

# MIRT onderzoek Nedersaksenlijn

Participatie





**MIRT onderzoek Nedersaksenlijn**  
Deelrapportage Participatie

20 september 2024

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

**Opdrachtgevers:**

Ministeries van IenW, BZK, EZK  
Provincies Drenthe, Groningen, Overijssel  
Gemeenten Groningen, Midden-Groningen, Veendam,  
Stadskanaal, Westerwolde, Borger-Odoorn, Emmen, Coevorden,  
Hardenberg, Twenterand, Hellendoorn, Almelo, Borne, Hengelo,  
Enschede

**Opdrachtnemers:**

TwynstraGudde  
Studio Bereikbaar  
Decisio  
MUST Stedenbouw  
Move Mobility  
Sweco



**STUDIO —  
BEREIKBAAR**

**DECISIO**  
ECONOMISCH ONDERZOEK EN ADVIES

**MUST**

**move  
mobility**  
smart moving cities

**SWECO**

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>p. 4</b>
1.1	Aanpak	5
1.2	Trots	5
1.3	Elke regio telt	5
<b>2</b>	<b>Doelgroepen uitgelicht</b>	<b>6</b>
2.1	Inwoners, reizigers en jongeren	7
2.2	Zorg	14
2.3	Onderwijs	16
2.4	Bedrijfsleven	19
2.5	Toerisme, recreatie en natuur	20
2.6	Landschap, klimaat en toerisme	17
<b>3</b>	<b>Over de grens</b>	<b>22</b>
3.1	Leren van de burens	23
3.2	Verbinding met Duitsland	23
<b>4</b>	<b>Conclusie</b>	<b>24</b>
4.1	Opgaven, bouwstenen en denkrichtingen door de ogen van de omgeving.	25
4.2	De kern	25

### Hoofdconclusie

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.

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 over het beter verbinden van talent en innovatiekracht.

Inwoners, onderwijs, toerisme, zorg en bedrijfsleven zien de meerwaarde van een spoorverbinding voor de regio.

*Voor u ligt het deelrapport "participatie" van het MIRT Onderzoek naar de Nedersaksenlijn (2024). Eind 2022 bood de Stichting Nedersaksenlijn samen met overheden uit de regio's het bidbook Nedersaksenlijn aan, bij de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Het Bidbook laat zien dat deze regio alle seinen op groen heeft staan en staat te springen om de realisatie van de ontbrekende schakel in het spoornetwerk in Noord- Nederland. We kunnen de Nedersaksenlijn daarmee met recht een bottum-up initiatief noemen. Ondanks dat er op grote lijnen dus reeds veel draagvlak is binnen de regio voor deze verbinding, is 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 en zorgen van het maatschappelijk middenveld te begrijpen en vroegtijdig te vertalen naar concrete projectstappen. Daarnaast is het belangrijk om concrete projectuitkomsten te blijven spiegelen met de omgeving.*

*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 decennia lange rijksinvesteringen die in de praktijk vooral ten goede zijn gekomen aan de economische kerngebieden en stedelijke regio's in het land.*

*Dit participatierapport onderzoekt wat dit soort onderzoeksuitkomsten in de dagelijkse praktijk voor mensen en bedrijven in deze regio betekent, wat de link is met bereikbaarheid en welk perspectief en welke kansen een verbinding zoals de Nedersaksenlijn biedt.*

# 1. Inleiding

## Hoofdconclusie

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.

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 over het beter verbinden van talent en innovatiekracht.

Inwoners, onderwijs, toerisme, zorg en bedrijfsleven zien de meerwaarde van een spoorverbinding voor de regio.

## 1.1 Aanpak

In deze fase (MIRT-onderzoek) is gekozen voor een kwalitatieve benadering van participatie om verder uit te diepen waar het draagvlak voor de Nedersaksenlijn uit bestaat, wat belangrijke behoeften zijn om mee te nemen in deze onderzoeksfase en met welke randvoorwaarden we rekening moeten houden. De 'buzz' rondom de Nedersaksenlijn leidt nu al tot beweging in de regio. Door een kwalitatieve aanpak (waarbij we meer de diepte in gaan dan de breedte) kunnen we deze dynamiek goed 'vangen' en daarmee waardevolle inzichten genereren voor de huidige fase van het MIRT-onderzoek. Dit participatieproces bestond uit twee lijnen. Enerzijds zijn er maakdagen georganiseerd om input op te halen uit een brede selectie van gemeenten in de regio en anderzijds zijn er gesprekken met inwoners en het maatschappelijk middenveld gevoerd. Het doel van deze aanpak was tweeledig:

