

MIRT-onderzoek Nedersaksenlijn

Hoofdrapport





**MIRT-onderzoek Nedersaksenlijn
Hoofdrapport**

Oktober 2024

Dit rapport is opgesteld als onderdeel van het MIRT-onderzoek Nedersaksenlijn.

Opdrachtgevers:

Ministeries van IenW, VRO, EZK
Provincies Drenthe, Groningen, Overijssel
Gemeenten Groningen, Midden-Groningen, Veendam,
Stadskanaal, Westerwolde, Borger-Odoorn, Emmen, Coevorden,
Hardenberg, Twenterand, Almelo

In afstemming met:

Gemeente Hellendoorn, Borne, Hengelo, Enschede, Landkreis
Emsland en Landkreis Grafschaft Bentheim

Opdrachtnemers:

TwynstraGudde
Studio Bereikbaar
Decisio
MUST Stedebouw
MOVE Mobility
Sweco



Inhoudsopgave

Managementsamenvatting	4
1. Inleiding	8
2. De opgave in beeld	12
3. Ontwikkelperspectief Nedersaksenlijn	20
4. Conclusies en vervolg	36

Bijlagen

- + Deelrapport Spoor
- + Deelrapport Ruimtelijke Verkenning en Brede Welvaart
- + Deelrapport Participatie

Leeswijzer

In de managementsamenvatting zijn de belangrijkste resultaten van het onderzoek beschreven.

Het rapport start in hoofdstuk 1 Inleiding met het doel van het MIRT-onderzoek. Hoofdstuk 2 beschrijft de opgave en doelstellingen van de Nedersaksenlijn. Hoofdstuk 3 biedt inzicht in de oplossingsrichtingen, het ontwikkelperspectief met onderbouwing. Het rapport eindigt met conclusies en vervolgstappen in hoofdstuk 4.

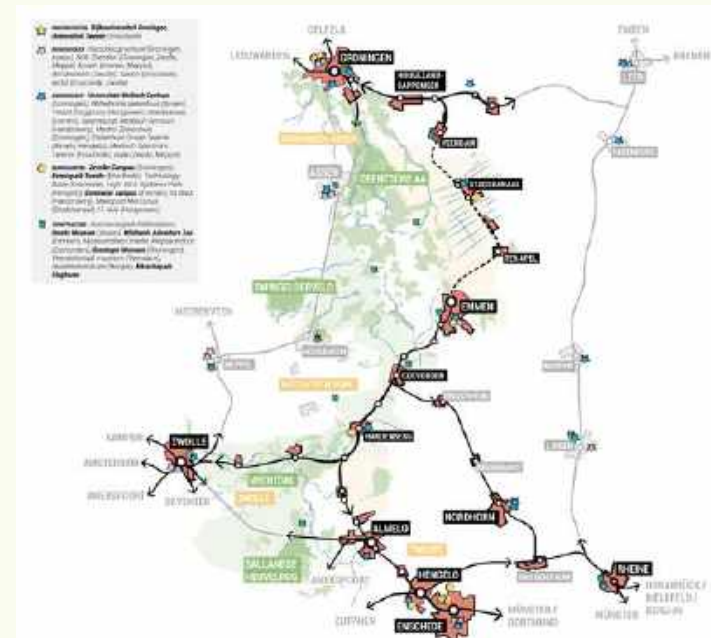
Voorwoord

Voor u ligt het hoofdrapport van het MIRT-onderzoek naar de potentie van de Nedersaksenlijn. De Nedersaksenlijn is een deels nieuwe spoorverbinding tussen Groningen, Emmen en Enschede die als doel heeft de regio's beter te ontsluiten en de brede welvaart in het omliggende gebied structureel te vergroten.

De beoogde Nedersaksenlijn is daarmee meer dan een spoorlijn; het vormt een katalysator om sociaaleconomische structuren te versterken, investeringen in de leefomgeving te stimuleren en grensoverschrijdende samenwerkingen te verbeteren. Medio 2023 is er een MIRT-onderzoek gestart naar de opgaven in het gebied en de oplossingen die de Nedersaksenlijn hiervoor kan bieden.

In het MIRT-onderzoek is toegewerkt naar een ontwikkelperspectief voor de toekomst van het gebied met de Nedersaksenlijn als drager. Stakeholders zijn nauw betrokken bij het onderzoek. Onderdeel van dit onderzoek is een analyse van de brede welvaart nu en in de toekomst, ruimtelijke analyse op regionaal en lokaal niveau en uitwerking van het vervoersconcept en infrastructuur tussen Groningen en Enschede. Dit is onderbouwd met een eerste inschatting van de investeringskosten.

Deze rapportage levert beslisinformatie voor een besluit over de toekomst van de Nedersaksenlijn in het BO MIRT in het najaar van 2024.



Management- samenvatting

An aerial photograph of a city, likely Groningen, showing a mix of modern and traditional architecture, a river, and agricultural fields in the foreground. The image is overlaid with a white box containing the title and several white plus signs.

De Nedersaksenlijn verbindt

De Nedersaksenlijn is geen infraproject, maar een verbindingproject. De Nedersaksenlijn verbindt niet alleen fysiek, maar ook economisch, sociaal en emotioneel. Het vormt een structurerend project voor de ruimtelijke dynamiek in het gebied. De Nedersaksenlijn is niet alleen belangrijk voor het klimaat en de economie, maar ook voor het onderwijs, de zorg, de woningmarkt, en de leefbaarheid en sociale structuur.

Voor u ligt het resultaat van het MIRT-onderzoek Nedersaksenlijn. Doel van het MIRT-onderzoek is om de opgave te bepalen, passende oplossingsrichtingen te onderzoeken en de benodigde investeringen in beeld te brengen. Kortom, nut en noodzaak van de Nedersaksenlijn is onderzocht.

In november 2022 is het “bidbook Nedersaksenlijn, katalysator voor regionale structuurversterking” door vertegenwoordigers uit Noord en Oost-Nederland aangeboden aan de kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat. In het Kamerdebat over de spoorinfrastructuur in december 2022 staat de Tweede Kamer unaniem achter de Nedersaksenlijn.

1. Potentie van de Nedersaksenlijn

De Nedersaksenlijn verbetert de bereikbaarheid in het gebied tussen Groningen en Enschede (en richting Duitsland) om daarmee de regio's beter te ontsluiten en de brede welvaart in het omliggende gebied structureel te vergroten. Met het realiseren van de ontbrekende schakel tussen Emmen en Stadskanaal en aanvullende spoorinvesteringen wordt een directe spoorverbinding tussen Groningen, Veendam, Stadskanaal, Ter Apel, Emmen, Coevorden, Hardenberg en Almelo realiteit. De Nedersaksenlijn maakt het spoornet robuuster en verkort de reistijden regionaal sterk, bijvoorbeeld tussen Stadskanaal en Ter Apel van 33 minuten nu naar 7 minuten, en een halvering in reistijd met het openbaar vervoer van Emmen naar Veendam. Uit de prognoses blijkt dat rond de 4.000 reizigers per dag gebruik zullen maken van de lijn. Het overgrote deel nieuwe ov-reizigers, waarmee de functie van buslijn 300 van Emmen naar Groningen in de toekomst belangrijk blijft. De Nedersaksenlijn draagt bij aan het verbeteren van de leefbaarheid in de regio's Groningen, Drenthe, Overijssel, en delen van Duitsland. Door deze nieuwe lijn worden demografische trends doorbroken en sociaaleconomische structuren versterkt, met een focus op een betere arbeidsmarkt en toegankelijkheid van voorzieningen.

Met het nieuwe tracé van 34,5 km is er een directe verbinding van circa 180 kilometer, met twee nieuwe stations, tussen vier economische clusters, kennisinstellingen, en nieuwe woongebieden in een regio met 1,3 miljoen mensen en 650.000 banen. De lijn heeft niet alleen directe effecten op de mobiliteit, maar versterkt ook de ruimtelijke dynamiek, economische groei en de brede welvaart.

2. Bijdrage aan sociaaleconomische structuurversterking en andere opgaven

Deze spoorlijn gaat om het verbinden van talent, trots en innovatiekracht. Het is een katalysator voor het versterken van positieve ontwikkelingen in de regio's waar ruimte en groen nog ruimschoots te vinden zijn. Enkele regio's langs de lijn, zoals Zuidoost-Drenthe en Oost-Groningen, kampen met vergrijzing, ontgroening en economische kwetsbaarheid. Het verbeteren van de bereikbaarheid kan leiden tot het doorbreken van een neerwaartse spiraal van verdwijnende voorzieningen, de trend van ontgroening (het wegtrekken van jongeren) en het negatieve imago waar de regio mee te kampen heeft gehad. De verbetering van de ov-bereikbaarheid vormt daarmee een vliegwiel voor de sociaal-economische ontwikkeling door het vormen van een verbindende schakel tussen bedrijfsleven en onderwijs, versterking van de arbeidsmarkt, behoud van voorzieningen, versterken van toerisme en het aantrekken van nieuwe inwoners en bedrijven. Daarnaast biedt de lijn kansen voor meer grensoverschrijdende samenwerking met Duitsland, met als doel de brede welvaart te vergroten.

3. Passende oplossingsrichting en alternatieven

De Nedersaksenlijn is de meest logische en haalbare oplossing voor de opgaven in de regio. Voor het nieuw aan te leggen spoor zien we de meeste potentie in het zuidelijke tracé tussen Stadskanaal en Emmen via Ter Apel en daarmee nieuwe stations te ontwikkelen in Stadskanaal en Ter Apel. Dit tracé volgt bestaande infrastructuur zoals de N391, waardoor de impact op het landschap minimaal blijft en de kosten beheersbaar zijn. Voor de treinverbinding adviseren we een directe verbinding 2x per uur in beide richtingen tussen Groningen en Almelo. Deze voorgestelde lijnvoering biedt een flexibele oplossing, waarbij

de spoorverbinding start met enkelspoor en later kan worden uitgebreid naar dubbelspoor en volledige elektrificatie. Dit model maakt het mogelijk om de infrastructuur op een duurzame en kostenefficiënte manier te ontwikkelen, met ruimte voor verdere groei in de toekomst. Het ingroeimodel kan bij een forse groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen op lange termijn doorgroeien naar een verbinding 4x per uur, dit ambitiemodel vraagt ook substantieel hogere investeringen. Andere alternatieven, zoals busverbindingen, bieden niet dezelfde robuustheid en langetermijnvoordelen als de spoorverbinding.

4. Kosten en financiering

De kosten voor de aanleg van de Nedersaksenlijn zijn in beeld gebracht. Volgens de MIRT-Spelregels moet er bij de start zicht zijn op tenminste 75% financiering van de meest voor de hand liggende oplossing.

De investeringskosten, worden geraamd op 1.735 miljard euro, met een bandbreedte van +/- 40% en bestaat uit:

- + De aanleg van enkelspoor Stadskanaal – Emmen geschikt voor 140 km per uur en 7 kilometer dubbelspoor voor zogenaamd vliegend kruisen.
- + Aanleg van dubbelsporige nieuwe stations in Stadskanaal en Ter Apel en aanpassing van het station en emplacement in Emmen.
- + Aansluiting van de Nedersaksenlijn op de te reactiveren spoorlijn Veendam-Stadskanaal.
- + Realiseren van dubbelspoor tussen Nieuw-Amsterdam en Dalen
- + Perronverlenging in Gramsbergen
- + Aanpassingen aan station Hardenberg
- + Onderzoek naar de ombouw van station Almelo.

Reeds gefinancierd zijn reactivering Veendam-Stadskanaal (grotendeels), reactivering Coevorden-Neuenhaus en elektrificatie Almelo- Mariënberg.

De kostendekkingsgraad van de spoorlijn is in het ingroeimodel vergelijkbaar met die van de bestaande treindiensten. Op termijn zal deze als gevolg van de toegenomen aantrekkelijkheid van de regio, zelfs stijgen.

5. Toewerken naar het resultaat

Het huidige MIRT-onderzoek bevat belangrijke beslisinformatie voor de besluitvorming. De Nedersaksenlijn is een cruciale infrastructuurinvestering die de regio's langs de lijn zal verbinden en versterken. Met deze verbinding wordt de basis gelegd voor verdere sociaaleconomische ontwikkeling, versterking van de arbeidsmarkt, en behoud van voorzieningen. De betrokken partijen streven ernaar om in november 2024 een besluit te nemen over een startbeslissing van een MIRT-verkenning.

Thema	Ontwikkelperspectief	Toelichting
Arbeid en vrije tijd	+++	Overwegend positieve effecten: betere bereikbaarheid en toegankelijkheid banen
Materiële welvaart	+++	Overwegend positieve effecten: gebiedsontwikkeling en betere bereikbaarheid banen en voorzieningen verhogen materiële welvaart
Samenleving	+	Licht positieve effecten: toename lokale voorzieningen in de regio, maar verandering lokale karakter
Gezondheid	Mogelijke positieve effecten op termijn	Beperkte en onduidelijke effecten op onderliggende EW-indicatoren, op termijn mogelijk effect door sociaaleconomische ontwikkeling
Wonen	++	gedeeltelijk positieve effecten: investeringen in woningvoorraad leiden tot positieve impuls woonomgeving
Subjectief welzijn	Mogelijke positieve effecten op termijn	Beperkte en onduidelijke effecten op onderliggende EW-indicatoren, op termijn mogelijk effect door sociaaleconomische ontwikkeling
Milieu	++	Gedeeltelijk positieve effecten: gedeeltelijke modal shift van auto naar duurzamere vormen van mobiliteit (OV met fiets als voor- en natransport)
Veiligheid	Mogelijke effecten op termijn	Geen significante effecten

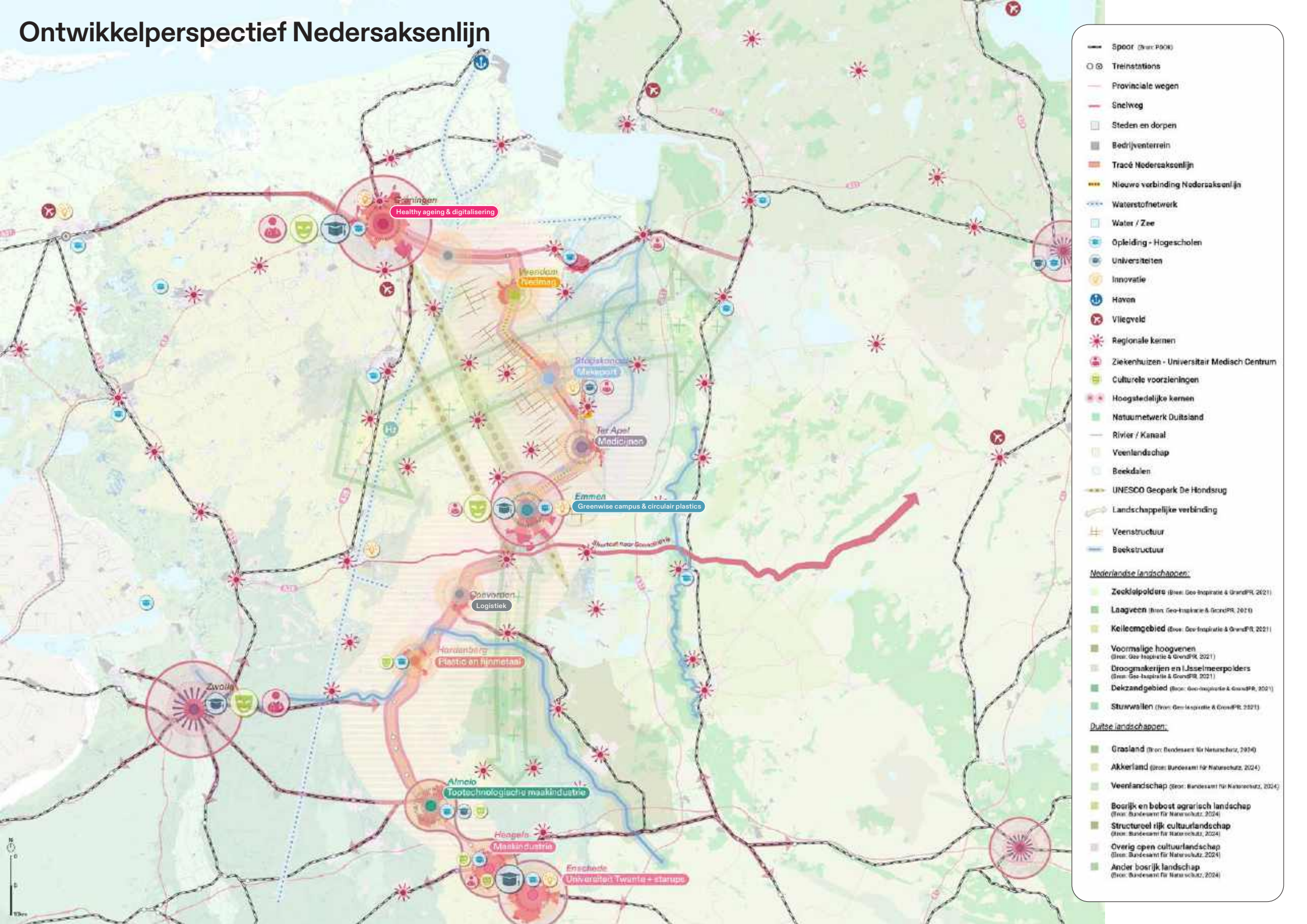
Ontwikkelperspectief

In het MIRT-Onderzoek is een samenhangend ontwikkelperspectief 2050 opgesteld met strategische keuzes voor identiteit en ruimtelijke ontwikkeling (bereikbaarheid, woningmarkt, economie, klimaat, landschap, onderwijs, zorg, leefbaarheid en sociale structuur) en de Nedersaksenlijn als drager. In het ontwikkelperspectief verbindt de lijn bestaande innovatieve clusters met kennis en onderwijsinstellingen én met aantrekkelijke nieuwe woonmilieus rondom stations, die de kwaliteiten van de regio maximaal benutten. De Nedersaksenlijn zorgt voor een betere bereikbaarheid van voorzieningen (zorg en onderwijs) en draagt bij aan een betere match tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt. De omgeving verandert positief.

