het spoor door middel van sparen. Het spaardoel komt daarmee op € 120 miljoen. Op dit moment zit er voor het onderdeel spoor € 28 miljoen in de reserve Sporen en Wegen. Bij de P-nota 2026 zal worden voorgesteld om hier € 20 miljoen aan toe te voegen vanuit de reserve Openbaar Vervoer. Hiermee, en met de jaarlijkse storting in 2026 van € 5 miljoen, is er voldoende beschikbaar om de € 52,5 miljoen te onttrekken om de realisatie van elektrificatie mogelijk te maken.

Zoals eerder in dit Statenvoorstel beschreven, neemt het Rijk naast een deel van de realisatiekosten ook de toegenomen kosten voor beheer & onderhoud van deze spoorlijn eeuwigdurend voor zijn rekening. Deze kosten worden geraamd op circa € 9,5 miljoen.

Voortgang Zutphen-Oldenzaal

Dit voorstel gaat over de elektrificatie van Almelo-Mariënberg. Het liefst hadden wij hier een gecombineerd besluit voor de elektrificatie van Zutphen-Oldenzaal voorgelegd. De besluitvorming voor de volgende stappen van elektrificatie op Zutphen-Oldenzaal verloopt in een ander tempo dan voor Almelo-Mariënberg. Om te voorkomen dat de planning voor Almelo-Mariënberg in de knel zou komen door de discussie over financiering van Zutphen-Oldenzaal, hebben wij het ministerie van IenW voorgesteld de besluitvorming van beide projecten afzonderlijk te behandelen. Het ministerie heeft het belang van voortgang op dit dossier herkend en hier mee ingestemd. Hierdoor zal de besluitvorming over elektrificatie van beide lijnen gefaseerd worden. Daarom kunnen we nu wel doorgaan met de elektrificatie van Almelo-Mariënberg, en volgt de besluitvorming over Zutphen-Oldenzaal op een later moment.

Indien de realisatie van elektrificatie van Almelo-Mariënberg lager uit valt, dan worden deze middelen niet onttrokken uit de reserve sporen en wegen. Hiermee blijven deze middelen beschikbaar om de elektrificatie van Zutphen-Hengelo mogelijk te maken. Dat eventuele restanten beschikbaar blijven voor Zutphen-Hengelo geldt ook voor de middelen die het Rijk beschikbaar stelt. Voor de realisatie van elektrificatie op Zutphen-Oldenzaal wordt daarnaast doorgespaard in de reserve sporen en wegen.

Samen met de provincies Gelderland en Fryslân streven wij er naar dat het Rijk meer middelen beschikbaar stelt voor de uitfasering van dieseltreinen. Dat doen wij onder andere door gezamenlijk input te leveren voor moties in de Tweede Kamer.

Wij verwachten later dit jaar meer informatie te kunnen geven over de planning van Zutphen-Oldenzaal.

Conclusie

Er ligt een unieke kans om door elektrificatie van de spoorlijn Almelo-Mariënberg het spoornetwerk in Overijssel een grote kwaliteitsimpuls te geven. De spoorlijn vervult een belangrijke functie de bereikbaarheid van dit deel van de onze provincie. Elektrificatie is noodzakelijk om de lijn toekomstbestendig te maken voor inwoners en reizigers in de regio, ook met het oog op een toekomstige Nedersaksenlijn.

Samen met onze projectpartners kunnen we met de elektrificatie van deze lijn een positieve impuls aan het gebied geven. Met elektrificatie kunnen we de ambities uit het provinciaal mobiliteitsbeleid daadwerkelijk waarmaken en toekomstbestendig, duurzaam openbaar vervoer garanderen in onze provincie.

Voorstel

Wij stellen voor de volgende stap in de elektrificatie van Almelo-Mariënberg te zetten. Met dit voorstel wordt het proces in gang gezet om de bestuursovereenkomst met het Rijk af te ronden, zo nodig mineure wijzigingen door te voeren die de beheerste uitvoering van het project ten goede komen, en provinciale middelen beschikbaar te stellen voor de uitvoering van dit project.

De daarop aansluitende stap betreft de opdrachtverlening aan ProRail om de realisatie van elektrificatie op Almelo-Mariënberg uit te voeren.

Gedeputeerde Staten van Overijssel,



voorzitter, A.P. Heidema



secretaris, N. Versteeg