### 1. Het bouwen aan een gezamenlijk verhaal

In deze fase zijn kennismaking en gedachteswisseling met bewoners en het maatschappelijk middenveld zeer belangrijk. Door gesprekken en bijeenkomsten met verschillende stakeholders zijn ideeën en zorgen uit-

gewisseld, wat bijdraagt aan wederzijds begrip en vertrouwen. Dit zorgt ervoor dat mensen zich gehoord en betrokken voelen. Daarnaast is het cruciaal om inzicht te krijgen in de unieke kenmerken, behoeften en uitdagingen van de regio door interactie met lokale bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Deze input is gebruikt om een gemeenschappelijke verhaallijn te creëren waarin de omgeving zich herkent en die de doelen, voordelen en waarden van de Nedersaksenlijn duidelijk en aantrekkelijk communiceert

### 2. Het concretiseren en spiegelen van de opgave(n), de bouwstenen en perspectieven

Tijdens de maakdagen is concrete input via de gemeenten en andere betrokkenen opgehaald over de Nedersaksenlijn. Deze input is vervolgens door middel van kwalitatieve gesprekken bij het maatschappelijk middenveld getoetst en ingekleurd met concrete voorbeelden. Deze toetsing was zowel een check op de opgaven en bouwstenen, als een mogelijkheid om deze verder aan te scherpen. Daarnaast was deze stap belangrijk om potentiële belemmeringen vroegtijdig te identificeren, zodat deze waar nodig als randvoorwaarden voor het verdere traject konden worden opgenomen.

Voor het opdelen van de gesprekken en voor een evenredige vertegenwoordiging zijn de verschillende sectoren onderverdeeld in de volgende vijf doelgroepen:

- + Inwoners, reizigers en jongeren;
- + Zorg;
- + Onderwijs;
- + Bedrijfsleven;
- + Toerisme, recreatie en natuur.

## 1.2 Trots

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 (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 krimptrend 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 toe trekken (komerschap)? En wat is de rol van betere bereikbaarheid hierin?

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 vegtrekken van jongeren), maar ook het doorbreken van het negatieve imago waar de regio mee te kampen heeft gehad en het doorbreken van het slachtofferdenken. Deze spoorlijn gaat over het beter verbinden van talent en innovatiekracht in een regio waar ruimte en groen nog ruimschoots te vinden zijn.



# 2. Doelgroepen uitgelicht

Naam: Piet Wolters (71 jaar)  
Woonplaats: Gasselternijveen  
Beroep: gepensioneerd directeur basisschool

“MFC de Spil in Gasselternijveen is de spil van het dorp en eigenlijk ook wel een beetje een middelpunt in mijn leven. Ik ben er bestuurslid en breng er door al het vrijwilligerswerk dat ik doe veel tijd door. Vroeger was de school waarvoor ik werkte er onderdeel van.

De komst van de Nedersaksenlijn maakt me trots. Trots op het feit dat we dan ook in veenkoloniaal gebied openbaar vervoer hebben dat enigszins vergeleken kan worden met de rest van Nederland. Dat merk ik sowieso hier: dat we heel trots op ons gebied zijn, maar dat veel te weinig laten zien. Het is hier zo mooi. We verdienen het om serieus genomen te worden en mogen onszelf ook veel serieuzer nemen. Ik verwacht dat de Nedersaksenlijn daaraan een impuls zal geven. Voor jongeren, voor het bedrijfsleven, voor toerisme, voor het verminderen van autogebruik en voor meer bestaanszekerheid voor iedereen die hier woont en leeft.”



In dit hoofdstuk wordt per doelgroep een korte situatie- en achtergrondschets gegeven, gebaseerd op bureauonderzoek en inzichten uit de gesprekken.

## 2.1 Inwoners, reizigers en jongeren

Voor het verzamelen van input van inwoners, reizigers en jongeren is gesproken met Reizigersvereniging Rover, Jongerenraad Aa en Hunze, Jongerenraad Hardenberg, jongeren van het Noorderpoort College en er is een bewonersavond georganiseerd in samenwerking met de Bewonersraad Kracht van de Veenkoloniën.

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. Ook jongeren zien deze kwaliteiten, maar ze zijn ook kritisch. "Er is vooral aanbod voor ouderen, er is voor ons maar weinig te doen."

### Jongeren aan het woord

In een bijeenkomst met jongeren uit de regio werd hen gevraagd om twee affiches te maken. Eén positief affiche: waar ben je trots op? En één negatief affiche: waarom zouden mensen hier absoluut niet heen moeten komen?

