



Gemeente Borger-Odoorn



GEMEENTE
WESTERWOLDE



GEMEENTE
Stadskanaal



Gemeente

Hardenberg



Gemeente
Emmen

Bijlage 1 -
Gezamenlijke
memo



gemeente
Veendam

Nedersaksenlijn-gemeenten.

SAMENVATTING

In opdracht van de provincie Overijssel heeft adviesbureau Movares een quick-scan uitgevoerd naar de haalbaarheid van de spoorlijn Stadskanaal-Emmen. Op 14 november 2019 heeft er een bestuurlijk overleg tussen betrokken gemeenten plaatsgevonden om de Nedersaksenlijn te bespreken en om tot een gezamenlijk standpunt te komen. Het gezamenlijke standpunt van de gemeenten rond de Nedersaksenlijn is beschreven in deze memo. Verder wordt hierin het gezamenlijke belang dat de deelnemende gemeenten onderkennen in de aanleg van de Nedersaksenlijn verwoord. De memo vormt een warm pleidooi om de haalbaarheid van de realisatie hiervan gezamenlijk nader te onderzoeken.

De regio's Emmen, de Veenkoloniën en de logistieke hotspot Coevorden bevinden zich centraal tussen de groeiende agglomeraties Twente en Groningen. Ze worden geflankeerd door de economisch sterke gebieden rond Zwolle en het Duitse Emsland. De regio's Emmen, de Veenkoloniën en Coevorden bieden volop ruimte en kansen voor ondernemers en woningzoekenden. Mede door de beperkte en sterk versnipperde OV-bereikbaarheid van deze regio's krimpt de bevolking echter, en is het vestigingsklimaat minder dan deze in potentie kan zijn.

De Nedersaksenlijn kan een grote bijdrage leveren aan een sterk verbeterde OV-bereikbaarheid en daarmee aan een broodnodige kentering in de sociaal-economische situatie langs de Noordoost-Nederlandse grensregio's.

Het spoornetwerk rondom de Nedersaksenlijn is reeds aan verbeteringen onderhevig. Zo is fors geïnvesteerd in de spoorinfrastructuur en het bijbehorende materieel tussen Zwolle, Hardenberg en Emmen. De provincie Groningen reactiveert de komende jaren de voormalige spoorlijn tussen Veendam en Stadskanaal en werkt aan de realisatie van de Wunderline tussen Groningen en Bremen. In Duitsland is de goederenspoorlijn tussen Bad Bentheim en Neuenhaus opgewaardeerd voor personenvervoer, als een eerste stap van een internationale treinverbinding (personen) tussen Rheine en Emmen via Coevorden.

In het midden van al deze spoorontwikkelingen verbindt de Nedersaksenlijn al deze initiatieven. De aanleg van de ontbrekende schakel tussen Stadskanaal en Emmen verbindt en versterkt drie grensregio's met ieder hun eigen specifieke sociaaleconomische opgaven.

De ontwikkeling van de Nedersaksenlijn kan bovendien een sterke bijdrage leveren aan de totstandkoming van de Noord-Nederlandse waterstofregio "Hydrogen Valley".

De 'stip op de horizon' die de Nedersaksenlijn nu is moet concreet worden. Zowel de Tweede Kamer als de Gedeputeerde Staten van Overijssel hebben onafhankelijk van elkaar verzocht om vervolgonderzoek. Dit vervolgonderzoek naar de haalbaarheid zou in de ogen van de aanliggende gemeenten snel uitgevoerd moeten worden om gebruik te maken van de in de regio aanwezige energie op dit thema.

MEMO “NEDERSAKSENLIJN – GEMEENTEN”