De Nedersaksenlijn en de ruimtelijke ontwikkelingen in het ontwikkelperspectief - er is gerekend met toename van 10.000 woningen, 18.000 inwoners en 15.000 arbeidsplaatsen binnen circa 3 km van de stations, in combinatie met een lijnvoering van 2x per uur - leiden tot een betere bereikbaarheid van banen binnen een 'acceptabele reistijd'. Er is potentie voor meer groei buiten de stations. In het gebied is de toename 7% en vooral in de regio rondom Stadskanaal en Veendam is sprake van een significante toename (ruim 80%) van het aantal bereikbare arbeidsplaatsen. De toename van het aantal arbeidsplaatsen in het gebied als gevolg van de Nedersaksenlijn resulteert in een positief effect op het bruto regionaal product (BRP) met 10,7% in Oost-Groningen, 5,6% in Zuidoost-Drenthe en 0,2% in Noord-Overijssel. Ook de verbetering van bereikbaarheid van zorg- en onderwijsvoorzieningen is aanzienlijk. Voor het hele gebied neemt het aantal te bereiken hoger onderwijsplekken en ziekenhuisbedden binnen een uur reistijd toe met respectievelijk 129% en 64%.

Het ontwikkelperspectief scoort zeer goed op de brede welvaartsindicatoren Arbeid & Vrije tijd en Materiële welvaart. Ook scoort het goed op milieu, wonen en samenleven, omdat de gemeenten langs de lijn zich ontwikkelen vanuit hun eigen identiteit en kracht, kansen benutten en opgaven invullen vanuit het brede welvaartspectief. Er zijn beperkte negatieve indirecte effecten op lokale schaal. Bijvoorbeeld op het thema Gezondheid en Subjectief Welzijn door het optreden van geluids- en trillingsoverlast van de spoorlijn. Over de gehele regio genomen zijn de brede welvaartseffecten positief. Kortom, het ontwikkelperspectief toont de meerwaarde van een spoorverbinding aan voor inwoners, onderwijs, toerisme, zorg en bedrijfsleven.

Ontwikkelperspectief Nedersaksenlijn



- Spoor (Zwart Rook)
 - Provinciale wegen
 - Snelweg
 - Steden en dorpen
 - Bedrijventerrein
 - Tracé Nedersaksenlijn
 - Nieuwe verbinding Nedersaksenlijn
 - Waterstofnetwerk
 - Water / Zee
 - Opleiding - Hogescholen
 - Universiteiten
 - Innovatie
 - Haven
 - Vliegveld
 - Regionale kernen
 - Ziekenhuizen - Universitair Medisch Centrum
 - Culturele voorzieningen
 - Hoogstedelijke kernen
 - Natuurnetwerk Duitsland
 - Veenlandschap
 - Beekdalen
 - UNESCO Geopark De Hondsrug
 - Landschappelijke verbinding
 - Veenstructuur
 - Beekstructuur
- Nederlandse landschappen:**
- Zeekloppolders (Bron: Geo-Inspiratie & GrandPR, 2021)
 - Laagveen (Bron: Geo-Inspiratie & GrandPR, 2021)
 - Kellecomgebied (Bron: Geo-Inspiratie & GrandPR, 2021)
 - Voormalige hoogvenen (Bron: Geo-Inspiratie & GrandPR, 2021)
 - Droogmakerijen en IJsselmeerpolders (Bron: Geo-Inspiratie & GrandPR, 2021)
 - Dekzandgebied (Bron: Geo-Inspiratie & GrandPR, 2021)
 - Stuwwallen (Bron: Geo-Inspiratie & GrandPR, 2021)
- Duitse landschappen:**
- Grasland (Bron: Bundesamt für Naturschutz, 2024)
 - Akkerland (Bron: Bundesamt für Naturschutz, 2024)
 - Veenlandschap (Bron: Bundesamt für Naturschutz, 2024)
 - Bosrijk en bebost agrarisch landschap (Bron: Bundesamt für Naturschutz, 2024)
 - Structureel rijk cultuurlandschap (Bron: Bundesamt für Naturschutz, 2024)
 - Overig open cultuurlandschap (Bron: Bundesamt für Naturschutz, 2024)
 - Ancier bosrijk landschap (Bron: Bundesamt für Naturschutz, 2024)

1. Inleiding



De Nedersaksenlijn is geen infraproject, maar een verbindingproject. De Nedersaksenlijn verbindt niet alleen fysiek, maar ook economisch, sociaal en emotioneel. Het vormt een structurerend project voor de ruimtelijke dynamiek in het gebied. De Nedersaksenlijn is niet alleen belangrijk voor het klimaat en de economie, maar ook voor het onderwijs, de zorg, de woningmarkt, en de leefbaarheid en sociale structuur.

1.1 Aanleiding

In november 2022 is het “bidbook Nedersaksenlijn, katalysator voor regionale structuurversterking” door vertegenwoordigers uit Noord en Oost-Nederland aangeboden aan de Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat. In het Kamerdebat over de spoorinfrastructuur in december 2022 staat de Tweede Kamer unaniem achter de Nedersaksenlijn (Motie Van der Graaf c.a.).

Hiermee werd het fundament gelegd voor het starten van het MIRT-onderzoek Nedersaksenlijn.



↑ Bidbook aangeboden aan de Kamercommissie in 2022

1.2 Doel van het MIRT-onderzoek

Rijk en regio hebben november 2022 besloten om een MIRT- onderzoek te starten naar de potentie van de Nedersaksenlijn op het traject Groningen- Enschede en alle deelgebieden van de Nedersaksenlijn. Hiervoor hebben zij een gezamenlijke Nedersaksenlijn-projectorganisatie ingesteld die de opdracht heeft meegekregen om het MIRT-onderzoek Nedersaksenlijn uit te voeren.

Het consortium -- bestaande uit TwynstraGudde, Studio Bereikbaar, MUST Stedebouw, Decisio, MOVE Mobility en Sweco -- werkte vanuit de diverse expertises met opdrachtgevers en stakeholders aan deze onderzoeksopgave.

Doel van het MIRT-onderzoek is om de opgave in beeld te brengen, passende oplossingsrichtingen te onderzoeken en de benodigde investeringen in beeld te brengen. Kortom, met het MIRT-onderzoek onderzoeken we de nut en noodzaak van de Nedersaksenlijn en leveren we de beslisinformatie aan voor het BO MIRT in het najaar van 2024.

Voorliggend rapport is het hoofdrapport van het MIRT-onderzoek van de Nedersaksenlijn. Hierin zijn de bevindingen van drie werksporen gebundeld.

Drie deelrapporten van het MIRT-Onderzoek Nedersaksenlijn

Ruimte en brede welvaart

Doel is de opgave en de impact van de Nedersaksenlijn op de brede welvaart te bepalen. Er zijn doelstellingen opgesteld en er is inzicht verkregen in de effecten op brede welvaart. Deze inzichten zijn vervolgens gecombineerd om te komen tot een Ontwikkelperspectief Nedersaksenlijn.

Spoor

Doel is om te inventariseren welke spoorse maatregelen er nodig zijn voor de ontwikkeling van de Nedersaksenlijn. In verschillende varianten van vervoersconcepten, spoortracés en locaties is gewerkt aan onderscheidende oplossingsrichtingen voor de infrastructuur en verschillende lijnvoeringen. De bereikbaarheidseffecten zijn in beeld gebracht en er is een kostenraming opgesteld.

Participatie

Doel is te onderzoeken hoe de omgeving kijkt naar de Nedersaksenlijn. Ondanks dat er reeds veel draagvlak is binnen de regio voor deze verbinding, is het belangrijk om tijdens alle stappen van de MIRT-procedure in gesprek te blijven met inwoners, ondernemers, werkgevers, studenten en maatschappelijke organisaties en deze gesprekken ook steeds verder te verdiepen. Dit helpt om de behoeften, wensen vroegtijdig mee te nemen in het onderzoek.

1.3 Voorgeschiedenis

Reactivering spoorlijnen in het gebied van de Nedersaksenlijn

Op 1 mei 2011 werd station Veendam heropend, waarmee de treinverbinding naar Groningen na bijna 60 jaar werd hersteld. Dat het zo'n enorm succes zou worden, werd van tevoren niet verwacht. Het spoor verving een buslijn tussen Veendam en Groningen en met succes: sinds 2011 is het aantal reizigers (ondanks corona) met meer dan 25% toegenomen. Dit zal in de toekomst verder toenemen, mede door woningbouw en zeker met het doorrijden van de trein naar Emmen en Twente als toekomstige Nedersaksenlijn.

Ook in Duitsland kreeg de Bentheimer Eisenbahn het, samen met de regionale Duitse overheden, voor elkaar om weer reizigerstreinen te laten rijden tussen Bad Bentheim, Nordhorn en Neuenhaus. Het volgende doel is Coevorden, daarna Emmen. En ook hier bleken de reizigersaantallen de vooraf ingeschatte vervoersvraag ruim te overtreffen. Uit gesprekken blijkt ook dat nadat duidelijkheid was gegeven over de reactivering van de lijn naar Nordhorn mensen en overheden alvast inspeelden op de komst van de trein.

Wanneer het bestaande spoor tussen Coevorden en Emmen grotendeels dubbelspoor is en complexe sporaanpassingen zijn uitgevoerd rondom de grensovergang, zal er vanuit Emmen een rechtstreekse verbinding ontstaan met grensstations Bad Bentheim en Rheine, van waaruit de ICE-treinen naar onder meer Düsseldorf, Frankfurt, Berlijn, Stuttgart en München vertrekken. De laatste schakel: Veendam-Emmen. Vanaf circa 2032 zijn naar verwachting ook Groningen en Stadskanaal per spoor verbonden (onder voorbehoud van de realisatie van ERTMS). Ook is besloten het traject tussen Mariëberg en Almelo te elektrificeren. Na de reactivatie van het spoor tussen Veendam en Stadskanaal resteert alleen nog het realiseren van de missende schakel tussen Stadskanaal en Emmen (34,5 kilometer spoor).

De totale Nedersaksenlijn zal dan circa 180 kilometer lang zijn en verbindt twee landen, drie provincies, vier economische regio's, 26 gemeenten, 1,3 miljoen mensen en 650.000 banen. De verwachting is dat dit aantal mensen alleen maar zal groeien, deels door de komst van de Nedersaksenlijn. Dit levert een belangrijke bijdrage aan de brede welvaart in het grensgebied van Nederland.

Om dit goed op de Haagse agenda te krijgen, slaan de samenwerkende regio's van de Nedersaksenlijn de handen ineen en brengen in november 2022 een bidbook uit, waarin de opgaven en kansen van de Nedersaksenlijn voor het eerst integraal in beeld worden gebracht op hoofdlijnen. Dit was mede aanleiding voor het starten van het MIRT-onderzoek.

In de context van Elke Regio Telt

In maart 2023 bracht de Raad voor de Leefomgeving het adviesrapport 'Elke Regio Telt' uit. In dit rapport komt naar voren dat, hoewel Nederland relatief klein is, ons land aanzienlijke regionale verschillen kent. Die verschillen zijn er in landschappelijk en cultureel opzicht, maar ook als het gaat om de kansen die mensen hebben om een passende baan te vinden, om onderwijs te volgen op een goed bereikbare locatie en om gezond oud te worden. De uitdagingen waar de Nedersaksenlijn-regio voor staat zijn op veel punten dus vergelijkbaar met de andere regio's die onderzocht zijn in het kader van Elke Regio Telt en zijn het gevolg van decennialange rijksinvesteringen die in de praktijk vooral ten goede zijn gekomen aan de economische kerngebieden en stedelijke regio's in het land.

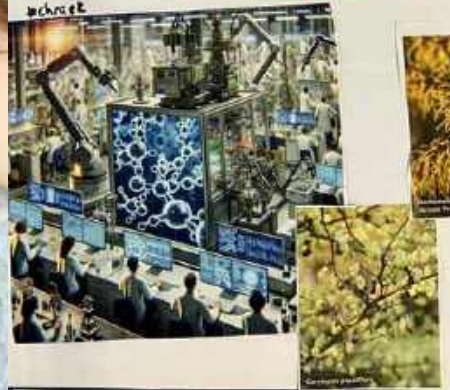


† Intentieverklaring 2022 Coevorden-Neuenhaus-Bad Bentheim



† Reactivering 2011 spoorlijn naar Veendam (vanuit Groningen)

Er is weer reuring in Veendam - Vanaf 2000 gold er een bouwbeperking in Veendam als gevolg van de krimpprognoses, maar inmiddels is er een woningtekort. Er worden in Veendam weer plannen gemaakt en gerealiseerd. Veel van de nieuwe bewoners komen uit Groningen en Assen. Dat je vanuit Veendam met de trein binnen een halfuur in het centrum van Groningen staat is voor hen heel belangrijk. En ondertussen komt Veendam weer tot leven.









2. De opgave in beeld



2.1 Onderzoek naar de brede welvaart in het gebied

We zien een aantal opgaven in het gebied waar de Nedersaksenlijn een oplossing voor is. Deze opgaven zijn vertaald naar doelstellingen. Hierin is onderscheid gemaakt tussen de doelstellingen voor binnen de regio (intern) en de verbinding naar buiten de regio (extern).

- + **Intern:** richt zicht vooral op de bestaande inwoners en gebieden. waarmee een aantal gebiedsopgaven met de Nedersaksenlijn aangepakt wordt. Deze zijn gericht op blijverschap en brede welvaart in de regio.
- + **Extern:** waarbij een aantal opgaven wordt ingevuld die betrekking hebben op de bereikbaarheid tussen gebieden. Dit gaat bijvoorbeeld over de toegang tot specialistische zorg of andere hoogwaardige voorzieningen, vanuit het gebied, maar ook om het aantrekken van bedrijven, bezoekers en inwoners van buiten de regio.

		<i>Interne regionale oriëntatie</i>	<i>Externe interregionale oriëntatie</i>
Werk + opleiding		1A: Verbeteren match tussen bedrijfsleven en onderwijs	1B: Goede bereikbaarheid arbeidsmarkt en innovatieclusters
Zorg + vergrijzing		2A: Betere beschikbaarheid en draagvlak zorgvoorzieningen	2B: Goede bereikbaarheid van specialistische zorg
Voorzieningen + ontgroening		3A: Betere beschikbaarheid en draagvlak voorzieningen	3B: Goede bereikbaarheid van hoger onderwijs en recreatie
Wonen + ruimtelijke ontwikkeling		4A: Prettige woonomgeving en verduurzaming bestaande woningvoorraad	4B: Aantrekkelijk gebied voor nieuwe draagkrachtigen
Landschap + klimaat		5A: Sterke landschappelijke, ruimtelijke en recreatieve waarden, Water en Bodem sturend (WABOS)	5B: Stimuleren en ontsluiten toerisme en landschapswaardering
Mobiliteit		6A: Betere OV-bereikbaarheid: Regionale mobiliteitstransitie	6B: Betere OV-bereikbaarheid + betere balans auto-afhankelijkheid

† Doelstellingen van de Nedersaksenlijn



Werk en opleiding

Maken en innovatie zit in het DNA van de gebieden langs de Nedersaksenlijn. Er zijn in de regio campussen en bedrijven van nationaal en bovenregionaal belang die bepalend zijn voor de brede welvaart in de regio. Bedrijven als deze hebben (hoogopgeleide) mensen met specialistische kennis nodig waarmee de ontwikkeling van clusters en campussen wordt gestimuleerd. Er is sprake van een netto uitstroom van hoogopgeleiden naar andere regio's. Er zijn wel opleidingen in de regio, dit betreft vooral praktische scholing. Voor de jongere die graag naar de HBO of universiteit wil vanuit het middengebied van de Nedersaksenlijn is de reistijd erg lang. Zodanig dat dit een reden is om te kiezen voor een andere opleiding of om uit huis te gaan en dichterbij de opleiding te gaan wonen.