Op pagina 7 en 8 zijn de positieve affiches te zien. Jongeren zijn vooral trots op:

- + Natuur en groen;
- + Mooie historie;
- + Gezelligheid. Mensen kennen elkaar;
- + Techniek en innovatie;
- + Ruimte (grotere huizen);
- + Verenigingsleven.







## Blijverschap

Of jongeren wel of niet in de regio willen blijven (of na hun studie terug willen komen) verschilt. Dit heeft vooral te maken met de (nu beperkte) kansen die er voor jongeren zijn om zich te ontwikkelen en de dingen te doen die zij belangrijk vinden. Het is vaak zo dat jongeren wel willen blijven maar dat ze daarvoor niet de juiste kansen en mogelijkheden hebben. Naast de voordelen die de regio biedt zijn jongeren dus ook kritisch. Dit is verbeeld in de negatieve affiches die de jongeren gemaakt hebben, zie pagina 10. In brede zin neemt het voorzieningenaanbod af, maar dit is voor jongeren extra zichtbaar. Het cultuur- en horeca-aanbod is steeds minder op jongeren gericht en als zij naar een festival, discotheek of museum willen, zijn zij eigenlijk aangewezen op de grote steden. Jongeren geven aan best bereid te zijn om te reizen voor dergelijke activiteiten, maar dan moet het wel betaalbaar en toegankelijk zijn, ook om 's avonds nog naar huis te kunnen komen.

“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).

“Er wonen hier wel echt veel oude mensen Er zijn voor ons eigenlijk weinig dingen te doen. In Gieten gaan veel jongeren weg, er gebeurt niks meer, het wordt gewoon saai. Er zijn geen huizen meer voor jonge mensen. Horeca verdwijnt, jeugdsoos is teruggedrongen”  
(Jongere uit Aa en Hunze).

Ook benoemen jongeren dat het voor hen belangrijk is 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 beperkt diverse aanbod aan in restaurants en supermarkten en aan en het feit dat het veenkoloniaal gebied het percentage rokers en mensen met overgewicht hoger ligt dan in de rest van Nederland. Zonder mobiliteit van personen blijft een ongezonere gewoonte langer de norm.

“Qua bijvoorbeeld vegetarisch aanbod lopen we hier wel echt achter!”  
(Jongere uit Hardenberg).

Specifiek benoemen jongeren dat betaalbaarheid van het OV voor hen heel belangrijk is. Ook reizigersvereniging Rover benadrukt dit.

“Een NS-jongerendagkaart is niet geldig bij Arriva of Blauwnet. Daardoor moet ik veel meer betalen om cultuur of horeca op te zoeken dan een jongere in de randstad. Dat vind ik oneerlijk.”  
(Jongere uit Hardenberg).

“Door decentralisatie van OV ontstaan problemen in ‘grensgebieden’ tussen die concessies. Dit is heel ingewikkeld. Vroeger had je een strippenkaart waarmee je door heel Nederland met de bus kon reizen. Tegenwoordig heeft elke vervoerder zijn eigen ‘dagkaart’. Kom je over de concessiegrens heen, dan moet je een nieuwe dagkaart aanschaffen”  
(Reizigersvereniging Rover).

“Als je vanuit het westen komt en je checkt voor de spits bijvoorbeeld in Den Haag in, en je moet van vervoerder wisselen in Zwolle (toevallig net nadat de spijtstijd is ingegaan) dan is dat peperduur!”  
(Reizigersvereniging Rover).

Dit soort ingewikkelde dingen jaagt mensen de auto in volgens Rover. De auto-afhankelijkheid wordt ook door jongeren benoemd. Zij zien dit zowel als een uitdaging, als ook als een kans.

“Ik ben altijd afhankelijk van vrienden die een rijbewijs hebben of van mijn ouders om me ergens heen te brengen. Dat is best vervelend”  
(Jongere uit Hardenberg).

“Ik heb geen last van de slechte bereikbaarheid want ik heb een rijbewijs. Ik kon ook met de scooter naar Gieten”  
(Jongere uit Aa en Hunze).

Met de juiste investeringen in infrastructuur en werkgelegenheid kan de regio aantrekkelijker worden voor jongeren die wel willen terugkeren, maar ook hun carrière willen voortzetten. De kunst zit hem in het vinden van een balans tussen het behouden van de unieke rust en het bieden van moderne kansen. Door te investeren in beide, kunnen de Veenkoloniën een aantrekkelijke regio blijven voor huidige en toekomstige generaties (RTV1, juni 2024).



In gesprek met de bewonersvereniging Kracht voor de Veenkoloniën wordt benoemd dat de unieke eigenschappen van deze regio wel wat meer geëtaleerd 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!