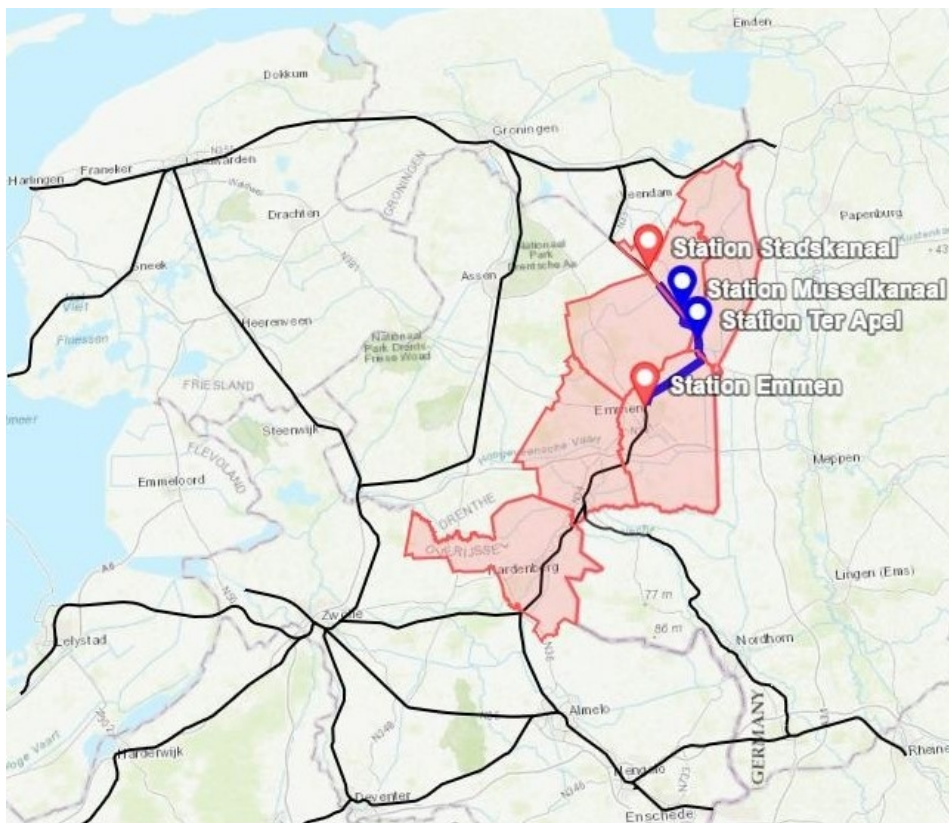
In opdracht van de provincie Overijssel heeft Movares een quick-scan uitgevoerd naar de haalbaarheid van de spoorlijn Stadskanaal-Emmen. Deze memo beschrijft het gezamenlijke standpunt van de gemeenten rond de Nedersaksenlijn. Op 14 november 2019 heeft er een bestuurlijk overleg plaatsgevonden om de Nedersaksenlijn te bespreken en om tot een gezamenlijk standpunt te komen. Deze memo is de vervolgstap op dit overleg

Dit memo is als volgt opgebouwd:

1. Inleiding en probleemstelling
2. Regionale ontwikkelingen
3. Tracérichtingen Nedersaksenlijn
4. Reistijden
5. Goederentransport
6. Innovatie en verduurzaming
7. Waterstofregio “Hydrogen Valley”
8. Hoe nu verder?

1. Inleiding en probleemstelling

Het gebruik van het openbaar vervoer in Nederland zit duidelijk in de lift. Reizigersaantallen en afgelegde kilometers stijgen sterker dan verwacht. Snelle, betrouwbare en rechtstreekse verbindingen zijn hierbij van doorslaggevend belang. In de provincies Overijssel, Drenthe en Groningen wordt daarom fors geïnvesteerd in openbaar vervoer. Hiermee wordt zowel de aantrekkingskracht als het vestigingsklimaat van de regio vergroot.



[Kaart van de Nedersaksenlijn en de gemeenten]

Gezien de krapte op de landelijke woning- en arbeidsmarkt is het verbeteren van de aantrekkingskracht van de landelijke regio's van belang voor heel Nederland. Hier kan een deel van de woningnood van de Randstad worden opgevangen. Daarvoor moeten deze regio's, die kampen met specifieke sociaal-economische problematiek, wel goed bereikbaar zijn. Hier is een win-win situatie.

In Groningen en Assen wordt en is fors geïnvesteerd in de hoofdstations. Tevens wordt de verbinding Veendam - Stadskanaal heropend en wordt middels de Wunderline, vanuit Groningen, de verbinding naar Bremen verbeterd. De provincies Overijssel en Drenthe investeren in de treindienst op de Vechtdallijnen, Zwolle-Emmen en Almelo-Mariënborg. Tevens is er geïnvesteerd in de stations Emmen-Zuid en Coevorden. Daarnaast hebben de provincie Drenthe en de Duitse deelstaat Nedersaksen concrete plannen om in de nabije toekomst tussen Emmen en Rheine via Coevorden personenvervoer met een trein te reactiveren. Dit alles zorgt ervoor dat ook rondom de Veenkoloniën de mobiliteit en leefbaarheid verhoogd wordt.