Wat is er aan de hand?

- + Zuidoost-Drenthe en Oost-Groningen kennen een kwetsbare sociaaleconomische structuur. Relatief veel werkloosheid, bijstandsuitkeringen en netto uitstroom van hoger opgeleiden.
- + Afname (beroeps)bevolking: vergrijzing en ontgroening. Ook het opleidingsniveau blijft achter in vergelijking met het landelijk gemiddelde.
- + Matige bereikbaarheid van economische kernen: deelregio's zijn geen volwaardig onderdeel van elkaars Daily Urban System.

Voor welke opgaven staan we?

- + Intern gebied: betere match tussen bedrijfsleven en onderwijs.
- + Verbeteren bereikbaarheid hoger- en middelbaar onderwijs.
- + Intern gebied en interregionaal: bereikbaarheid arbeidsmarkt verbeteren.



Voorzieningen en ontgroening

Terwijl de verstedelijkingsdruk in Nederland hoog is, zien we dit niet terug in het gebied van de Nedersaksenlijn. Het teruglopende voorzieningenniveau is een belangrijk punt van aandacht. Voorzieningen die belangrijk zijn voor de kwaliteit van leven. Door het verdwijnen van voorzieningen worden de dorpen minder aantrekkelijk, waardoor er meer gezinnen en jonge inwoners vertrekken en de aantrekkelijkheid nog verder afneemt. Ook bedrijven en onderwijsinstellingen staan om jongeren te springen, maar hebben moeite om vacatures in te vullen. Onderzoekers wijzen op het risico van een neerwaartse spiraal.

Wat is er aan de hand?

- + Afname van voorzieningen, leegstand en verslechtering van de vitaliteit in regionale kernen.
- + De leefbaarheid staat onder druk.
- + Kansengelijkheid is groter in bepaalde delen van de Nedersaksenlijn in vergelijking met het landelijk gemiddelde.

Voor welke opgaven staan we?

- + Intern gebied vitale kernen: draagvlak voor voorzieningen creëren, een aantrekkelijke leefomgeving voor jong en oud en blijverschap stimuleren.
- + Goede spreiding, bereikbaarheid, toegankelijkheid, draagvlak van voorzieningen voor iedereen.
- + Interregionaal: bereikbaarheid verbeteren van onderwijs en recreatie vanuit de regio.



Wonen en ruimtelijke ontwikkeling

Het leven is goed rond de Veenkoloniën. De sfeer is gemoedelijk, het is veilig, er is veel historie, de natuur is dichtbij en er is volop ruimte en rust om te ontspannen. Toch is de (beroeps)bevolking de afgelopen decennia afgenomen. Dit zien we ook terug in de woningmarkt. Positief is dat de huizen nog betaalbaar zijn, maar doordat de WOZ-waarde niet zo hard is gestegen als in de rest van het land kent dit ook nadelen. Zo is het ingewikkeld om in de woningen te investeren, terwijl hier een belangrijke verduurzamingsopgave zit. Daarentegen neemt de leegstand in bijvoorbeeld Groningen sinds 2019 af en er is weer sprake van een lichte groei.

Wat is er aan de hand?

- + Afname van voorzieningen en verslechtering van kwaliteit bestaande woningvoorraad.

Voor welke opgaven staan we?

- + Intern gebied vitale kernen: draagvlak voor voorzieningen creëren en krimp beperken, blijverschap stimuleren.
- + Stimuleren van ruimtelijke ontwikkelingen en woningaanbod.
- + Interregionaal: bereikbaarheid verbeteren van onderwijs en recreatie vanuit de regio.



Zorg en vergrijzing

De landelijke trend is dat hoog specialistische zorg zich concentreert. Hiermee is men in het gebied van de Nedersaksenlijn voor derdelijns zorg aangewezen op de UMC's in Groningen, Nijmegen, Utrecht of het topklinische ziekenhuis in Zwolle of Enschede. De regionale ziekenhuizen zijn belangrijk voor de tweedelijnszorg, maar ook voor de ondersteuning van de eerstelijnszorg en de voor- en nabehandeling van de derdelijnszorg. Bereikbaarheid is een uitdaging voor zorgvoorzieningen, voor patiënten bezoekers en werknemers.

Wat is er aan de hand?

- + Matige beschikbaarheid/toegankelijkheid van zorg per openbaar vervoer, verdere concentratie van instellingen.

Voor welke opgaven staan we?

- + Gezondheid van mensen in het gebied blijft op diverse aspecten achter ten opzichte van landelijk gemiddelde.
- + Intern gebied: betere beschikbaarheid en draagvlak van zorgvoorzieningen en aantrekkelijke regio voor zorgverleners.
- + Interregionaal: bereikbaarheid van (hoogwaardige, tweede- en derdelijns) zorg verbeteren.



Landschap, klimaat en toerisme

Het gebied onderscheidt zich door een interessante variatie aan landschappen. Natuur en cultuurlandschap wisselen elkaar af. Deze variatie vraagt om bescherming en waardering zoals ook de in het gebied aanwezige natuurwaarden beschermd worden. Tegelijkertijd kan het gebied het goed aan om meer recreatie en toerisme te faciliteren zonder dat deze waarden worden aangetast. Met de klimaatverandering en aandacht voor de ondergrond, is een verschuiving van de verstedelijking van lage naar hoge gronden op lange termijn goed denkbaar, daarbij uitgaande van het principe Water en bodem sturend (Wabos). Hier kan het gebied van de Nedersaksenlijn een rol in nemen.

Wat is er aan de hand?

- + Het landschap biedt potentie voor toerisme en recreatie.
- + Relatief hoog en drooggelegen gebied

Voor welke opgaven staan we?

- + Nationaal Programma Water en bodem sturend stelt eisen aan tractering, maar biedt ook kansen voor ontwikkeling op de hoge gronden.
- + Ook is aandacht nodig voor ruimtelijke kwaliteit en versterking van landschapsidentiteit in het gebied.
- + Interregionaal: bereikbaarheid verbeteren van onderwijs en recreatie (toerisme) van en naar de regio.



Mobiliteit

Voor een belangrijk deel van de opgaven waar het gebied voor staat vormt de beperkte bereikbaarheid een belangrijke verklaring. De bereikbaarheid van grootstedelijke voorzieningen, van opleidingen en van banen voor hoger opgeleiden schiet tekort. Groningen, Emmen en het veenkoloniaal gebied moeten volwaardig onderdeel gaan worden van elkaars Daily Urban Systems. De reistijden met het openbaar vervoer zijn nu fors.

Wat is er aan de hand?

- + Sterke autoafhankelijkheid.
- + Alternatieven zijn beperkt.
- + Afstanden zijn relatief groot.

Voor welke opgaven staan we?

- + Intern gebied: Mobiliteitstransitie regionaal en regionale bereikbaarheid verbeteren.
- + Interregionaal: ov-bereikbaarheid vergroten.

2.3 Participatie

Hoe denkt men over de regio?

Inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties zijn over het algemeen trots op de regio. Het is er fijn wonen, er is rust en ruimte en mensen kijken naar elkaar om, het landschap is uniek en er zitten mooie (unieke en innovatieve) bedrijven. De Nedersaksenlijn gaat volgens hen vooral helpen om de potentie die in de regio zit beter te ontsluiten en aan te jagen en om de trend te doorbreken die leidt tot de vermindering van voorzieningen. Het gaat daarbij dus om de vraag: hoe zorgen we dat jonge mensen hier kunnen en willen blijven wonen (blijverschap), en hoe zorgen we dat we ook nieuwe mensen naar deze regio toetrekken (komerschap)? En wat is de rol van betere bereikbaarheid hierin?

Hoe denkt men over de Nedersaksenlijn?

De algehele tendens over de komst van de Nedersaksenlijn is positief; mensen zien de meerwaarde van een spoorverbinding voor de regio en voelen zich door een dergelijke investering ook serieus genomen. "Als je een treinverbinding hebt doe je er toe." Wel leven er bij inwoners ook zorgen. Bijvoorbeeld over de praktische afhandeling (hoe word ik gecompenseerd wanneer dit mij raakt?) en de vraag of de regio wel aantrekkelijk blijft voor de 'eigen' inwoners? Ook zijn er zorgen over de afname van regionale busverbindingen door de komst van de nedersaksenlijn. Deze zorgen zijn een heel belangrijk startpunt voor het omgevingsmanagement in de volgende fase van de MIRT-procedure.



Bewoners hopen op een 'levendiger' gebied



Onderwijs en bedrijfsleven zien veel kansen in clustering/campusvorming



Trots op de regio meer zichtbaar maken



Centralisatie van zorg en langer thuiswonen maken bereikbaarheid extra belangrijk



Toegankelijkheid van studie- en stageplekken verbeteren

Inzichten uit de participatie

Perspectief van het onderwijs:

- + Het onderwijs heeft te maken met grote uitdagingen. Noordoost-Nederland kampt met een krimpende en vergrijzende bevolking, vooral doordat jongeren tijdens hun studie naar stedelijke gebieden trekken en vaak niet meer terugkeren. Dit leidt tot lagere leerlingenaantallen bij de verschillende opleidingen. Ook is er een significant tekort aan leraren, vooral in specifieke vakgebieden zoals wiskunde, natuurkunde en vreemde talen. Het is steeds moeilijker om jong talent aan te trekken en te behouden.
- + Jongeren voelen zich beperkt in de studiekeuze. Dit resulteert bijvoorbeeld in HAVO-scholieren die voor een MBO-opleiding kiezen of jongeren die in Groningen gaan studeren in plaats van in Enschede vanwege reistijd, of zelfs stoppen met studeren vanwege reistijd.

“Als je in Groningen studeert en in Ter Apel woont zit je dagelijks 4 uur in de bus. Dat houdt geen mens vol.”
(Reizigersvereniging Rover).

- + De onderwijsinstellingen kijken ook naar het centraliseren van specialismes in de verschillende steden, dit om versnippering van het aanbod te voorkomen en de kwaliteit van onderwijs te waarborgen. Hiervoor is echter een goed ov-netwerk randvoorwaardelijk. Door Leeuwarden en Groningen direct met Twente te verbinden wordt Emmen ineens het middelpunt. Studenten hebben dan toegang tot zowel een groot opleidingsaanbod in het noorden, als in het oosten van het land.
- + Bereikbaarheid speelt dus een grote rol en alle betrokken partijen zien veel meerwaarde in de

Nedersaksenlijn; met het verbinden van deze lijn maak je van Emmen in één klap het centrale middelpunt in plaats van een eindstation.

Perspectief van het bedrijfsleven:

- + Opleidingen in de regio moeten goed aansluiten bij beschikbare arbeidsplaatsen. Studenten moeten stageplekken goed kunnen bereiken.
- + Er zitten hele mooie bedrijven in de regio (innovatief, high-tech) maar dat is bij veel jongeren en mensen buiten deze regio niet bekend.
- + De bedrijven hebben allemaal groeiambities, maar lopen tegen beperkingen aan. Strategische ontwikkeling van bedrijventerreinen, die (per openbaar vervoer) goed bereikbaar zijn, kan hierin een belangrijke rol spelen. Niet alleen om beter bereikbaar te zijn voor werknemers, maar ook om de arbeidsproductiviteit te verhogen, gezien er meer kan worden samengewerkt en specialismes onderling gedeeld kunnen worden.

“Er zitten hier echt heel veel mooie bedrijven die dringend op zoek zijn naar werknemers. Maar veel mensen van buiten de regio denken dat hier weinig werkgelegenheid is.” (NOM).

Perspectief van toerisme, recreatie en natuur:

- + Deze regio heeft unieke landschappelijke kwaliteiten die meer bezoekers zouden kunnen trekken wanneer de bereikbaarheid verbetert. Zo is het Liefstingsbroek in Westerwolde een uniek oerbos en één van de oudste bossen van Nederland waar zelfs ijsvogels gespot kunnen worden.
- + Er is te weinig aanbod aan (grootschalige) verblijfslocaties. Als mensen naar de regio komen als toerist moeten ze er ook kunnen verblijven. Het aanbod van dergelijke verblijfslocaties is vaak vraaggedreven, dus

er moeten ook meer mensen naar deze regio getrokken worden. Wellicht is daar, naast een betere bereikbaarheid, ook een bredere culturele impuls voor nodig. Zou hier misschien niet ergens een dependance van het Rijksmuseum moeten komen?

Perspectief van inwoners en jongeren:

- + Groen en ruimte worden genoemd als positieve kwaliteiten van deze regio. Dit trekt ook nu al nieuwe inwoners die hun werk goed op afstand kunnen doen, en die voor hun woonomgeving vooral op zoek zijn naar een betaalbaar huis, ruimte en natuur. Een betere bereikbaarheid zal dit alleen maar meer versterken.
- + Inwoners zijn over het algemeen trots op de regio. Het is er fijn wonen, er is rust en ruimte en mensen kijken naar elkaar om, het landschap is uniek en er zitten mooie bedrijven.
- + Veel mensen zien in de Nedersaksenlijn vooral een kans om de neerwaartse spiraal van het verdwijnen van voorzieningen te doorbreken.

“Dat is niet alleen voor ons belangrijk, maar vooral voor de jongeren!”
(Inwoner)

- + Het cultuur- en horeca-aanbod in de regio is steeds minder op jongeren gericht. Als jongeren naar een festival, discotheek, museum of andere activiteit willen moeten ze eigenlijk altijd naar Zwolle of Groningen. Jongeren zijn best bereid om voor activiteiten te reizen, maar betaalbaarheid en toegankelijkheid van verbindingen zijn daarin heel belangrijk.

“Ik vind het niet erg om bijvoorbeeld koningsdag te gaan vieren in de stad en daar een stukje voor te reizen, maar hoe kom ik dan ‘s avonds weer thuis?”
(Jongere uit Hardenberg)

- + Naast het draagvlak voor de Nedersaksenlijn leven er bij inwoners ook specifieke zorgen over de aanleg van de lijn. Als er straks een nieuwe verbinding komt die ervoor zorgt dat meer mensen hier kunnen komen wonen en werken, wat doet dat dan met de huizenprijzen? Kunnen de huidige inwoners straks nog wel een huis betalen? Het is daarom ook zaak om bij de bouw van nieuwe woningen rondom de toekomstige stationsgebieden niet alleen bij te bouwen in het goedkope segment, maar ook te investeren in het verbeteren van de huidige woningvoorraad.

“Ik hoop niet dat er goederen over dit spoor gaan rijden. Dat levert vaak wel veel overlast op.”
(Inwoner)

- + De unieke eigenschappen van de regio zouden wel wat meer zichtbaar mogen worden. Het zit niet zo in de cultuur om trots te zijn op de kwaliteiten die deze regio te bieden heeft (doe maar gewoon normaal), waardoor deze kwaliteiten ook minder goed zichtbaar zijn. Er is echter wel (verborgen) trots!

Perspectief van de zorg:

- + De bereikbaarheid van zorg is een uitdaging, maar wellicht een nog grotere uitdaging is de bereikbaarheid van zorgpersoneel (arbeidscapaciteit).
- + Om een slechte leefstijl te doorbreken is het goed als een gebied in beweging is, dat nieuwe mensen met nieuwe gewoonten zich mengen met reeds bestaande gewoonten. Het is voor mensen belangrijk om in aanraking te komen met andere mensen die van buiten de regio komen, die wellicht andere ideeën en interesses hebben. Door de slechte bereikbaarheid van bepaalde kernen in deze regio komen deze nieuwe ideeën hier maar mondjesmaat binnen. Je ziet dat bijvoorbeeld terug in het beperkte aanbod aan vegetarische opties in restaurants/de supermarkt en het feit dat in het veenkoloniaal gebied het percentage rokers hoger ligt dan in de rest van Nederland. Zonder mobiliteit van personen blijft een ongezonde gewoonte langer de norm.

2.4 Nedersaksenlijn in internationaal perspectief

Ook aan de Duitse kant van de grens zitten veel bedrijven die meerwaarde zien in het aanleggen van de Nedersaksenlijn. De spoorlijn zorgt voor een verbinding tussen Groningen, Emmen en Coevorden in Nederland, naar Nordhorn, Rheine en de regio Münster-Osnabrück in Duitsland. Dat biedt kansen voor meer grensoverschrijdende samenwerking in het bedrijfsleven en het uitwisselen van arbeidskrachten. Ook het regioparlement van de Grafschaft Bentheim vindt het belangrijk dat de treinverbinding wordt aangelegd. De verbinding zal volgens het bestuur een belangrijke bijdrage leveren aan de

soeiaaleconomische versterking van de hele regio aan beide zijden van de grens.

Ook op het gebied van goederenvervoer ziet de Duitse regio Emsland (en de ondernemers die verenigd zijn binnen Ems-Achse) kansen. De Eemshaven is voor deze regio de dichtstbijzijnde haven. Deze zou door het aanleggen van de Nedersaksenlijn beter binnen bereik komen.