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 ertoe.” Een dergelijke investering in serieuze infrastructuur doet iets met het gevoel van eigenwaarde. Daarnaast ziet men een trein als een veel serieuzere verbinding dan de bus.

“Als een treinverbinding er eenmaal ligt, dan gaat deze gebruikt worden. Een busverbinding kan ieder moment nog opgeheven worden.”  
(Inwoner)

“De trein heeft een enorme aanzuigende werking”  
(Reizigersvereniging Rover).

Groen en ruimte worden veel genoemd als positieve kwaliteiten van deze regio. Dit trekt nu ook al nieuwe inwoners die hun werk goed op afstand kunnen doen en vooral op zoek zijn naar een betaalbaar huis, ruimte en natuur. Een betere bereikbaarheid zal dit alleen maar versterken. Maar dan moeten wel de kwaliteiten van dit landschap behouden blijven.

“De landschappelijke kwaliteiten van het Veenkoloniale landschap zijn echt uniek, de rechte lijnen en de kanalen, dat moeten we behouden en benutten”  
(Inwoner)

Een andere kwaliteit waar inwoners trots op zijn is Noaberschap. Dit is een sociale verhouding binnen een kleine gemeenschap zoals een buurt, waarin mensen elkaar bijstaan met raad en daad. Hier ligt echter ook een zorg als het gaat om het verbeteren van de bereikbaarheid; gaat dit niet verloren?

Een aantal inwoners roept op om de aanleg van deze spoorlijn te zien als een kans om het hele mobiliteitssysteem in de regio te herzien.

“Dit is de kans om bijvoorbeeld ook transportroutes van vrachtverkeer en landbouwverkeer opnieuw te bekijken. Want zoals die nu langs Nieuwediep lopen, verlaagt dat de leefbaarheid.”  
(Inwoner)

Veel mensen zien in de Nedersaksenlijn vooral een kans om de neerwaartse spiraal van het verdwijnen van voorzieningen te doorbreken.

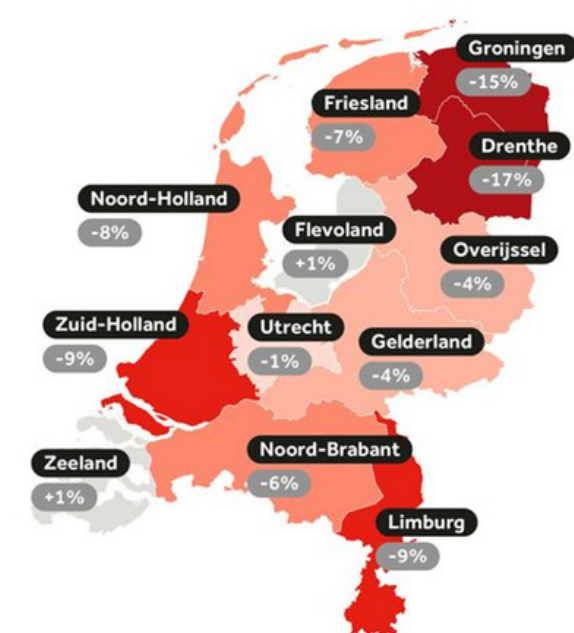
“Dat is niet alleen voor ons belangrijk, maar vooral voor de jongeren!”  
(Inwoner)

## Zorgen

Inwoners maken zich zorgen over verdere afname van regionale busverbindingen door de komst van een spoorlijn. Al jaren neemt het aantal bushaltes in Groningen en Drenthe af (zie afbeelding). Men is bang dat door de komst van een spoorlijn bepaalde busverbindingen niet meer rendabel zijn. Maar dat betekent wat voor de tussenliggende kernen, die wel met de bus, maar straks niet met de trein bediend worden.

## In noorden meeste haltes weg

Verandering in aantal bushaltes 2018-2023



data: analyse dienstregeling

“Kan ik straks nog wel met de bus van Gieten naar Groningen? Want Gieten krijgt geen station langs de Nedersaksenlijn. Dus ga ik er dan niet op achteruit?”  
(Inwoner)

Ook benoemden inwoners dat het in deze regio moeilijk is om een betaalbare woning te vinden. Er leeft daardoor enige angst voor ‘gebiedsgentrificatie’ (de instroom van kapitaalkrachtige huizenkopers elders uit het land). Waarin een betere bereikbaarheid zorgt voor een verdere stijging in de woningprijzen waardoor het voor lokale bewoners nog moeilijker wordt om een huis te vinden. Ook waarschuwen inwoners om niet enkel te focussen op het bouwen van starterswoningen. Daarmee komen (oudere) bewoners in een relatief kleine en slecht verduurzaamde woning in een vergelijkbare prijsklasse vast te zitten. Gezien dergelijke huizen het overgrote deel van de woningvoorraad betreft, wordt er gevraagd ook aandacht te hebben voor het creëren van doorstroom.