Dit is dan ook het moment om de diverse ontwikkelingen met elkaar te verbinden. De gemeenten Westerwolde, Emmen, Borger-Odoorn, Stadskanaal, Coevorden en Hardenberg slaan hiervoor de handen ineen. Samen staan zij voor het verbinden van deze gemeenten en het ontsluiten van de Veenkoloniën middels de Nedersaksenlijn.

Deze memo beschrijft het gezamenlijke standpunt van deze gemeenten: *maak werk van het aanleggen van de spoorlijn Musselkanaal - Emmen en het reactiveren van de verbinding Stadskanaal - Musselkanaal*.

Dit betekent concreet het aanleggen van de spoorlijn Musselkanaal - Emmen en het reactiveren van de verbinding Stadskanaal - Musselkanaal. Movares heeft hiervoor een quick-scan uitgevoerd in opdracht van de provincie Overijssel. Op bovenstaande kaart is de maximale variant getoond. De onderzochte tracés worden onder punt 3 van de memo besproken.

2. Regionale ontwikkelingen

Het stedelijk netwerk van Emmen telt bijna 325.000 inwoners en is daarmee even groot als het stedelijk netwerk van Leeuwarden. De verbinding van dit netwerk, met daarin ook de gemeenten Coevorden en Hardenberg, met de sterke stedelijke netwerken van Groningen en Twente is echter beperkt. Het vestigingsklimaat in de regio's hiertussen, te weten Emmen, de Veenkoloniën en Coevorden, is dan ook minder dan het kan zijn.

"De steden spelen in Noord-Nederland een belangrijke rol. Meer dan de helft van de ruim 1,7 miljoen inwoners in dit gebied woont en werkt in de stedelijke gebieden Groningen-Assen, Leeuwarden en Emmen. De stedelijke gebieden zijn van groot belang voor het aanbieden en in stand houden van een hoog niveau van voorzieningen, zoals onderwijs, gezondheidszorg en cultuur." (bron: MIRT overzicht 2020)

De gemeenten rond de Nedersaksenlijn willen de verbinding tussen de stedelijke netwerken vergroten en daarmee de regio versterken. De Veenkoloniën vormen qua mobiliteit de ontbrekende schakel. Door het sluiten van de Nedersaksenlijn (Almelo-Mariënborg-Coevorden-Emmen-Stadskanaal-Veendam-Groningen) worden de Veenkoloniën betrokken bij de ontwikkelingen in Groningen, Emmen en Twente. Het netwerk van Emmen wordt rechtstreeks verbonden met het stedelijk netwerk Groningen. Tevens wordt het onderdeel van de verbinding tussen de 2 universiteits- en groei agglomeraties in de regio: Groningen en Enschede / Twente. Dit zal het vestigingsklimaat van Noordoost Nederland versterken.

Vanuit een brede blik bezien worden de verbindingen vanuit Noordoost Nederland ook versterkt richting Leeuwarden en Bremen. Tevens kan over een paar jaar per trein gereisd worden tussen Emmen en Rheine via Coevorden. De eerste stappen hiervoor zijn vanuit Duitsland gezet met de reactivering van de spoorverbinding Bad Bentheim-Neuenhaus voor personenvervoer¹. Met de

¹ In juli 2019 is gestart met personenvervoer op de spoorverbinding Bad Bentheim-Neuenhaus. Deze Regiopa-verbinding is daarmee de eerste aanzet tot een sluitende spoorverbinding tussen Bad-Bentheim en Coevorden.. Er is geïnvesteerd in vernieuwde stationsgebouwen, de aanleg van nieuwe spoorhaltes en veilige spoorwegovergangen.