Het belang van de grensoverschrijdende spoorverbinding is ook terug te zien in de investeringen die zowel de Nederlandse als de Duitse overheid gedaan hebben in het reactiveren van de reizigersspoorverbinding tussen Coevorden-Neuenhaus.

Henk Jumelet, provinciebestuurder zegt:

“Ik woon zelf vlakbij Duitsland en het valt me op dat niet alleen inwoners, maar ook ondernemers, toeristen en de onderwijssector behoefte hebben aan een goede treinverbinding. Het is een hele uitdaging om met het openbaar vervoer de grens over te steken voor werk, studie, familie of vrije tijd. Met de nieuwe passagiersverbinding tussen Coevorden en Neuenhaus maken we wonen, werken en voorzieningen in de grensregio toegankelijker. Een mooie stap naar de realisatie van de Nedersaksenlijn.”
(Henk Jumelet (bij NOS))

Praktijkvoorbeelden van structurerende werking van infrastructuur

Spoor in Nordhorn als voorbeeld voor ruimtelijke investeringen

De stad Nordhorn in Duitsland heeft de afgelopen jaren een stevige metamorfose ondergaan, mede als gevolg van de reactivering van de spoorlijn RB 56 Bad Bentheim – Neuenhaus. Na 45 jaar werd het lokale spoorvervoer weer hervat op de route. Het station Nordhorn is ingrijpend gerenoveerd en uitgebreid door de Bentheimer Bahn. De modernisering van de stations Bad Bentheim (2019) en Nordhorn (2023) werden beide bekroond met de felbegeerde prijs "Station van het Jaar" in Duitsland. Alleen door de heraansluiting van Nordhorn op het reizigersnet kon de opwaardering van het station mogelijk worden.

De passagiersaantallen hebben alle verwachtingen overtroffen. Het project is een groot succes (ProjektRegiopa). Het voorbeeld van Nordhorn staat niet op zichzelf. Sinds midden jaren 90 beleeft het regionale spoorvervoer in Duitsland een stevige ontwikkeling. Door vernieuwing van treinen en verbetering van de dienstregeling maken steeds meer reizigers in de regio's gebruik van het spoorvervoer.

Stadsbouwmeester Thimo Weitemeier benoemde de groei van het centrum van Nordhorn als voorbeeld voor centra langs de Nedersaksenlijn. Sinds Nordhorn is weer aangesloten op het Duitse spoornet en dit is gecombineerd met ruimtelijke ontwikkeling rondom het stationsgebied. Het gevolg is een grote toename in bedrijvigheid, revitalisering en levendigheid van de stad. Deze kansen kan de Nedersaksenlijn ook bieden voor de steden direct langs de verbinding. Tussen de stations van Bad Bentheim, Nordhorn en Neuenhaus rijden elk uur ultramoderne en barrièrevrije treinen in beide richtingen. De raad en het bestuur hadden jarenlang campagne gevoerd voor de revitalisering van de lijn.

De bedoeling is dat Nordhorn met de reactivering Coevorden–Neuenhaus ook verbonden wordt met de Nedersaksenlijn waarmee het openbaar vervoer in het grensgebied sterk wordt verbeterd en bijdraagt aan een snelle en duurzame mobiliteitsverandering.

A31 als voorbeeld voor brede welvaart

Een aansprekend voorbeeld waar verbetering van de regionale bereikbaarheid heeft geleid tot significante (brede welvaarts-)effecten is de voltooiing van de A31 net over de Duitse grens. Deze snelweg verbindt de plaatsen Emden, Gronau en Bottrop. In de jaren 60/70 was al begonnen met de realisatie van de snelweg, maar pas na de eeuwwisseling werd de snelweg voltooid. Ten behoeve van dit MIRT-onderzoek hebben de Duitse grensregio's inzichten gedeeld over de effecten die volgden uit de voltooiing van de A31.

Sinds de voltooiing van de A31 hebben de districten Emsland en Grafschaft Bentheim een significante groei doorgemaakt in termen van toegevoegde waarde, industriële omzet en werkgelegenheid. Deze ontwikkeling overtreft ruimschoots de gemiddelde groei van de rest van Niedersachsen.

Na de "Lückenschluss der A31" hebben zowel Landkreis Emsland als Landkreis Grafschaft Bentheim zich economisch sterker ontwikkeld. Dit blijkt uit de groei van het bruto binnenlands product (BBP): Emsland zag een stijging van 32%, terwijl Grafschaft Bentheim een groei van 45% noteerde. Ter vergelijking, het BBP van de rest van Niedersachsen groeide met 28%. Deze positieve ontwikkelingen waren vooral zichtbaar in de logistieke sector.

De snelwegen A30 en A31 hebben een belangrijke rol gespeeld bij de vestiging van nieuwe bedrijven, met name langs het assenkruis van deze wegen. De nabijheid van de snelweg heeft duidelijk voordelen opgeleverd voor bedrijven die zich hier vestigen. Dit heeft geleid tot de creatie van ongeveer 13.000 nieuwe arbeidsplaatsen.

Emsland als voorbeeld voor leefbaarheid

Het Bidbook Nedersaksenlijn beschrijft het treffend. Emsland bewijst dat het mogelijk is om een negatieve spiraal van afnemende leefbaarheid te doorbreken: Es ist möglich. Ook in Nedersaksen (Bidbook, 2022). Het Duitse Emsland lijkt op Oost-Groningen en de kop van Drenthe. Het bestaat grotendeels uit een perifere gelegen, dunbevolkt en landelijk gebied. Een dominante centrumplaats ontbreekt.

Tot de jaren 50 werd het gebied gezien als een achtergebleven regio, een leeggetrokken en naargeestig veengebied (Gert-Jan Hospers, Universiteit Twente en Radboud Universiteit, april 2013. Het Emsland: jarenlang gewend aan groei). Door een sterk ontwikkelplan, waarin infrastructuur in samenhang met ontwikkelingen in de landbouw en het vestigingsklimaat voor ondernemers werden aangepakt, heeft de regio een enorme ommezwaai gemaakt. (Bidbook, 2022).

De Nedersaksenlijn versterkt het gebruik van openbaar vervoer

Reizigersvereniging Rover benadrukt ook dat cijfermatige prognoses rondom vervoerswaarde in het verleden vaak veel positiever hebben uitgedaan dan verwacht:

"Kijk maar eens naar Veendam. Binnen een jaar waren daar twee keer zo veel reizigers als verwacht. Ook de Bentheimer Eisenbahn is een voorbeeld waar de werkelijke vervoerswaarde al snel groter was dan de prognose. De trein heeft nou eenmaal een aanzuigende werking."

3. Ontwikkel- perspectief Nedersaksenlijn

3.1 Ontwikkelperspectief: Aantrekkelijk en innovatief

Vanuit de opgave en doelstellingen is een ontwikkelperspectief opgesteld waarmee een robuuste toekomst voor het gebied het beste gestalte kan krijgen met de meest optimale benutting van de Nedersaksenlijn. Kortom, het is gericht op het verzilveren van de kansen en potentie van het gebied van de Nedersaksenlijn en haar inwoners.

In het MIRT-Onderzoek is een samenhangend perspectief 2050 opgesteld met strategische keuzes voor identiteit en ruimtelijke ontwikkeling (bereikbaarheid, woningmarkt, economie, klimaat, landschap, onderwijs, zorg, leefbaarheid en sociale structuur) en de Nedersaksenlijn als drager.

Het ontwikkelperspectief vormt een samenhangend geheel en geeft inzicht in de potentie van de Nedersaksenlijn met directe en indirecte effecten. Het omvat een pakket aan maatregelen in ruimtelijke ontwikkeling én spoorse maatregelen, waarvan de Nedersaksenlijn de belangrijkste is.

Brede welvaart

Brede welvaart omvat alles wat mensen van waarde vinden. Naast materiële welvaart gaat het om zaken als gezondheid, onderwijs, milieu en leefomgeving, sociale cohesie, persoonlijke ontplooiing en (on)veiligheid).

De Nedersaksenlijn zorgt voor een betere bereikbaarheid van voorzieningen en draagt bij aan een betere match tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt. In dit ontwikkelperspectief verbindt de lijn bestaande innovatieve clusters met kennis- en onderwijsinstellingen én met aantrekkelijke nieuwe woonmilieus die de kwaliteiten van de regio benutten. In het ontwikkelperspectief ontwikkelen de gemeenten langs de lijn zich vanuit hun eigen identiteit en kracht, benutten ze kansen en vullen ze de opgaven vanuit brede welvaartspectief evenwichtig in. De omgeving verandert positief.

Elementen van het ontwikkelperspectief zijn:

- + Borgen van bereikbaarheid/versterking van voorzieningen in kernen met een betere match op de arbeidsmarkt.
- + Bestaande innovatieve clusters verbinden met kennis- en onderwijsinstellingen én met aantrekkelijke nieuwe woonmilieus die de kwaliteiten van de regio benutten.
- + Gebieden langs de lijn behouden/versterken hun eigen identiteit en economische kracht.

De realisatie van de Nedersaksenlijn wordt benaderd vanuit een ingroeimodel, met de nadruk op het versterken van de economische structuur en het verbinden van (innovatie) clusters. Het uitgangspunt is de denkrichting 'Innovatie Verbonden' (zie Deelrapport Ruimtelijke Verkenning en Brede Welvaart), die innovatie en samenwerking centraal stelt, tussen o.m. kennis en onderzoeksinstituten en bedrijfsleven.

Voor de versterking van de regio en aantrekkelijkheid voor toekomstige inwoners richten we ons op (stedelijke) voorzieningen, bedrijvigheid, de nabijheid van onderwijs en ruimtelijke kwaliteit. In knooppunt Emmen wordt extra ontwikkeling gestimuleerd door stedelijke voorzieningen verder uit te breiden en te versterken. Daarnaast wordt gekeken naar ruimtelijke kwaliteiten om een aantrekkelijk landschap te creëren. Deze elementen bevorderen de leefbaarheid en maken de regio aantrekkelijker voor zowel bedrijven als inwoners. De Nedersaksenlijn speelt hierbij een cruciale rol als verbindende factor tussen de verschillende knooppunten.

Nedersaksenlijn: ruggegraat voor economische versterking

In het ontwikkelperspectief wordt uitgegaan van de spoorvariant 'ingroeimodel', een 2x per uur spoorverbinding tussen Groningen en Almelo, gericht op het versterken van de economische structuur en het verbinden van (innovatie)clusters. Het ontwikkelperspectief voorbereid op de toekomstige uitbreiding naar volledige 2-sporigheid en elektrificatie.

Betere spoorbereikbaarheid in de vorm van de Nedersaksenlijn biedt mogelijk een oplossing voor de geïdentificeerde uitdagingen. Banen, zorginstellingen en onderwijsinstellingen worden namelijk beter bereikbaar als gevolg van de nieuwe spoorverbinding.

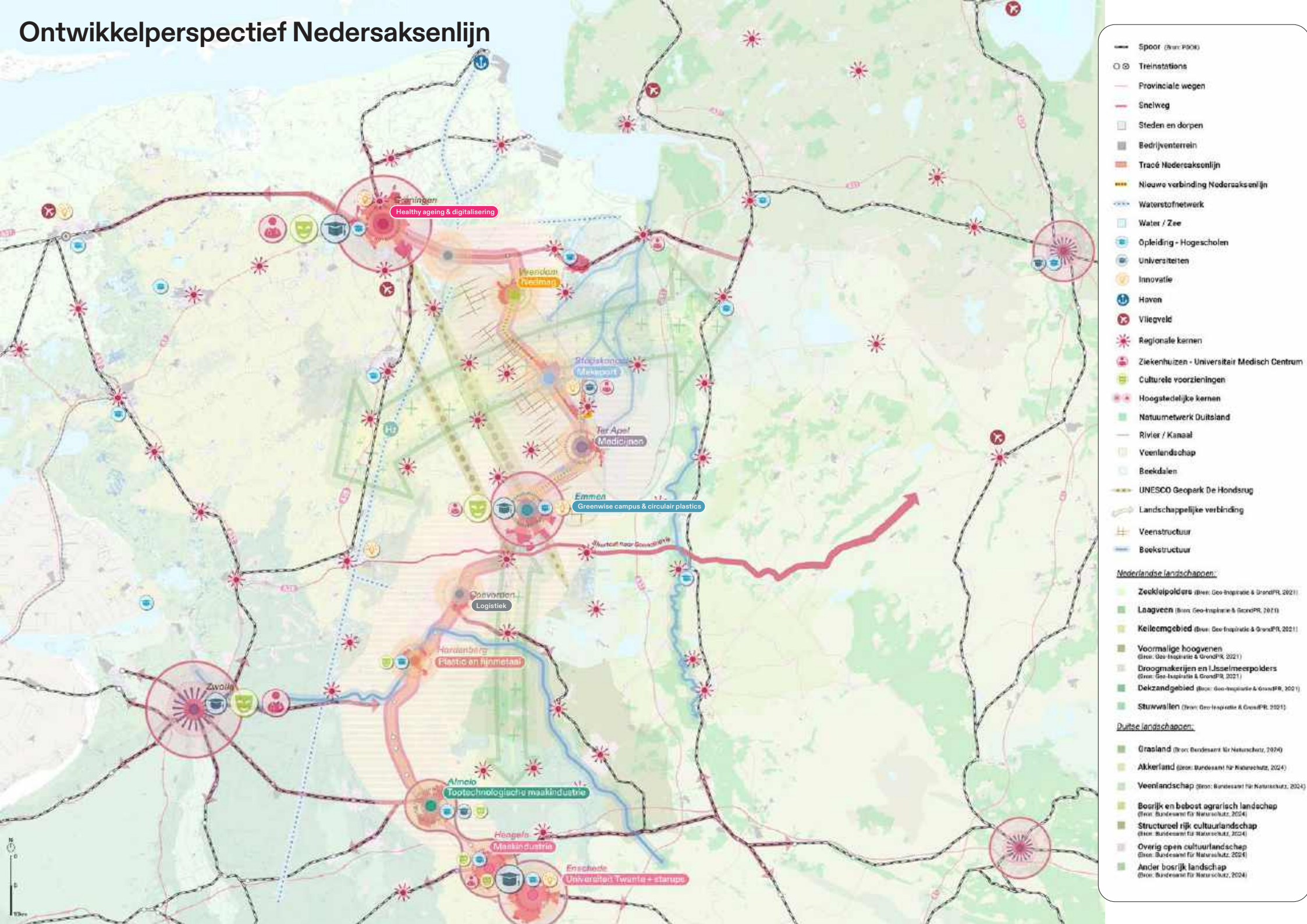
Het wordt aantrekkelijker voor mensen om in het gebied te (blijven) wonen en het biedt meer mogelijkheden voor mensen om zichzelf te ontplooiën: er zijn namelijk meer keuzemogelijkheden voor opleidingen en banen. Bovendien is het mogelijk dat de spoorverbinding een stimulans biedt voor lokale ontwikkelingen. Er ontstaan mogelijkheden voor woningbouwprojecten, bedrijven kiezen ervoor om zich te vestigen in het gebied en er is draagvlak voor onderwijs en zorgvoorzieningen.

We beschrijven in het ontwikkelperspectief eerst de spoorse maatregelen en vervolgens de directe en indirecte effecten op brede welvaart.

Er is gerekend met een toename van van 10.000 woningen, 18.000 inwoners en 15.000 arbeidsplaatsen binnen circa 3 km van de stations, in combinatie met een lijnvoering van 2x per uur.

In het kaartbeeld op de volgende pagina is dit ontwikkelperspectief weergegeven.