Naast het draagvlak voor de Nedersaksenlijn leven er bij inwoners ook specifieke zorgen over de aanleg van de lijn. 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? 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, zonder ook te investeren in het verbeteren van de huidige woningvoorraad.

Inwoners maken zich ook zorgen over de potentiële overlast die een spoorverbinding kan veroorzaken.

“Wordt er dan wel goed onderzoek gedaan naar geluidsoverlast? En kan mijn huis die trillingen wel aan?”  
(Inwoner)

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

Heel belangrijk is dat mensen heel graag echt mee willen denken en goed meegenomen worden in beslissingen. Omdat de Nedersaksenlijn een bottom-up initiatief is, ligt de voedingsbodem voor een goede samenwerking met de omgeving er al. De verbinding met omgeving moet echter in alle fasen van het MIRT goed opgezocht blijven worden.



† Veenkoloniaal landschap. Bron: Bewonersraad Kracht van de Veenkoloniën

Naam: Amira (22 jaar)

Woonplaats: Wilsum (net over de grens bij Hardenberg)

Beroep: student aan Universiteit van Amsterdam

“Een van mijn favoriete plekken is het rivierlandschap dat door het centrum van Hardenberg loopt, het Vechtpark. De rivier de Vecht en de natuur eromheen is prachtig en ik ben er dan ook regelmatig te vinden om te kanoën of suppen op de Vecht, echt een aanrader! Ik vind het ideaal om het de gezelligheid en drukte van het studeren in Amsterdam te combineren met het wonen in de natuur en de rust hier in de omgeving van Hardenberg.

Een goede en betaalbare treinverbinding is essentieel om de keuze te kunnen maken om in deze omgeving te blijven wonen tijdens studie of werk, zoals ik nu doe. Daarnaast wordt het ook makkelijker en aantrekkelijker om een duurzamere keuze te maken en vaker voor het reizen met de trein te kiezen als er een goede en betaalbare treinverbinding is. Doordat er lang niet altijd en overal OV beschikbaar is zijn we hier in deze omgeving al best wel afhankelijk van de auto, om van en naar het station te komen bijvoorbeeld. Maar als er dan ook nog eens geen goede treinverbinding is - zoals nu het geval naar Groningen - dan maakt het ons nog afhankelijker van de auto.”



## 2.2 Zorg

Voor het verzamelen van input over de zorg is gesproken met de zorggroepen Treant, Meander en Saxenburg (via de coalitie stationsgebied Hardenberg).

De regio Noordoost-Nederland staat voor diverse uitdagingen in de zorgsector. Deze uitdagingen zijn niet uniek voor deze regio, overal in Nederland spelen deze problemen (zie bijvoorbeeld het rapport: Kiezen voor Houdbare Zorg. Mensen, middelen en maatschappelijk draagvlak (rapport nr. 104, 2021) van de WRR). De effecten werken in de veenkoloniale context echter op een unieke manier door, vanwege een aantal specifieke omstandigheden (Gezondgroningen, 2024):

- + Er is in deze regio sprake van hogere (intergenerationele) ongezondheid en ongezondere leefstijl dan in de rest van Nederland (bron: Brede Welvaartmonitor Groningen 2022). De gezondheid en de levensverwachting van de Groninger ligt lager dan gemiddeld in Nederland. Vaak gaat dit gepaard met een lagere sociaaleconomische positie en/of armoede (zie ook de deelrapportage Brede Welvaart die in het kader van dit MIRT Onderzoek gemaakt is);
- + Het zorglandschap: het kost nu al moeite om in de relatief dunbevolkte gebieden de zorgvoorzieningen op peil te houden. Het aanbod van voorzieningen neemt verder af, terwijl de zorgvraag stijgt. Er is hierdoor ook sprake van een kwetsbare arbeidsmarkt. Verhoudingsgewijs werken in Groningen veel mensen in de zorg en het ziekteverzuim is voor Nederlandse begrippen hoog (regiobeeld Noord, 2022). De verwachte

afname van het aantal zorgverleners in de provincie heeft hierdoor een sterkere impact. Ondanks dat er relatief veel mensen in de zorg werken is er nog steeds een tekort aan zorgpersoneel, wat resulteert in overbelasting van het bestaande personeel en langere wachttijden voor patiënten. Dit tekort geldt zowel voor medische specialisten als voor verpleegkundigen en ondersteunend personeel. Zorginstellingen staan dan ook voor enorme uitdagingen bij het draaiende houden van hun bedrijfsvoering, dit maakt strategisch langetermijndenken moeilijker;