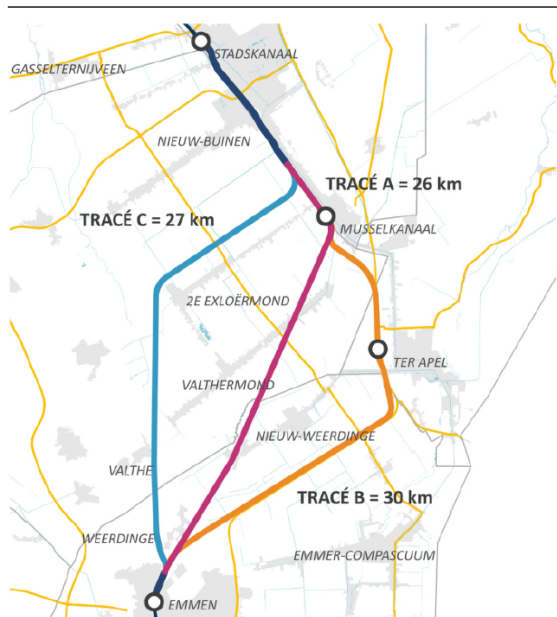
spoorverbinding Emmen - Groningen wordt deze lijn nog sterker. Hiermee komt Groningen ook in de positie dat er twee grensoverschrijdende spoorverbindingen zijn. Dit zal het vestigingsklimaat in de drie oostelijke provincies (Overijssel, Drenthe en Groningen) versterken.

De regio's Emmen, de Veenkoloniën en Coevorden hebben nog een ruim woningaanbod. De discrepantie is echter dat de werkgelegenheid onder druk staat en de bevolking krimpt. Dit komt mede door de beperkte bereikbaarheid².

3. Tracérichtingen

In de quick scan heeft Movares drie tracés voor de Nedersaksenlijn onderzocht. Hierbij is gekeken naar de aspecten spoorinfrastructuur, potentiële stations en benodigde kunstwerken / spookruisingen. Er zijn 3 alternatieven onderzocht tussen Stadskanaal en Emmen. Alle tussengelegen varianten zijn echter ook mogelijk, de getoonde tracés betreffen uitersten.

Tracés



Alternatief A

Volgt zoveel mogelijk het tracé en de lijnvoering uit de eerder uitgevoerde bachelor-eindopdracht aan de Universiteit Twente. Uitgangspunten zijn geactualiseerd als gevolg van nieuwe inzichten en ontwikkelingen sinds 2016.

Alternatief B

Is gericht op het vergroten van de regionale bereikbaarheid van de Veenkoloniën en bedient stations in de kernen Musselkanaal en Ter Apel.

Alternatief C

Is gericht op het vergroten van de interregionale bereikbaarheid tussen Groningen en Twente en volgt een tracé tussen Stadskanaal en Emmen zonder tussenstations.

² Met de DutchTechzone, voorheen Vierkant voor werk, wordt ingezet om te komen tot een sterke economische regio. Hierin wordt gepleit voor uitstekende infrastructurele verbindingen om daarmee de bereikbaarheid te versterken. Het versterken van spoorverbindingen is prominent. De commissie Vollebregt/Alberda van Ekenstein heeft daartoe een strategische visie met aanbevelingen opgesteld.

De regio kiest voor een tracé dat regionaal de meeste impact heeft, zodat zoveel mogelijk mensen met elkaar verbonden worden. De onderzochte tracés zijn uitersten en hebben allen voor- en nadelen. De regio wil als geheel zo optimaal mogelijk profiteren van de mobiliteitsverbetering. De kiezen van een voorkeustracé is hierbij belangrijk en doen we in overleg met alle betrokken stakeholders.

4. Reistijden

Als gekozen wordt voor tracé B via Musselkanaal en Ter Apel worden de regionale reisafstanden danig ingekort. Deze inkorting geldt voor alle mogelijke reizen tussen Groningen en Emmen. Tot wel 50% op het tracé Emmen - Stads kanaal ten opzicht van de situatie dat er geen spoorlijn ligt. De verbinding tussen Groningen en Almelo en tussen Groningen en Emmen blijft nagenoeg gelijk qua reistijd. Echter met de Nedersaksenlijn wordt, het voor het spoornetwerk, prangende knooppunt Zwolle ontlast.

De reistijd tussen Groningen en Almelo kan verkort worden als er voor een tracé wordt gekozen welke niet in Musselkanaal en Ter Apel een halte heeft. Dit verkleint echter de regionale kwaliteit van de lijn danig. Dit zorgt slechts voor de ontwikkeling van de bestaande stedelijke regio's en betreft daarbij niet de volledige Noorderruimte. De stakeholders rond de Nedersaksenlijn staan voor een versterking van de gehele regio.