Ontwikkelperspectief Nedersaksenlijn



- Spoor (Bron: Rijk)
 - Treinstations
 - Provinciale wegen
 - Snelweg
 - ▭ Steden en dorpen
 - ▭ Bedrijventerrein
 - ▭ Tracé Nedersaksenlijn
 - ▭ Nieuwe verbinding Nedersaksenlijn
 - Waterstofnetwerk
 - ▭ Water / Zee
 - ▭ Opleiding - Hogescholen
 - ▭ Universiteiten
 - ▭ Innovatie
 - ▭ Haven
 - ▭ Vilegveld
 - ★ Regionale kernen
 - ▭ Ziekenhuizen - Universitair Medisch Centrum
 - ▭ Culturele voorzieningen
 - ▭ Hoogstedelijke kernen
 - ▭ Natuurnetwerk Duitsland
 - Rivier / Kanaal
 - ▭ Veenlandschap
 - ▭ Beekdalen
 - ▭ UNESCO Geopark De Hondsrug
 - ▭ Landschappelijke verbinding
 - ▭ Veenstructuur
 - ▭ Beekstructuur
- Nederlandse landschappen:
- ▭ Zeekloppolders (Bron: Geo-Inspiratie & GrandPR, 2021)
 - ▭ Laagveen (Bron: Geo-Inspiratie & GrandPR, 2021)
 - ▭ Keilecmgebied (Bron: Geo-Inspiratie & GrandPR, 2021)
 - ▭ Voormalige hoogvenen (Bron: Geo-Inspiratie & GrandPR, 2021)
 - ▭ Droogmakerijen en IJsaalmeerpolders (Bron: Geo-Inspiratie & GrandPR, 2021)
 - ▭ Dekzandgebied (Bron: Geo-Inspiratie & GrandPR, 2021)
 - ▭ Stuwwallen (Bron: Geo-Inspiratie & GrandPR, 2021)
- Duitse landschappen:
- ▭ Grasland (Bron: Bundesamt für Naturschutz, 2024)
 - ▭ Akkerland (Bron: Bundesamt für Naturschutz, 2024)
 - ▭ Veenlandschap (Bron: Bundesamt für Naturschutz, 2024)
 - ▭ Bosrijk en bebost agrarisch landschap (Bron: Bundesamt für Naturschutz, 2024)
 - ▭ Structureel rijk cultuurlandschap (Bron: Bundesamt für Naturschutz, 2024)
 - ▭ Overig open cultuurlandschap (Bron: Bundesamt für Naturschutz, 2024)
 - ▭ Ancier bosrijk landschap (Bron: Bundesamt für Naturschutz, 2024)



3.2 Spoorse maatregelen in het ontwikkelperspectief

De Nedersaksenlijn, die Groningen met Enschede verbindt, heeft slechts een klein ontbrekend spoorstuk tussen Stadskanaal en Emmen. Deze lijn speelt een cruciale rol in het Nederlandse spoorstelsel, zowel voor de ontsluiting van het gebied rondom de Nedersaksenlijn als voor het versterken van het landelijke spoorstelsel. Er is gekozen om een aantal conceptuele studies uit te voeren om de hoeken van het speelveld te verkennen en de effecten daarvan op aantal reizigers, bijdrage aan brede welvaart en bereikbaarheid en kosten in kaart te brengen en met elkaar te kunnen vergelijken.

De relevante spoorse vragen zijn onder andere:

- + Voor welke reizigers doen we dit?
- + Wat zijn de logische tracés die aansluiten bij de behoeften van de reizigers? Welke stations zijn daarbij interessant en relevant?
- + Welke dienstregelingen en lijnvoeringsmodellen sluiten het beste aan bij de wensen van de reizigers?
- + Hoeveel reizigers zullen gebruikmaken van de trein, en wat zijn de verwachte reizigersopbrengsten?
- + Welke frequentie is hierbij haalbaar?
- + Welke infrastructuur is hiervoor nodig, en welke aanpassingen zijn vereist om dit mogelijk te maken?
- + Wat zijn de kosten, zowel wat betreft de aanleg als de exploitatie?

Lijnvoering Nedersaksenlijn

Lijnvoeringsmodellen

Een lijnvoeringsmodel is een concept dat de manier beschrijft waarop vervoerslijnen (routes) worden georganiseerd en uitgevoerd. Het model houdt rekening met verschillende aspecten van de dienstregeling en de infrastructuur. Een lijnvoering is een combinatie van routes, begin- en eindstations, stopstations onderweg, rijtijden tussen stations en frequenties.

Een lijnvoeringsmodel helpt om verschillende scenario's voor de Nedersaksenlijn inzichtelijk te maken.

De modellen dienen als input voor het maken van de reizigersprognoses en voor het ontwerpen van de benodigde infrastructuur per lijnvoeringsmodel.

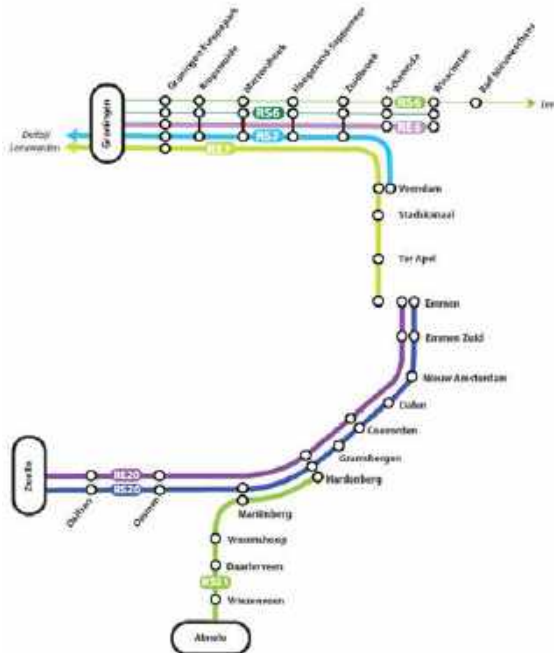
Er zijn inclusief referentie zeven verschillende lijnvoeringsmodellen (zie deelrapportage). Hiervan zijn er een drietal realistisch. Deze drie zijn hieronder weergegeven. Nadeel van variant 1 is echter dat er geen rechtstreekse verbinding met Twente (en/of Zwolle) ontstaat vanuit Groningen- Veendam-Stadskanaal-Ter Apel. Om deze reden zijn variant 3 en 6 meegenomen als oplossingsrichting.

(1) Minimummodel: 2 x per uur rechtstreekse treinen Groningen naar Emmen; met overstap in Emmen op treinen naar Zwolle; en met overstap in Hardenberg op treinen naar Almelo.

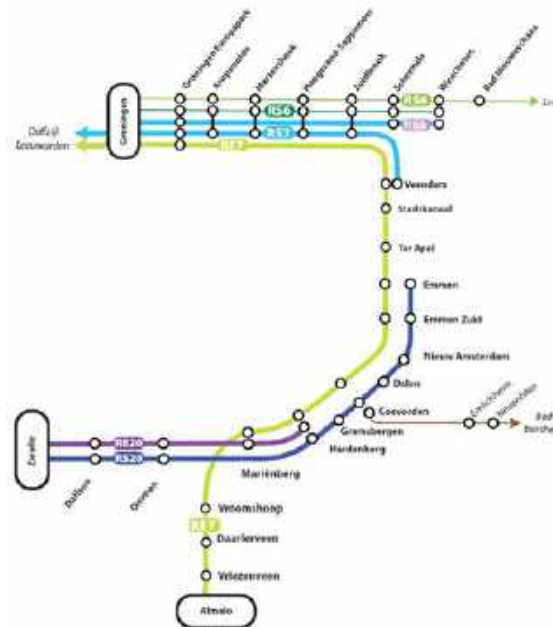
(3) Ingroeimodel: 2 x per uur directe sneltreinen van Groningen naar Almelo, waarbij de frequentie tussen Emmen en Almelo gelijk blijft.

(6) Ambtiemodel: 2 x per uur directe sneltreinen van Groningen naar Almelo, aangevuld met 2 x per uur directe stoptreinen van Groningen naar Zwolle

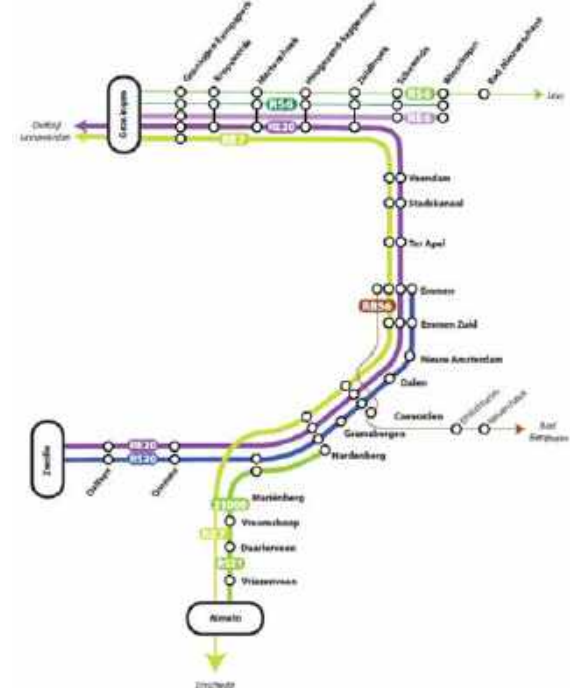
**Minimummodel (variant 1)
knip in Emmen**



**Ingroeimodel (variant 3)
door naar Almelo**

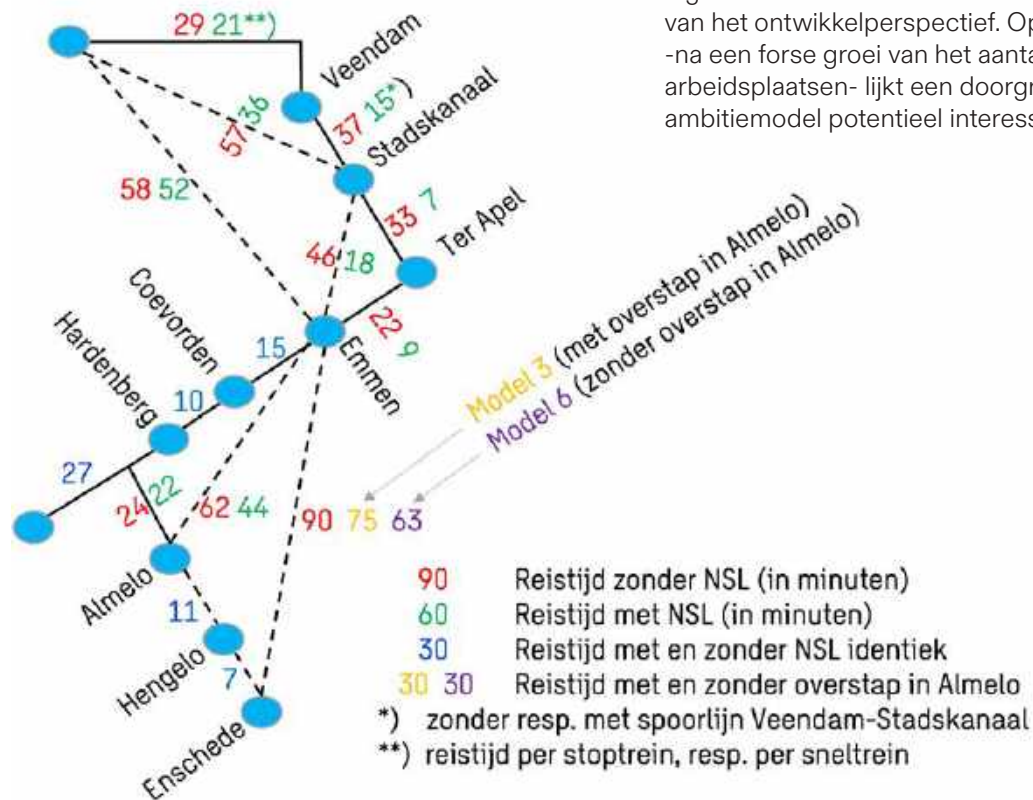


**Ambtiemodel (variant 6)
door naar Zwolle en Enschede**



Reistijden

In potentie wordt de reis van Ter Apel naar Groningen of van Almelo naar Stadskanaal met circa 45 minuten verkort en wordt de reistijd van Veendam naar Emmen gehalveerd ten opzichte van de snelste reistijd met bus nu.



Reizigers

De passende oplossingsrichting is het ingroeimodel met een twee keer per uur in beide richtingen een directe sneltrein van Groningen naar Almelo. In de ochtendspits tussen Stadskanaal en Emmen maken ongeveer 350 - 400 passagiers gebruik van de lijn, tussen Emmen en Coevorden 500 - 600 en tussen Zuidbroek en Veendam 400 - 500 reiziger. In totaal ruim 4.000 reizigers per dag. Het ambitieuze model, waarbij de trein vier keer per uur rijdt, zal naar verwachting 25% meer reizigers trekken dan het ingroeimodel, waarbij de trein twee keer per uur rijdt. Het ingroeimodel voorziet daarmee in de behoefte van het ontwikkelperspectief. Op de lange termijn -na een forse groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen- lijkt een doorgroei naar het ambitieusmodel potentieel interessant.

Wat zijn de reizigersopbrengsten en exploitatiekosten?

De exploitatieberekening heeft betrekking op de treindiensten tussen Groningen en Almelo. Van de treindiensten tussen Zwolle en Emmen zijn alleen de kosten en opbrengsten tussen Mariënberg en Emmen in de berekeningen verwerkt. Hetzelfde geldt voor de treindiensten tussen Groningen en Winschoten (en verder). Ook de treindienst Coevorden-Neuenhaus (en verder) is niet in de berekening betrokken.

In alle scenario's stijgen de exploitatiekosten en reizigersopbrengsten.

+ In het ingroeimodel

is (zonder extra ruimtelijke vulling) de kostendekkingsgraad vergelijkbaar met die in de referentiesituatie, maar het exploitatietekort neemt wel toe in absolute zin.

+ In het ambitieusmodel

stijgen de exploitatiekosten met meer dan 50%, maar de opbrengsten stijgen minder hard. Daardoor daalt de kostendekkingsgraad en is er een exploitatietekort dat meer dan 2x zo hoog is als in het ingroeimodel.

Pas op de lange termijn met de bouw van extra woningen en een grotere economische aantrekkelijkheid (gepaard gaand met een toename van het aantal arbeidsplaatsen) zullen - in het ontwikkelperspectief (ingroeimodel + ruimtelijke vulling) - de reizigersopbrengsten sterker stijgen dan de exploitatiekosten. Daardoor zal de kostendekkingsgraad toenemen en het exploitatietekort aanzienlijk afnemen.

Kortom: het ontwikkelperspectief heeft een positief effect op het exploitatietekort. Toch zal - met de huidige inzichten - de Nedersaksenlijn ook op de lange termijn niet kostendekkend kunnen worden geëxploiteerd, vergelijkbaar aan andere OV-lijnen (bijv. Zwolle - Emmen).

Tracé van de Nedersaksenlijn

Een belangrijk onderdeel van het onderzoek is het breed verkennen van mogelijke oplossingen, zoals bus- en treinverbindingen en het bepalen van het mogelijke traject. Deze mogelijke trajecten worden aangeduid als tracévarianten. In deze fase van het onderzoek zijn de tracévarianten nog abstract en zijn ze niet op detailniveau uitgewerkt.

Welke tracés zijn theoretisch mogelijk?

- + Per Trein
 - + Via Emmen en Stadskanaal
 - + Via Hogeveen
 - + Langs de Hondsrug
- + Per Bus
 - + Via Emmen en Stadskanaal
 - + Via Hogeveen
 - + Over de Hondsrug
 - + Non-stop tussen Twente en Groningen

Treinverbinding tussen Emmen en Stadskanaal

Uit de verschillende varianten werd vastgesteld dat deze verbinding de enige realistische mogelijkheid is om een significante verbetering van de bereikbaarheid van de regio's Zuidoost-Groningen, Zuidoost-Drenthe en Oost-Overijssel.

Om diepgaand inzicht te krijgen in de kosten van de infrastructuur en het reizigerspotentieel te berekenen is ervoor gekozen om in deze fase voor alle drie tracévarianten de kosten te berekenen.

Trace Zuid

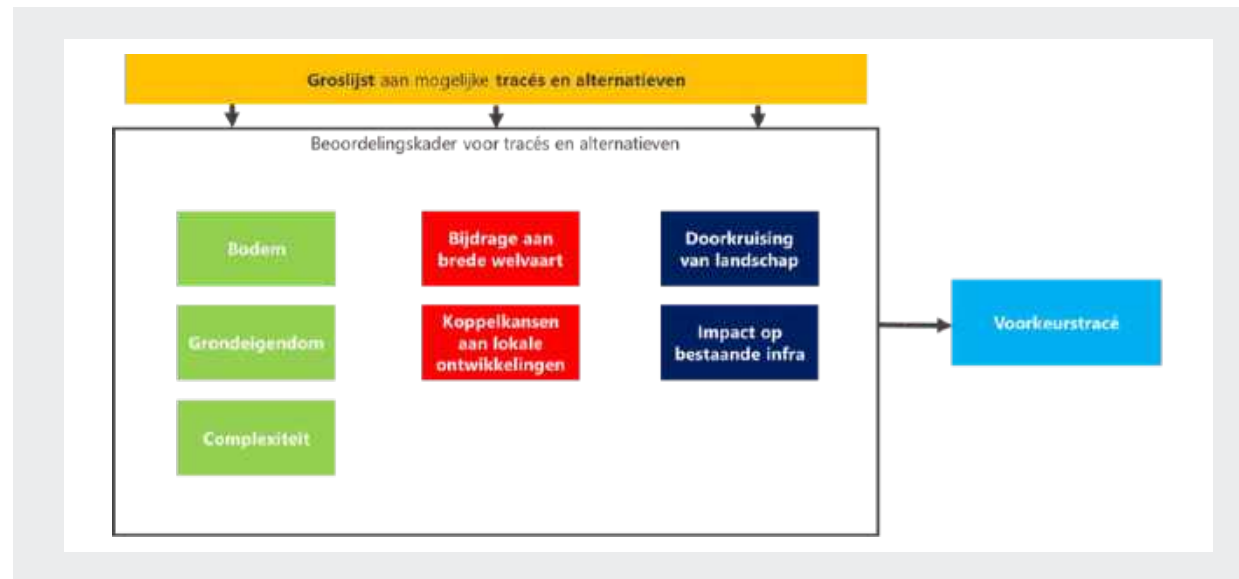
Uit de drie varianten wordt tracé Zuid als meest realistisch en kansrijk tracé gezien. In tegenstelling tot de andere tracés doet deze Ter Apel aan en wordt daarmee de bereikbaarheid van het gebied maximaal verbeterd. Tracé Zuid volgt bovendien bestaande (weg-)infrastructuur, en heeft daarom minimale impact op doorsnijdingen

en een relatief beperkte toename van de geluids- en trillingsoverlast.