- + De bevolking vergrijsst en ontgroent sneller dan het Nederlands gemiddelde, wat leidt tot een toename van de zorgvraag. Ouderen hebben vaak complexe en langdurige zorg nodig, wat een aanzienlijke druk legt op zorginstellingen en -verleners. Daarnaast is de gemiddelde levensverwachting in dit deel van Nederland korter, mensen roken gemiddeld meer en hebben vaker last van overgewicht (onderzoek KRO Pointer, 2023).

Efficiëntere zorgverlening lijkt een deel van de oplossing, waarbij het stimuleren van zelfredzaamheid en samenredzaamheid, evenals het gebruik van beeldzorg, cruciaal is. Specialistische zorg zal zich steeds meer concentreren in Emmen en Groningen, terwijl de zorg in de tussenliggende kernen meer poliklinisch van aard zal worden. Mensen verblijven steeds korter in ziekenhuizen en gaan vaak daarna naar revalidatie- en herstellzorg in de buurt. Dit maakt de aanwezigheid van regiozorg steeds belangrijker, echter hebben veel zorginstellingen te maken met verouderde locaties die niet zijn ingericht op de hedendaagse uitdagingen. Dit maakt dat zij steeds meer

neigen naar het centraliseren van zorg in grote kernen. Al deze ontwikkelingen maken een goede bereikbaarheid alleen maar belangrijker.

“Hoe zorgen we ervoor dat we ook over 20 jaar kwetsbare mensen van zorg kunnen voorzien? Ook op het gebied van medewerkers zijn daar uitdagingen. Betere mobiliteit helpt zeker daarbij. Tot een uur reizen vinden ze over het algemeen acceptabel.”  
(Meander)

“Nu is het voor mensen die bijvoorbeeld in Stadskanaal of Ter Apel wonen heel moeilijk om naar een ziekenhuis in Emmen te komen. Een betere verbinding zou dat wel mogelijk maken. Dat maakt het makkelijker om kennis en krachten te bundelen en om van bijvoorbeeld Emmen echt een topziekenhuis te maken”  
(Treant).

De slechte bereikbaarheid van Emmen voor bewoners van Ter Apel, en daarin specifiek het COA, leidt ook tot veel ‘no-shows’ in het ziekenhuis.

“Die mensen zijn afhankelijk van een taxi om in het ziekenhuis te komen, maar ze weten niet altijd hoe dat werkt of worden niet opgehaald. Daar gaan denk ik ook wel veel kosten voor het COA mee gemoeid, met al die taxi transporten”  
(Treant).

Meer mobiliteit zorgt bovendien voor een rijkere mix aan mensen in een gebied, wat kan helpen om cirkels van ongezond gedrag, zoals roken, te doorbreken.

“Er is tegenwoordig een groeiend besef dat een gezonde leefstijl niet alleen de verantwoordelijkheid is van het individu, maar ook van de maatschappij. Een individu met een ongezonde leefstijl zal zelf aanpassingen moeten doen aan die leefstijl, maar vanuit de samenleving moeten ook stappen worden gezet om een leefomgeving te creëren die inspireert tot en bijdraagt aan een gezonde leefstijl” - Koert van Ittersum hoogleraar Marketing en Consumentenwelzijn RUG (Onderzoek Kwetsbare groepen in het Groninger gezondheidslandschap Aletta Jacobs School of Public Health).

Daarnaast is er behoefte aan meer innovatie en digitalisering in de zorg om de efficiëntie te verbeteren en de zorgkwaliteit te verhogen. Hier ligt ook een kans. Er zitten heel innovatieve techniekbedrijven en goede technische MBO-opleidingen in de regio. Hier kunnen veel goede zorginnovaties ontwikkeld en gemaakt worden. Denk bijvoorbeeld aan slimme apps, of een bril die automatisch oogdruppels kan geven.

“Dat is ook juist zo belangrijk in de gemeenschap, dat we de harde kant van techniek kunnen koppelen met de zachte kant van zorg, zodat we tot slimme oplossingen gaan komen” (Treant).