5. Goederentransport

De Dutch Tech Zone (DTZ) is de logistieke hotspot van de regio. In 2018 is in Coevorden een extra goederenspoor gerealiseerd. Met de Nedersaksenlijn ontstaat een directe spoorverbinding tussen de overslagpunten goederenvervoer; Euroterminal Emmen-Coevorden-Hardenberg (Coevorden) en de Groningen Railport (Veendam). Het potentieel van de Nedersaksenlijn is dan ook niet alleen voor reizigers, maar biedt ook mogelijkheden voor goederenvervoer. Door de genoemde aansluitingen op de Wunderline en de reactivering van de lijn Coevorden - Bad Bentheim komen deze overslagpunten ook direct in verbinding met twee aanvullende grensoverschrijdende verbindingen. Momenteel bestaat de verbinding via Oldenzaal - Bad Bentheim. Het achterland wordt hiermee aanzienlijk vergroot en de centrale positie tussen deze lijnen versterkt de logistieke hotspot. Hierdoor ontstaat er ruimte voor bedrijfsontwikkeling langs de gehele lijn van Groningen naar Coevorden en verder richting Twente en Duitsland.

6. Innovatie en verduurzaming

Het MIRT, beschrijving van de Noorderruimte, en de gebiedsagenda Noord-Nederland is duidelijk. De Noorderruimte kan en moet benut worden als proeftuin voor innovaties en experimenten. Hier behoort het gebied rondom de Nedersaksenlijn ook toe. In samenwerking met het bedrijfsleven willen we hier zorgen voor innovatie op het gebied van (spoor)mobiliteit. Ook ProRail is steeds meer op zoek naar locaties om innovaties te testen. Deze combinatie biedt mogelijkheden om op de Nedersaksenlijn elkaar te versterken. Dit willen we niet bereiken door het aanleggen van een nieuw geëlektrificeerd spoor.

Een dedicated waterstofspoor is hierbij onze insteek. Met innovaties op het gebied van waterstof tanken en natransport. Hiermee worden de hoge investeringskosten van een elektrisch netwerk vermeden, maar vindt er ook geen aanvullende uitstoot CO₂, stikstof en fijnstof plaats (bij gebruik van diesellocomotieven).

7. Waterstofregio "Hydrogen Valley"

De drie noordelijke provincies zijn door de Europese Unie "Hydrogen Valley" genoemd. Kennisinstituten, producenten en consumenten van waterstof bevinden zich nu al in dit gebied. De EU stelt geld ter beschikking om dit de komende jaren uit te bouwen. De Nedersaksenlijn kan hier op aanhaken.

De gezamenlijke gemeenten bieden zich graag aan als innovatieatelier voor waterstof. Het oprichten van een waterstof infrastructuur voor diverse vervoersmodaliteiten is een grote ambitie. Een waterstofnetwerk dat het publieke belang dient en daarmee de regio versterkt is de visie. De diverse OV-knopen kunnen ingericht worden als regionale waterstofpunten. Hierdoor kunnen niet alleen de treinen op waterstof gaan rijden, maar kunnen er ook tankpunten komen voor waterstof

bussen en vrachtvervoer. De eerste lijnbussen op waterstof worden nu ingezet in de regio Groningen-Drenthe. De ontwikkeling van een spoorlijn waarbij waterstof als brandstof centraal staat kan als katalysator dienen voor de ontwikkeling van de benodigde infrastructuur. Hier aan gekoppeld kunnen andere vervoersmodaliteiten zich ook ontwikkelen.

Momenteel worden er proeven gehouden met waterstofftreinen (personen). Deze worden nog niet op reguliere lijnen ingezet in Nederland. De infrastructuur (tanklocaties, veiligheid, etc.) is hier nog niet voor ingericht. Wij willen dit vanaf de start inrichten.

Daarnaast biedt deze aanpak ook ruimte om te testen met goederenvervoer per spoor op waterstof.

8. Hoe nu verder?

De 'stip op de horizon', die de Nedersaksenlijn nu is, moet geconcretiseerd worden. Er moet aangesloten worden bij de haalbaarheidsstudie waar de Tweede Kamer om heeft gevraagd. Deze haalbaarheidsstudie zou in de ogen van de aanliggende gemeenten snel uitgevoerd moeten worden om gebruik te maken van de in de regio aanwezige energie op dit thema. Tevens moet nagedacht worden over de gewenste lijnvoering.

De gemeenten langs de Nedersaksenlijn moeten in dit dossier samen optrekken. Daarbij moet het regionale belang prevaleren boven de individuele gemeentelijke belangen.