- + Voor dit tracé is een kostenraming opgesteld met een bandbreedte van +/- 40%.
- + De lengte van dit tracé is in totaal 34,5 km.

Kansrijke nieuwe stations: Voor de kostenraming is uitgegaan van stations op onderstaande locaties:

- + Stadskanaal
- + Ter Apel



Benodigde infrastructuur en inpassing Nedersaksenlijn

Deeltraject Stadskanaal-Emmen (nieuw spoor)

- + Aanleg van 34,5 km spoor, waarvan 7 km dubbelspoor en dubbelsporige stations; de lijn takt hierbij ter hoogte van Stadskanaal aan op de spoorlijn Veendam-Stadskanaal.
- + Alle kruisingen met het wegverkeer zijn ongelijkvloers. Het spoor blijft daarbij zoveel mogelijk op maaiveld.
- + Bij Ter Apel is het spoor verhoogd om het Weerdingerkanaal (en afhankelijk van de subvariant de N366) op hoogte te kunnen passeren.
- + Plaatsing van in totaal 10 km geluidsscherm

(dit komt overeen met de afstand tussen Gasselterijveenschmond en de A-weg in Musselkanaal).

- + Bouw van 2 nieuwe stations Ter Apel en Stadskanaal - exacte locatie nader te bepalen.
- + Ombouw en uitbreiding van station Emmen.
- + Opstelsporen met een totale lengte van 340 meter, locatie (deels) nader te bepalen.
- + 38 onderdoorgangen, 1 spoorbrug en 29 'duikers' en afhankelijk van het tracé 2 fly-overs.
- + Aankoop van in totaal 154 hectare grond, waarvan 139 hectare in landelijk gebied.

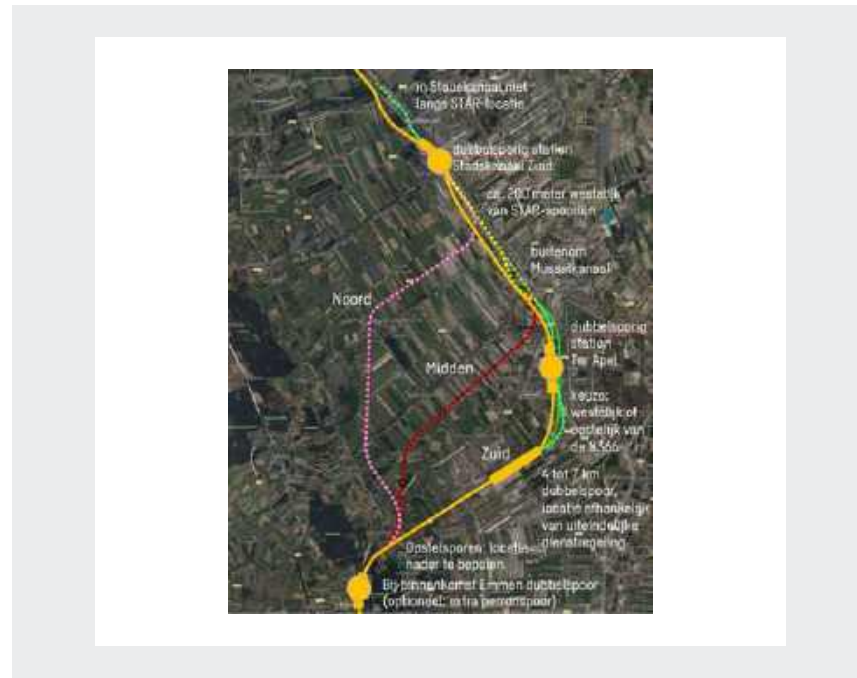
Een mogelijk tracé van de Nedersaksenlijn moet aansluiten op de reactivering Veendam-Stadskanaal.

In onderstaande figuur zijn varianten schematisch

weergegeven. In een MIRT-verkenning wordt de tracering nader onderzocht.

Mogelijke tracering en stations bij Stadskanaal

Stadskanaal lijkt een logische locatie voor een station vanwege het aantal inwoners en vanwege de kansen om de brede welvaart te verbeteren (zie bijlage rapport Ruimte en Brede Welvaart). Bijvoorbeeld ook in relatie tot Nieuw-Buinen in Drenthe. Tijdens de volgende MIRT-fase kunnen verschillende stationslocaties in Stadskanaal worden onderzocht, waarbij het mogelijk is dat een andere stationslocatie dan oorspronkelijk gepland in het project Veendam-Stadskanaal de voorkeur krijgt.



† Uitgewerkte tracés Noord, Midden en Zuid

Station en emplacement Emmen

De perrons moeten worden aangepast om extra (eindigende en doorgaande) treinen te kunnen faciliteren. Ook de opstelcapaciteit moet worden uitgebreid. Hier zijn verschillende varianten voor uitgewerkt die onderdeel zijn van de kostenraming.

Deeltraject bestaand spoor (Veendam-Stadskanaal en Emmen-Almelo)

Deze aanpassingen zijn deels randvoorwaardelijk, deels alleen noodzakelijk bij frequentieverhoging en deels wenselijk voor een robuuste en/of reizigersvriendelijke dienstregeling.

Randvoorwaardelijk voor het ingroeimodel:

- + Reactivering Veendam-Stadskanaal, inclusief raakvlak met Nedersaksenlijn (aansluiting op elkaar).
- + Uitbreiding opstelcapaciteit (al in kostenraming opgenomen; exacte locatie nader te bepalen).
- + Perronverlenging Gramsbergen om langere treinen op de Vechtdallijnen mogelijk te maken.
- + Verbreding van het perron in Hardenberg en aanleg van een interwijkverbinding om de (spoorweg)veiligheid te vergroten.
- + Dubbelspoor Nieuw-Amsterdam-Dalen.
- + Onderzoek naar station Almelo. Ombouw van station Almelo is niet noodzakelijk voor 2x per uur verbinding, wel om een robuuste 2x per uur dienstregeling te kunnen rijden en een efficiënte overstap naar Enschede mogelijk te maken.

Aanvullend nodig bij frequentieverhoging voor het ambitiemodel:

- + Ombouw van station Almelo.

Wenselijk:

- + Directe aansluiting bedrijventerrein GETEC in Emmen vanuit de richting Zwolle om het rangeren met treinen met chemische producten binnen de bebouwde komt te elimineren.

Overig: goederen

In principe is elke spoorlijn in Nederland toegankelijk voor goederenvervoerders, mits het transport binnen de gestelde kaders valt. Er kunnen infrastructuurmaatregelen getroffen worden om goederenvervoer te stimuleren, zoals een goederenwachtspoor. Die zijn op dit moment niet voorzien.



Totaaloverzicht investeringen NSL (Groningen – Almelo)

incl. investeringen buiten het trajectdeel Stadskanaal-Emmen (bedragen incl. BTW)

Tracévariant Zuid (via Ter Apel)	Ingroei	Ambitie
Dienstregelings-/lijnvoeringsmodel	nr. 3	nr. 6
Frequentie tussen Stadskanaal en Emmen (per richting)	2 x per uur	4 x per uur
Aanleg spoorlijn Stadskanaal – Emmen [1],[2]	€ 1.345 miljoen	€ 2.580 tot 3.295 miljoen
Aanvullende aanpassingen Veendam – Stadskanaal [3]	78 miljoen	78 miljoen
Aansluiting bedrijventerrein GETEC vanuit het zuiden [1]	--	24 miljoen
Dubbelspoor Nieuw-Amsterdam – Dalen	259 miljoen [4]	408 miljoen [1]
Perronverlenging Gramsbergen [5]	1 miljoen	1 miljoen
Aanpassing station Hardenberg, incl. interwijkverbinding [4]	52 miljoen	52 miljoen
Capaciteitsvergroting station Almelo [5]	* [6]	56 miljoen
Totaal (prijspeil 2024)	€ 1.735 miljoen	€ 3.050 tot 3.915 miljoen

NB: **Reeds gefinancierd** zijn: reactivering Veendam-Stadskanaal (grotendeels), reactivering Coevorden-Neuenhaus en elektrificatie Almelo-Mariënberg

[1] door Sweco geraamd volgens SSK-methodiek; bandbreedte +/- 30%
 [2] incl. aanpassing station en emplacement Emmen en incl. aansluiting spoorlijn Veendam – Stadskanaal
 [3] deels geraamd door Sweco, deels stelpost

[4] door andere partij geraamd; geïndexeerd naar prijspeil 2024
 [5] schatting o.b.v. normbedragen
 [6] bij 2 treinen per uur niet vereist, wel gewenst ter verhoging van de robuustheid van de dienstregeling

Toelichting op de kostenraming

Aanleg spoorlijn Stadskanaal-Emmen:

- + Ingroei: aanleg nieuwe spoorlijn (met 7 km dubbelspoor); geschikt voor 140 km/uur; beveiliging met behulp van ERTMS; met ruimtereservering voor dubbelspoor, bovenleidingsportalen en geluidsschermen; met nieuwe (dubbelsporige) stations in Ter Apel en Stadskanaal; met ombouw en uitbreiding van het station en emplacement in Emmen;
- + Ambitie: aanleg nieuwe spoorlijn; 34 km dubbelspoor; geëlektrificeerd; uitgebreide ombouw van station en emplacement Emmen.
- + Beide modellen: aansluiting van de Nedersaksenlijn op de te reactiveren spoorlijn Veendam-Stadskanaal via een route buiten de STAR-locatie om.
- + Disclaimer: de genoemde bandbreedte wordt veroorzaakt door de te maken keuzes met betrekking tot onder andere. het exacte tracé (o.a. in Ter Apel ten westen of ten oosten van de N366), de locaties van de stations en opstelreinen, het aantal onderdoorgangen, de vormgeving hiervan en de inpassing van de spoorlijn in de omgeving.

Aanvullende aanpassingen Veendam-Stadskanaal:

- + De nog niet gedekte investeringen van de reactivering Veendam-Stadskanaal/ Nedersaksenlijn Fase 1.

Aansluiting bedrijventerrein GETEC vanuit het zuiden:

- + ambitie: elimineren rangeerbewegingen op het emplacement van Emmen; verlagen veiligheidsrisico; vergroten perron- en opstelcapaciteit op station Emmen voor reizigerstreinen; verhoging van de robuustheid.

Dubbelspoor Nieuw-Amsterdam-Dalen:

- + ingroei: overwegen gedeeltelijk vervangen door onderdoorgangen;
- + ambitie: alle overwegen

Perronverlenging Gramsbergen:

- + doel: door perronverlenging op dit station kunnen de treinen op de hele Vechtdallijn worden verlengd.

Aanpassing station Hardenberg:

- + Perronverbreding; aanleg tunnel ten behoeve van interwijkverbinding; saneren overpad.

Aanpassing station Almelo:

- + Ambitie: nieuw perronspoor voor extra treinen, meer bijsturingmogelijkheden en kortere loop- en overstaptijden; de aanpassing verhoogt de robuustheid en geeft meer vrijheidsgraden bij het maken van de dienstregeling.

Beheer, onderhouds- en vervangingskosten (BOV)

- + In deze fase van het project wordt uitgegaan van jaarlijkse BOV-kosten van 1,5 tot 2% van de aanlegkosten. Deze worden nu geschat op 25 tot 35 miljoen euro voor het ingroeimodel en 45 tot 80 miljoen euro voor het ambitiemodel. Deze percentages en bedragen zijn afgestemd met ProRail en minlenW.

3.3 Directe effecten ontwikkelperspectief

In deze paragraaf presenteren we de directe effecten van het ontwikkelperspectief. Dit betreft effecten die direct voortkomen uit de verbeterde bereikbaarheid en de toename van inwoners/woningen en arbeidsplaatsen. Deze directe effecten vormen de basis voor het berekenen en bepalen van indirecte brede welvaartseffecten en de wijze waarop dit ingrijpt op de opgaven die voorliggen in het gebied.

Extra inwoners, woningen en arbeidsplaatsen

De Nedersaksenlijn, als onmisbaar onderdeel van het ontwikkelperspectief, verbindt kernen en regio's in het noorden van Nederland met elkaar en speelt een cruciale rol in het faciliteren van extra arbeidsplaatsen, inwoners en woningen.

Hoewel het niet de enige aanjager zal zijn van deze groei, draagt de lijn significant bij aan het creëren van een aantrekkelijker gebied, waardoor gunstigere vestigingsplaatsfactoren ontstaan. Dit vliegwieleffect maakt de regio aantrekkelijker voor zowel nieuwe inwoners als bedrijven.

Regionale dynamiek

De verbeterde bereikbaarheid en connectiviteit die de Nedersaksenlijn biedt, versterkt de economische dynamiek in de regio. Bedrijven vestigen zich liever in goed bereikbare gebieden, wat leidt tot een toename van het aantal arbeidsplaatsen. Werknemers hebben op hun beurt een grotere bereidheid om in deze regio te wonen, omdat ze eenvoudig toegang hebben tot werk, onderwijs en andere voorzieningen. Dit resulteert in een groei van het aantal inwoners. De aantrekkingskracht van de regio stimuleert zodoende tevens de woningmarkt.

Met een toename van zowel vraag als aanbod worden er meer woningen gebouwd, wat verdere bevolkingsgroei mogelijk maakt.

De onderstaande tabel illustreert (ten opzichte van WLO Hoog) de extra aantallen arbeidsplaatsen, inwoners en woningen per gemeente in het ontwikkelperspectief. Ten opzichte van een autonome ontwikkeling gaat het (afgerond) om bijna 10.000 extra woningen en 15.000 extra arbeidsplaatsen. Qua orde van grootte komen deze getallen overeen met wat we in Duitsland na de aanleg van de A31 zagen

Naast de verbeterde bereikbaarheid is een belangrijk deel van de directe en indirecte brede welvaartseffecten het gevolg van het hierboven beschreven ruimtelijke programma.

	Gemeente	Inwoners	Woningen	Arbeidsplaatsen
Oost-Groningen	Stadskanaal	3.950	2.050	2.150
	Veendam	400	200	1.900
	Westerwolde	2.650	1.300	1.400
Overig Groningen	Groningen	2.075	1.350	1.475
Zuidoost-Drenthe	Borger-Odoorn	450	225	150
	Coevorden	1.025	475	225
	Emmen	4.775	2.375	3.375
Noord-Overijssel	Hardenberg	950	400	325
Twente	Almelo	1.200	575	2.900
	Twenterand	525	225	725
	TOTAAL	18.000	9.175	14.625

← Extra aantallen arbeidsplaatsen, inwoners en woningen per gemeente aan de Nedersaksenlijn, bovenop de prognoses van WLO-hoog (2040), waarmee rekening wordt gehouden in het ontwikkelperspectief van de Nedersaksenlijn.

← In het Deltaplan is de ambitie om tot 220.000 extra woningen te bouwen in de Noordelijke provincies. In een nadere analyse is berekend dat een aantal van 25.000 tot maximaal 95.000 voorlopig realistischer is. Het merendeel daarvan is te relateren aan ontwikkelingen rond de Lelylijn. De circa 10.000 woningen rond de Nedersaksenlijn in dit ontwikkelperspectief passen in deze bandbreedte.

Directe effecten (output)

Gerelateerd aan opgaven:

- Aantal bereikbare activiteiten vanuit huishouden of bedrijf
- Aantal bereikbare personen vanuit activiteitscentrum
- Afstand tot opstappunt

- Hoeveelheid mobiliteitsopties
- Kwaliteit mobiliteitsopties (frequentie, overstappen en comfort)
- Betrouwbaarheid van beschikbaarheid
- Aantal benodigde handelingen om reis te maken
- Externe effecten (geluid, CO₂, luchtkwaliteit etc.)