Verder zitten er een aantal goede zorgopleidingen in Groningen (stad) en Emmen (NHL Stenden), het is echter een barrière voor net afgestudeerden om na hun studie in Groningen of Emmen in kernen als Ter Apel of Stadskanaal te gaan wonen en werken, omdat ze in deze fase van hun leven vaak nog erg gericht zijn op de stad. In Groningen of Emmen

wonen en bijvoorbeeld in Ter Apel werken zou dan een goede oplossing zijn, maar omdat deze kernen nu slecht bereikbaar zijn, is die stap groot. Daarnaast is het vaak zo dat het voor partners van zorgmedewerkers niet altijd even makkelijk is om een passende baan in de regio te vinden.

“We moeten daarom wellicht ook meer gaan inzetten op een partnerprogramma als we de juiste specialisten aan ons willen binden. Daarbij helpt een verbinding zoals de Nedersaksenlijn natuurlijk enorm, want dat we als we verschillende sectoren dichterbij elkaar brengen en beter verbinden, dan is het makkelijker om ook de partner aan een baan te kunnen helpen” (Treant).

Het zorglandschap en de sociaaleconomische positie van deze regio zorgen voor uitdagingen. Maar er zijn ook specifieke kenmerken van deze regio die juist een positief effect op gezondheid hebben of kunnen hebben.

- + De luchtkwaliteit is beter dan in grote andere delen van Nederland. Er is minder sprake van stikstof, roet en fijnstof.
- + Er is relatief vele ruimte en groen per inwoner. Wageningen UR berekende de hoeveelheid openbaar groen per vierkante meter in de bebouwde kom per woning voor 31 grote Nederlandse gemeenten. Emmen staat in deze ranglijst op de 2e plek.
- + Aan het UMCG wordt veel hoogwaardig zorgpersoneel opgeleid. Echter is er nu nog een barrière voor net afgestudeerden om zich te vestigen in kernen als Ter Apel of Stadskanaal. Wonen in Groningen en werken in Ter Apel zou een goede oplossing zijn, maar de slechte bereikbaarheid maakt deze stap groot.

- + Noaberschap. In deze regio zorgen mensen voor elkaar. In de toekomst zal de afhankelijk van mantelzorgers alleen nog maar toenemen, dus het omkijken naar elkaar is een belangrijke eigenschap die in deze regio reeds aanwezig is.
- + De grens tussen Nederland en Duitsland is in deze regio niet hard. Er is potentie om jonge zorgmedewerkers uit Duitsland te halen en samen te werken met Duitse zorgopleidingen. De verbinding Emmen-Rheine helpt daar ook enorm bij.

## 2.3 Onderwijs

Voor het verzamelen van input uit het onderwijs is gesproken met het Drenthe College, ROC van Twente, Universiteit Twente, Alpha College, het Noorderpoort College en Trivium Scholengroep.

Ook in het onderwijs heeft men te maken met grotere 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. Dit tekort leidt tot hogere werkdruk voor het bestaande onderwijspersoneel en soms tot het uitvallen van lessen, wat de kwaliteit van het onderwijs niet ten goede komt.

Jongeren in het MBO komen doorgaans met de bus, fiets of auto naar school, hoewel de fiets afneemt in populariteit (Drenthe College, ROC van Twente). Zeker de jongere studenten zijn doorgaans sterk afhankelijk van het busnetwerk, wat de afgelopen jaren is verschaald waardoor de autoafhankelijkheid vergroot is. Zo is bijvoorbeeld de snelbus tussen Emmen en Hogeveen in 2012 opgeheven, wat zichtbare gevolgen heeft gehad in het aantal leerlingen wat naar Emmen komt. Studenten kiezen dan liever een studie in Zwolle (Drenthe College).





# Potentiële stationslocatie in ter Apel



In het hoger onderwijs voelen studenten zich door de lange reistijden naar de (grotere) steden beperkt in hun studie- en stagekeuze. Dit resulteert bijvoorbeeld in HAVO-scholieren die kiezen voor een MBO-opleiding in de buurt of jongeren die in Groningen gaan studeren i.p.v. een technische opleiding te volgen in Enschede. Ook zijn er voorbeelden van studenten die zijn gestopt met hun studie omdat zij de reistijd niet volhielden.

“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).

Ook komt onder-advisering, waarbij een kind een lager schooladvies krijgt dan het mogelijk aankan, relatief veel voor in de regio (zie afbeelding op pagina 16).

Scholen merken ook dat, door de afname van voorzieningen, meer opgaven naar de school toe komen. Denk bijvoorbeeld aan (geestelijke) gezondheidszorg en armoedebestrijding.

“Een schoolbestuur is hier echt voor meer dan alleen onderwijs verantwoordelijk”  
(Trivium).