Neveneffecten:

- Externe effecten (geluid, CO₂, luchtkwaliteit etc.)
- Waardering en ontwikkeling landschap
- Natuur- en bosgebieden
- Barrièrewerking
- Hoeveelheid mobiliteitsopties (elders in de regio)



Indirecte effecten (outcome)

Subjectief welzijn

- Ervaren leefbaarheid

Materiele welvaart

- BBP
- Mediaan besteedbaar inkomen
- Lage inkomens

Arbeid en Vrije tijd

- Netto- en brutoarbeidsparticipatie
- Werkloosheid
- Hoogopgeleide bevolking
- Aantal banen
- Tevredenheid met reistijd van en naar werk
- Mobiliteit in sector zorg en welzijn
- Bereikbaarheid onderwijsinstellingen

Wonen

- Tevredenheid met woonomgeving
- WOZ-waarde
- Tevredenheid over voorzieningen
- Tevredenheid over mobiliteit

Samenleving

- Uitstroom regio: blijvendheid
- Regionale binding

Milieu

- Waardering landschap
- (Broeikasgas)emissies per inwoner

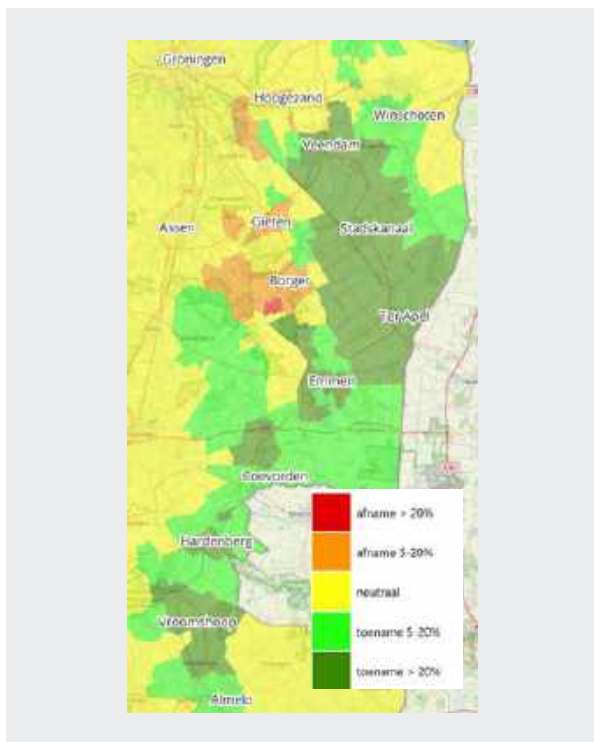
Bevolking

- Ontgroening en vergrijzing (Binnen- en buitenlandse)
- migratie

Bereikbaarheid banen

De Nedersaksenlijn en de ruimtelijke ontwikkelingen in het ontwikkelperspectief leiden tot een betere bereikbaarheid van banen binnen een 'acceptabele reistijd'. Vooral in de regio rondom Stadskanaal en Veendam en de regio rondom Emmen is sprake van een significante toename (ruim 20%) van het aantal bereikbare arbeidsplaatsen in het ontwikkelperspectief. Voor het hele gebied (alle vijf COROP-regio's) neemt het aantal bereikbare arbeidsplaatsen met 7 procent toe.

Op onderstaande kaart is weergegeven waar sprake is van een toe- of afname van het aantal bereikbare arbeidsplaatsen.



† Aantal bereikbare arbeidsplaatsen

Impact op woningwaarde

Bereikbaarheid van arbeidsplaatsen en andere voorzieningen is een reden voor mensen om zich op een bepaalde locatie te vestigen. De Nedersaksenlijn binnen het ontwikkelperspectief beïnvloedt zodoende de woningwaarde in het gebied. Voor het hele gebied is sprake van een woningwaardestijging van 0,01 tot 6,5 procent. Dit percentage is afhankelijk van de aanname die wordt gebruikt om de relatie tussen verbeterde bereikbaarheid en woningwaarde te bepalen. Enkele uitschieters zijn zichtbaar in NRM-zones binnen de gemeenten Stadskanaal, Westerwolde, Veendam en Coevorden. Een aandachtspunt bij de berekening is dat alleen de bereikbaarheid van banen in overweging is genomen. Ook de nabijheid van voorzieningen speelt een rol in het verbeteren van de woningwaarde, waarbij er voorbeelden zijn waarin stijgingen tot 15% zichtbaar zijn in de nabijheid van stations (overigens zijn ook dalingen waargenomen).

Bereikbaarheid zorg en onderwijs

De Nedersaksenlijn en de ruimtelijke ontwikkelingen in het ontwikkelperspectief zullen niet alleen leiden tot extra banen, maar ook de bereikbaarheid van zorg- en onderwijsvoorzieningen zullen aanzienlijk verbeteren. Deze verbetering komt deels door de toevoeging van extra onderwijsinstellingen in het ontwikkelperspectief, maar ook door de verbeterde bereikbaarheid van bestaande zorg- en onderwijsvoorzieningen elders. De verandering is voor alle deelregio's binnen het gebied aanzienlijk. Voor verschillende subregio's is de toename nog sterker. Vooral de regio rondom Stadskanaal en Veendam en de regio rondom Emmen en Borger-Odoorn.

BRP-effect

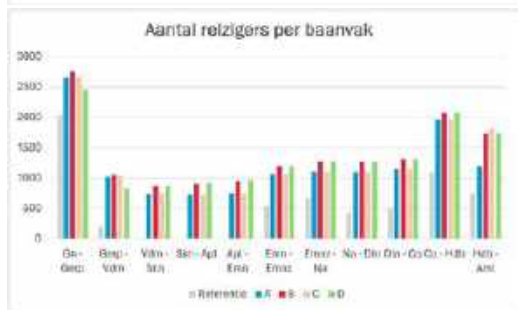
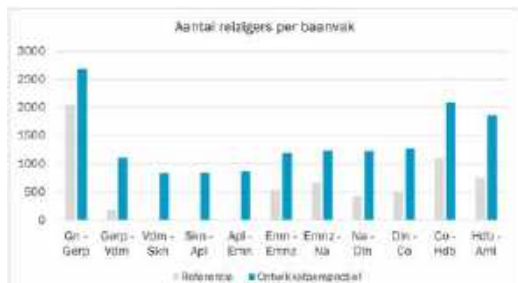
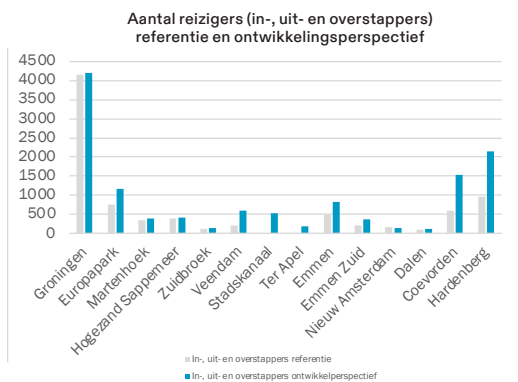
De toename van het aantal arbeidsplaatsen in het gebied als gevolg van de Nedersaksenlijn resulteert in een positief effect op het bruto regionaal product (BRP). Meer banen leiden tot hogere productiviteit en meer economische activiteiten, wat direct bijdraagt aan de toegevoegde waarde in de regio. Deze economische groei versterkt de welvaart en verbetert het algehele economische klimaat, waardoor het gebied nog aantrekkelijker wordt voor verdere investeringen en ontwikkelingen. Vooral in de regio's waar de Nedersaksenlijn een significante impact op de bereikbaarheid zal hebben en waar relatief de belangrijkste ruimtelijk-economische ontwikkelingen plaatsvinden is sprake van een aanzienlijke impact op het BRP (toename van 5 tot 10 procent). Dit gaat om Oost-Groningen (met o.a. Stadskanaal en Ter Apel) en Zuidoost-Drenthe (met o.a. Emmen en Coevorden).

Omgevingseffecten

De dienstregeling in het ontwikkelperspectief leidt ertoe dat de trein een aantrekkelijker reisalternatief is waardoor een modal shift, ten gunste van treinvervoer, optreedt. Anderzijds resulteren de ruimtelijke ontwikkelingen tot extra vervoerbewegingen, waaronder ook extra autobewegingen binnen de gemeentegrenzen. Voor een deel van de gemeenten is in het ontwikkelperspectief sprake van een afname van autokilometers. Bijvoorbeeld: Emmen, Borger-Odoorn en Hardenberg. De afname van het aantal autokilometers betreft enkele procenten (tot ca. 3 procent). Voor veel andere gemeenten resulteren de ruimtelijke ontwikkelingen in extra autokilometers. Ondanks de verbetering van de spoorbereikbaarheid is in gemeenten als Almelo, Coevorden en Midden-Groningen sprake van meer autokilometers. De toe- of afname in autokilometers resulteert in respectievelijk positieve en negatieve omgevingseffecten (emissies, geluid en verkeersveiligheid).

Ontwikkeling treinreizigers

Het aantal gereden kilometers neemt binnen een deel van de gemeenten af. Daarentegen worden er meer kilometers met de trein afgelegd. Dit is weergegeven in onderstaande grafiek. Per baanvak (weergegeven met afkortingen van stations) en per station is het aantal reizigers per ochtendspitsuur weergegeven in de referentiesituatie, zonder Nedersaksenlijn, en het ontwikkelperspectief. Het aantal treinreizigers neemt voor elk baanvak en elk station significant toe.



3.4 Indirecte effecten ontwikkelperspectief

Net als voor de denkrichtingen geven we voor het ontwikkelperspectief weer hoe deze scores op de verschillende brede welvaartsthema's (indirecte effecten). Op basis van de directe effecten en de veronderstelde werkingsmechanismen (zie bijlage) is onderbouwd hoe sterk de indirecte effecten zijn per thema.

Onderstaande tabel geeft een kwalitatieve score per thema. Deze scores laten zien op welke brede welvaartsthema's het meeste effect valt te verwachten (+++ is zeer positief, ++ is positief, + is licht positief). In navolgende paragrafen worden de beoordelingen toegelicht. Er zijn ook beperkte negatieve indirecte effecten op lokale schaal. Bijvoorbeeld op het thema Gezondheid en Subjectief Welzijn door het optreden van geluids- en trillingsoverlast van de spoorlijn. Over gehele regio genomen zijn de brede welvaartseffecten positief.

Thema	Ontwikkelperspectief	Toelichting
Arbeid en Vrije tijd	+++	Overwegend positieve effecten: betere bereikbaarheid en toegankelijkheid banen
Materiele welvaart	+++	Overwegend positieve effecten: gebiedsontwikkeling en betere bereikbaarheid banen en voorzieningen verhogen materiële welvaart
Samenleving	+	Licht positieve effecten: toename lokale voorzieningen in de regio, maar verandering lokale karakter
Gezondheid	Mogelijke positieve effecten op termijn	Beperkte en onduidelijke effecten op onderliggende BW-indicatoren, op termijn mogelijk effect door sociaaleconomische ontwikkeling
Wonen	++	gedeeltelijk positieve effecten: investeringen in woningvoorraad leiden tot positieve impuls woonomgeving
Subjectief welzijn	Mogelijke positieve effecten op termijn	Beperkte en onduidelijke effecten op onderliggende BW-indicatoren, op termijn mogelijk effect door sociaaleconomische ontwikkeling
Milieu	++	Gedeeltelijk positieve effecten: gedeeltelijke modal shift van auto naar duurzamere vormen van mobiliteit (OV met fiets als voor- en natransport)
Veiligheid	Mogelijke effecten op termijn	Geen significante effecten

↑ Indirecte effecten ontwikkelperspectief

Hieronder volgt een korte toelichting op de scores per thema:

Arbeid en vrije tijd

De Nedersaksenlijn binnen het ontwikkelperspectief leidt tot een positieve impact op indicatoren binnen het thema arbeidsmarkt en vrije tijd door hogere treinfrequenties en meer banen, vooral in Stadskanaal, Veendam, Ter Apel en Emmen. Dit bevordert regionale economie, vermindert werkloosheid, en versterkt de grensoverschrijdende interactie. De Nedersaksenlijn binnen het ontwikkelperspectief biedt mensen binnen de regio meer perspectief en leidt derhalve tot een afname van werkloosheid en bijstandsuitkeringen.

Materiële welvaart

De verbetering van de bereikbaarheid en gebiedsontwikkeling binnen het ontwikkelperspectief zorgt voor een aanzienlijke impuls in de materiële welvaart. De toename van het aantal (bereikbare) banen in het gebied resulteert in een hoger bruto regionaal product (BRP) en een hoger mediaan besteedbaar inkomen, waarbij is gerekend met de huidige arbeidsproductiviteit. Aangezien een relatief groot deel van de toekomstige banen zal worden ingevuld door hoogopgeleiden met een relatief hoge arbeidsproductiviteit, zal het BRP-effect naar verwachting nog verder toenemen. Door de toename in concentratie van kennisintensieve arbeidsplaatsen treden bovendien agglomeratie effecten op.

Samenleving

Een groei van het aantal inwoners zorgt voor een toenemende vraag naar 'bevolkingsvolgende' voorzieningen, (scholen, gezondheidszorg en recreatieve faciliteiten). Naarmate meer mensen van deze diensten gebruikmaken, ontstaat de

noodzaak om de dienstverlening uit te breiden en te verbeteren. Het effect betreft niet alleen de toename van voorzieningen, ook het behoud van voorzieningen kan worden gezien als een belangrijk effect. Een uitdaging in het gebied is namelijk de afname van voorzieningen, leegstand en verslechtering van vitaliteit in regionale kernen. Er zal echter wel sprake zijn van veranderingen in het gebied: meer mensen vanuit locaties elders in Nederland zullen in het gebied wonen. Dit heeft mogelijk ook effect op het karakter en de eigenheid van het gebied wat indicatoren als cohesie en vertrouwen kan beïnvloeden.

Gezondheid

In het ontwikkelperspectief verbetert de toegankelijkheid en bereikbaarheid van zorginstellingen voor alle subregio's. Zorg wordt beter bereikbaar met het openbaar vervoer en het aantal zorgvoorzieningen neemt toe. Daarnaast leidt de afname van het aantal autokilometers tot minder geluidshinder en uitstoot met een positieve impact op de gezondheid als gevolg. In hoeverre dit daadwerkelijk bijdraagt aan de indicatoren binnen het thema gezondheid als ervaren gezondheid, personen met langdurige ziekten en overgewicht is echter complexer. Hier liggen meer factoren aan ten grondslag. Daarom doen we geen uitspraak over de mate waarin het ontwikkelperspectief onderscheidend is op het thema 'gezondheid'. Wel kunnen we stellen dat het ontwikkelperspectief een (gedeeltelijke) oplossing biedt voor de uitdaging die speelt in de regio met betrekking tot de matige bereikbaarheid van zorgvoorzieningen.

Wonen

De score op het thema 'wonen' wordt bepaald door meerdere factoren. Enerzijds verhoogt een groene en rustige omgeving het woongenot. Anderzijds speelt de nabijheid van (stedelijke) voorzieningen

een belangrijke rol in de tevredenheid over de woonomgeving. De waarde die mensen hier aan geven verschilt. De impact van de Nedersaksenlijn en ruimtelijke ontwikkeling is niet eenduidig. Er wordt wel geïnvesteerd in woningen en de woonomgeving dus daarom zien we wel een positief effect.

Milieu

De Nedersaksenlijn vergemakkelijkt het reizen met de trein van en naar locaties in het gebied. Meer reizen met het openbaar vervoer in plaats van de auto leidt tot positieve milieueffecten. Anderzijds draagt de beoogde ruimtelijke ontwikkeling bij aan meer economische activiteit wat weer een negatieve weerslag heeft op de omgeving. Een veronderstelde uitdaging in het gebied is de sterke auto-afhankelijkheid. De Nedersaksenlijn binnen het ontwikkelperspectief biedt zodoende een gedeeltelijke oplossing. Niet voor alle reizigers is het openbaar vervoer een toereikend alternatief.

Slotsom

De Nedersaksenlijn binnen het ontwikkelperspectief geeft het gebied een impuls, die aansluit bij het lokale karakter en de eigenheid van de regio. Dit wordt weerspiegeld in de positieve scores op verschillende brede welvaartsthema's. Bedrijven en economische clusters in de regio krijgen meer ruimte om zich te ontwikkelen, terwijl bewoners betere kansen krijgen op een passende baan binnen de regio. Dit leidt tot aanzienlijke verbeteringen in de thema's materiële welvaart en arbeid en vrije tijd.

Daarnaast zijn er ook positieve effecten zichtbaar op andere thema's. Zo wordt zorg beter bereikbaar, reizen mensen vaker met het openbaar vervoer in plaats van de auto, en wordt de afname van lokale voorzieningen in het gebied tegengegaan, waarbij zelfs groei mogelijk is.



4. Conclusie en vervolg

Het doel van het MIRT-onderzoek is om de opgave in beeld te brengen, passende oplossingsrichtingen te onderzoeken en de benodigde investeringen te identificeren. We onderzoeken dus het nut en de noodzaak van de Nedersaksenlijn en leveren beslisinformatie aan voor het BO MIRT in het najaar van 2024. In het onderzoek zijn opgaven gedefinieerd (Hoofdstuk 2 Opgave in Beeld) en oplossingen benoemd (Hoofdstuk 3 Ontwikkelperspectief Nedersaksenlijn). In dit concluderende hoofdstuk 4 trekken we de conclusie of de oplossing een bijdrage levert aan de opgave. We sluiten af met enkele aanbevelingen voor het vervolg.

De Nedersaksenlijn als drager: Hoe draagt de oplossing bij aan de opgave?

Het ontwikkelperspectief dat in dit MIRT-onderzoek is uitgewerkt heeft de Nedersaksenlijn als drager. Daarnaast omvat het ontwikkelperspectief (met als horizon 2050) het toevoegen van 10.000 woningen, 18.000 inwoners en 15.000 arbeidsplaatsen binnen circa 3 km van de stations. Daarnaast voorziet het in een directe treinverbinding van twee keer per uur in beide richtingen tussen Almelo en Groningen via Hardenberg, Coevorden, Emmen en Veendam met nieuwe stations in Ter Apel en Stadskanaal. De lijn en de bijbehorende dienstregeling zorgt voor de verbinding tussen bestaande innovatieve clusters, kennis- en onderwijsinstellingen en aantrekkelijke nieuwe woonmilieus rondom stations. En het voorziet in een extra ontwikkeling van de stad Emmen en het versterken van de ruimtelijke kwaliteiten voor een aantrekkelijk landschap.

Bijdrage aan de opgave werk en opleiding

De opgave is het verbeteren van de match tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt. Door een betere bereikbaarheid van hoger- en middelbaar onderwijs en het verbeteren van de OV-bereikbaarheid van bedrijven gaat de arbeidsmarkt beter functioneren. Er komen meer mogelijkheden voor mensen om zichzelf te ontplooiën: er zijn meer keuzemogelijkheden voor opleidingen en banen. Voor het bedrijfsleven neemt het potentieel aan geschikte arbeidskrachten met het juiste opleidingsniveau en specialisme toe. Dit effect is vooral sterk zichtbaar in de regio rondom Stadskanaal, Veendam en Ter Apel met een toename van het aantal bereikbare arbeidsplaatsen van 80%.

Maar ook in de andere deelregio's is sprake van een verbetering met een toename van 7%. Dit resulteert in een positief effect op het bruto regionaal product (BRP) van 10,7% in Oost-Groningen, 5,6% in Zuidoost-Drenthe en 0,2% in Noord-Overijssel. Voor het hele gebied neemt het aantal te bereiken hoger onderwijsplekken toe met 129%. Uit de participatie blijkt ook dat onderwijs en bedrijfsleven veel kansen zien in clustering en campusvorming en daarmee ook het verbeteren van de toegankelijkheid van studie- en stageplekken.

Bijdrage aan de opgave voorzieningen en ontgroening

De opgave is het creëren van meer draagvlak voor en spreiding van voorzieningen, het verbeteren van de aantrekkelijke leefomgeving voor jong en oud en het verbeteren van de bereikbaarheid van onderwijs en recreatie vanuit de regio. De Nedersaksenlijn scoort zeer goed op de brede welvaartsindicatoren Arbeid & Vrije tijd en Materiële welvaart. Ook scoort de lijn goed op milieu, wonen en samenleven. Met de komst van de Nedersaksenlijn wordt het dus aantrekkelijker voor mensen om in het gebied te (blijven) wonen. Dat zorgt er voor dat het draagvlak voor allerlei lokale voorzieningen (winkels, horeca, recreatie, onderwijs, niet specialistische zorg) blijft bestaan of zelfs toeneemt. De verbeterde regionale bereikbaarheid zorgt ervoor dat stedelijke voorzieningen (cultuur, specialistische zorg, hoger onderwijs) vanuit omliggende kernen beter bereikbaar worden, wat op zijn beurt weer bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van de leefomgeving en dus aan het behouden en aantrekken van bewoners.

Uit de participatie blijkt dat Bewoners hopen op een 'levendiger' gebied en dat het verbeteren van de bereikbaarheid kan leiden tot het doorbreken van een neerwaartse spiraal van verdwijnende voorzieningen en het doorbreken van de trend van ontgroening (het wegtrekken van jongeren), maar ook het doorbreken van het negatieve imago waar de regio mee te kampen heeft gehad.

Bijdrage aan de opgave wonen en ruimtelijke ontwikkeling

De opgave is het stimuleren van ruimtelijke ontwikkelingen en woningaanbod. Met de Nedersaksenlijn komt er een stimulans voor lokale ontwikkelingen rondom stations. Er ontstaan mogelijkheden voor woningbouwprojecten en bedrijven kiezen ervoor zich te vestigen in het gebied vanwege de structurerende werking van het spoor. Er worden 10.000 woningen, 18.000 inwoners en 15.000 arbeidsplaatsen toegevoegd binnen een afstand van circa 3 km van de stations. Vooral in Stadskanaal, Westerwolde en Emmen is sprake van een sterke toename van het aantal inwoners/woningen. Voor deze gemeenten zal dit effect daarom relatief sterk optreden. Er is potentie voor meer groei buiten de stations. Uit de participatie blijkt dat bedrijven door de komst van de Nedersaksenlijn strategische kansen zien om zich te vestigen rondom (nieuwe) stations.

Bijdrage aan de opgave zorg en vergrijzing

De opgave is een verbetering van de gezondheid van mensen in het gebied, betere beschikbaarheid en draagvlak van zorgvoorzieningen en zorgverleners. De Nedersaksenlijn draagt hieraan bij door meer en verbeterde bereikbaarheid met het openbaar vervoer van hoogwaardige tweede- en derdelijns zorgvoorzieningen.

In alle sub regio's is deze verbetering significant, maar in de regio rondom Stadskanaal en Veendam is deze verbetering het sterkst zichtbaar. Ook zorgt de Nedersaksenlijn voor een groter arbeidspotentieel aan zorgverleners, toename inwoners en indirect door een aantrekkelijker leefomgeving. Voor het hele gebied neemt het aantal te bereiken ziekenhuisbedden binnen een uur reistijd toe met 64%. Uit de participatie blijkt dat centralisatie van zorg en langer thuis wonen maken bereikbaarheid extra belangrijk.

Bijdrage aan de opgave landschap, klimaat en toerisme

De opgave is om aandacht te hebben voor ruimtelijke kwaliteit, versterking van landschapsidentiteit, water en Bodem Sturend en bereikbaarheid van recreatie voorzieningen. Het gebied rond de Nedersaksenlijn is onderscheiden door een gevarieerd landschap van natuur- en cultuurlandschappen die bescherming en waardering nodig hebben. De aanleg van de Nedersaksenlijn biedt een duurzaam alternatief voor autoverkeer, wat bijdraagt aan de reductie van CO₂-uitstoot en het behalen van klimaatdoelen. Daarnaast creëert de lijn mogelijkheden om verstedelijking naar hogere gronden te faciliteren, conform het Nationaal Programma Water en bodem sturend (Wabos). De aanleg kan gepaard gaan met landschapsherstel, ontwikkeling van nieuwe natuurgebieden en verbetering van klimaatbestendigheid, bijvoorbeeld door regenwater op te vangen en her te gebruiken. Op het gebied van toerisme maakt de Nedersaksenlijn de regio beter toegankelijk voor recreatie, zonder de waardevolle natuur- en cultuurlandschappen aan te tasten. Uit de participatie blijkt dat er kansen zijn om de komst van de Nedersaksenlijn ook in te zetten voor landschapsversterking in de nabijheid van de verbinding.

Bijdrage aan de opgave mobiliteit

De opgave is het verbeteren van de bereikbaarheid van arbeid, voorzieningen, onderwijs, zorg en recreatie, het versterken van de mobiliteitstransitie regionaal en het verbeteren van de OV-bereikbaarheid. De Nedersaksenlijn maakt het spoornet robuuster en verkort de reistijden soms met wel meer dan 30 minuten met het openbaar vervoer op lokaal en regionaal niveau. Reizigers kunnen binnen een uur meer arbeidsplaatsen, onderwijsplekken en zorgvoorzieningen bereiken. Hiermee wordt ook de mobiliteitstransitie verbeterd in het gebied. De nieuwe spoorlijn trekt nieuwe reizigers en trekt nauwelijks reizigers uit de bus/ in feite zullen er meer mensen gebruik maken van het openbaar vervoer. De verbindingen van de Nedersaksenlijn met de spoorverbindingen van Coevorden naar Nordhorn en verder draagt bij aan de bereikbaarheid over de grens. Uit de participatie blijkt wel dat er zorgen zijn over de afname van regionale busverbindingen door de komst van de Nedersaksenlijn.

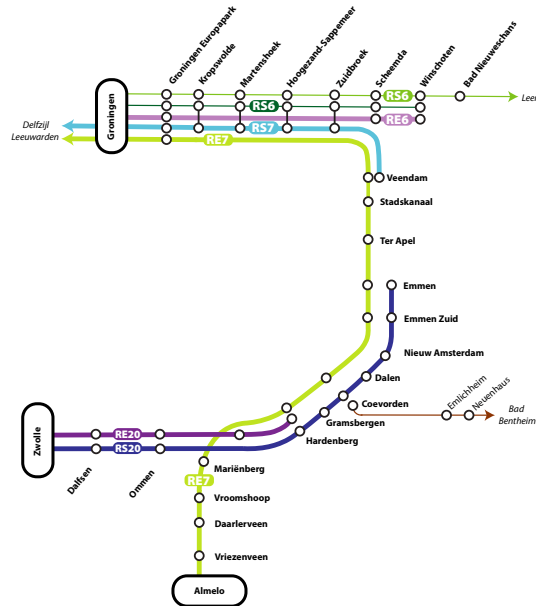
Kortom

Bovenstaande kansen en verbeteringen worden gerealiseerd wanneer er rondom de aanleg van de Nedersaksenlijn bijpassende strategische keuzes worden gemaakt voor identiteit en ruimtelijke ontwikkeling (bereikbaarheid, woningmarkt, economie, klimaat, landschap, onderwijs, zorg, leefbaarheid en sociale structuur). De Nedersaksenlijn verbetert de bereikbaarheid in het gebied tussen Groningen en Enschede en levert een belangrijke bijdrage aan het beter ontsluiten van dit gebied en het structureel vergroten van de brede welvaart in de regio. Uit het onderzoek blijkt dat de structurerende werking van spoorlijn en stations, in combinatie met het verbeteren van de OV-bereikbaarheid per spoor, een vliegwiel is voor de sociaaleconomische ontwikkeling.

Conclusies onderzoek voor tracé, stations, lijnvoering en kosten Nedersaksenlijn

Uit het onderzoek naar het mogelijke tracé en de lijnvoering en zijn de volgende belangrijke conclusies te trekken:

- + **Tracé:** De passende oplossingsrichting is om voor het tracé tussen Stadskanaal en Emmen te kiezen voor het zuidelijke tracé via Ter Apel. Ten eerste zorgt dit tracé voor een goede bundeling van infrastructuur en minimale doorsnijdingen van het landschap. Daarmee wordt overlast door geluid en trillingen ook maximaal beperkt. Daarnaast verloopt het tracé voornamelijk langs onbebouwd gebied en is de bodemgesteldheid ten opzichte van de andere varianten gunstig. Het tracé heeft ook een groter positief effect op de brede welvaart voor zowel Zuidoost-Drenthe als Zuidoost-Groningen. Bovendien is de reistijd via dit tracé nagenoeg gelijk in vergelijking met de tracés Noord of Midden.
- + **Stations:** De passende oplossingsrichting is het realiseren van nieuwe stations langs de Nedersaksenlijn in Stadskanaal en Ter Apel. Stadskanaal en Ter Apel zijn logische locaties voor een station vanwege het aantal inwoners en de kansen om de brede welvaart te verbeteren.
- + **Lijnvoering:** De passende oplossingsrichting is het ingroeimodel met een twee keer per uur een directe sneltrein van Groningen naar Almelo v.v. In de ochtendspits tussen Stadskanaal en Emmen maken ongeveer 350 - 400 passagiers gebruik van de lijn, tussen Emmen en Coevorden 500 - 600 en tussen Zuidbroek en Veendam 400 - 500 reiziger. In totaal ruim 4.000 reizigers per dag.



† Ingroeimodel (variant 3)

Het ambitieuze model, waarbij de trein vier keer per uur rijdt, zal naar verwachting 25% meer reizigers trekken dan het ingroeimodel, waarbij de trein twee keer per uur rijdt. Op de lange termijn -na een forse groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen- lijkt een doorgroei naar het ambitie model potentieel interessant.

- + Investeringskosten: De investeringskosten voor de passende oplossingsrichting worden geraamd op 1.735 miljard euro met een bandbreedte van +/- 40% en bestaat uit:
 - 1) De aanleg van enkelspoor Stadskanaal – Emmen geschikt voor 140 km per uur en 7 kilometer dubbelspoor voor zogenaamd vliegend kruisen.
 - 2) Aanleg van dubbelsporige nieuwe stations in



† tracé Zuid via Ter Apel

- Stadskanaal en Ter Apel en aanpassing van het station en emplacement in Emmen.
- 3) Aansluiting van de Nedersaksenlijn op de te reactiveren spoorlijn Veendam-Stadskanaal.
- 4) Realiseren van dubbelspoor tussen Nieuw-Amsterdam en Dalen
- 5) Perronverlenging in Gramsbergen
- 6) Aanpassingen aan station Hardenberg
- 7) Onderzoek naar de ombouw van station Almelo.
- + Kostendekkingsgraad: De kostendekkingsgraad van de lijn blijft vergelijkbaar met die van de bestaande treindiensten, hoewel het exploitatietekort iets zal toenemen door de extra lijn.

Participatie: groot regionaal draagvlak

Het initiatief voor de ontwikkeling van de Nedersaksenlijn komt vanuit de gemeenschap. De Nedersaksenlijn is geen infraproject maar een verbindingsproject. Het project verbindt de regio fysiek, maar ook economisch, sociaal en emotioneel. De kern van veel van de gevoerde gesprekken is: “doorbreken”. Het verbeteren van de bereikbaarheid kan leiden tot het doorbreken van een neerwaartse spiraal van verdwijnende voorzieningen en het doorbreken van de trend van ontgroening (het wegtrekken van jongeren), maar ook het doorbreken van het negatieve imago waar de regio mee te kampen heeft gehad. Deze spoorlijn gaat om het verbinden van talent, trots en innovatiekracht. Het is een katalysator voor het versterken van positieve ontwikkelingen in de regio's waar ruimte en groen nog ruimschoots te vinden zijn. De algehele tendens over de komst van de Nedersaksenlijn is positief; mensen zien de meerwaarde van een spoorverbinding voor de regio en voelen zich door een dergelijke investering ook serieus genomen.

Aanbevelingen voor de volgende fasen

Voor de vervolgstap na de uitvoering van dit MIRT-Onderzoek doen wij de volgende aanbevelingen:

- + We ervaren dat het vroeg betrekken van verschillende doelgroepen positief heeft gewerkt op het inzicht in de belangen van de stakeholders en het rekening houden van deze belangen in de passende oplossingsrichting. De Nedersaksenlijn is een initiatief met een sterke bottom-up benadering vanuit de gemeenschap. We adviseren dan ook om in het vervolg nadrukkelijk op dezelfde wijze aandacht te hebben voor participatie en omgeving.
- + De betrokkenheid van overheden (Rijk, provincies en gemeenten) voor de Nedersaksenlijn is nadrukkelijk aanwezig en eensgezind. Behoud in het vervolg de samenwerking tussen de regionale overheden onderling en in samenwerking met de rijkspartijen.
- + Kijk integraal naar ruimtelijke ontwikkeling (met raakvlak met de Nedersaksenlijn) en dan in het bijzonder naar het versterken van gebiedsontwikkeling rondom stations. Houdt het bedrijfsleven, de bestaande innovatieclusters en campussen en onderwijsinstellingen nauw betrokken om de afstemming tussen onderwijs en arbeidsmarkt goed te kunnen bedienen rondom deze ontwikkellocaties.
- + Behoud in de afwegingen over een voorkeursalternatief de Brede Welvaart doelstellingen als uitgangspunt met het ontwikkelperspectief als vertrekpunt. Zorg als regio zelf voor een goed beeld van welke ontwikkelingen je in combinatie met de Nedersaksenlijn wilt stimuleren. Wat voor gebied wil je zijn?
- + Onderzoek hoe de Nedersaksenlijn een bijdrage kan leveren aan versterking natuur en landschap, zodat de spoorlijn ook omgezet kan worden als een kans voor landschap versterking in het gebied.
- + Onderzoek de volgende spoorse maatregelen in het vervolg:
 - 1) Onderliggend OV-systeem (bus) en relatie met bestaande concessie
 - 2) Is een directe aansluiting naar het GETEC-terrein in Emmen zinvol?
 - 3) Voer een onderzoek uit naar de tractie van de treinen?
 - 4) Is het nodig om station Almelo aan te passen en zo ja, hoe moet de lay-out van het station eruit komen te zien? En hoe kan de verbinding van de Nedersaksenlijn naar Enschede geborgd worden?
 - 5) Wat is impact op samenloop met de bestaande concessies?

Vervolgstappen

Om een startbeslissing te kunnen nemen moet er zicht zijn op tenminste 75% financiering van de meest voor de hand liggende oplossing van de opgave. Dit hoofdrapport is ondersteunend bij de besluitvorming in het BO MIRT van najaar 2024 over het vervolg van het MIRT onderzoek Nedersaksenlijn.

MIRT onderzoek Nedersaksenlijn

Hoofdrapport 24 oktober 2024