### Clustervorming

Een belangrijke schakel in het aantrekken en behouden van jongeren, is het beschikbare banenaanbod en de aanwezigheid van interessante bedrijven. Bedrijven komen echter niet als er onvoldoende personeel beschikbaar is, wat maakt dat het een kip-ei verhaal wordt. Om dit tegen te gaan spelen er op dit moment verschillende initiatieven op het gebied van clustering van onderwijs en bedrijven. Een voorbeeld hiervan is Greenwise Campus, een initiatief van NHL Stenden, Drenthe College, Rijksuniversiteit Groningen, Provincie Drenthe en de gemeente Emmen, maar ook IQ BLVD en Makeport Mercurius. Allemaal initiatieven waarin bedrijven, onderwijsinstellingen en overheden hun krachten bundelen en die de trots, kracht en bereidheid om initiatief te nemen laten zien van dit deel van het land. HUB-vorming van dit soort clusters rondom stationsgebieden zorgt ervoor dat studenten, werknemers en werkgevers elkaar makkelijk kunnen bereiken. In Hardenberg spelen daarom concrete plannen om het stationsgebied om te dopen tot een plek waar wonen, werken, leren en gezondheid samen komt (ambitiedocument stationsgebied Hardenberg).

Naast het verbinden van de steden aan de Nedersaksenlijn kan deze verbinding ook bijdragen aan het verbeteren van ketenmobiliteit met het omliggende gebied.

“Het Stationsknooppunt is een superstrategische plek voor de IQ BLVD. Want daar komt alles samen. Voor bedrijven in de high-tech maakindustrie staat of valt alles met talent in het bedrijf. We kunnen de meest geavanceerde machines aanschaffen, maar zonder de juiste mensen zijn we nergens. Dus daar moeten we met elkaar in investeren. De studenten van nu zijn onze toekomstige werknemers. Zij komen met de trein naar Hardenberg, lopen vervolgens via de IQ BLVD naar school. Zo krijgen ze elke dag een gezonde dosis techniek. En als de Nedersaksenlijn er straks is, zijn er alleen maar meer kansen. Want dan heeft het Stationsknooppunt een rechtstreekse verbinding met het hoger en universitair onderwijs in de regio”  
(Ondernemer).

Een ander voorbeeld van clustervorming is De Universiteit van het Noorden, een initiatief van de RUG, het UMCG, Hanze, NHL Stenden, Van Hall Larenstein en het noordelijk mbo. Met de Universiteit van het Noorden willen de aangesloten onderwijs- en kennisinstellingen een boost geven aan de brede welvaart in Noord-Nederland en de transities zoals geformuleerd in de een kennisagenda. Dit wordt gerealiseerd door slim gebruik te maken van elkaars campus-faciliteiten, het toegankelijk maken van elkaars onderwijs en het stimuleren van hybride onderzoeksgroepen en ondernemerschap. Vanuit dit samenwerkingsverband wordt ook ingezet op het leveren van een bijdrage aan het zogenaamde plan ‘Beethoven’, bedoeld om de semicon industrie en bedrijven als ASML voor Nederland te behouden.

Noord-Nederland verwacht tussen 2025 en 2030 3.200 extra afgestudeerden per jaar in de techniek te kunnen leveren. Hiervoor wordt een aantal nieuwe opleidingen ontwikkeld zoals onder andere een opleiding Instrumentenmakerij (mbo), een Associate Degree Analysetechnieken (hbo) en een Engineering Doctorate Autonomous Systems (wo). Daarnaast zal er worden gestuurd op het verhogen van de instroom van techniekstudenten, het verminderen van de uitval van techniekstudenten, het benutten van onbenut arbeidspotentieel. Een betere bereikbaarheid is hiervoor essentieel.

Betere bereikbaarheid zorgt daarnaast ook voor een beter vestigingsklimaat. Waar vroeger de Philipsfabriek in Stadskanaal gevestigd was en zorgde voor voorzieningen als een ziekenhuis, schouwburg en zelfs een heus vliegveld is nu een leeg terrein. Maar het idee dat er wellicht een station in Stadskanaal komt, wakkert het vuur voor herontwikkeling van het terrein aan. SealteQ, Avitec en Witec, de onderwijsinstellingen Ubbo Emmius en Noorderpoort en de gemeente Stadskanaal werken samen om Makeport Mercurius te laten verrijzen. Makeport Mercurius versterkt ondernemers en onderwijs in de regio. Ze jagen innovaties in de circulaire maakindustrie aan en lossen vraagstukken van ondernemers op. Daarbij maken ze nieuwe samenwerkingen mogelijk met nieuwe verdienmodellen als resultaat. De inkomsten vloeien terug in de regio. Zo werken ze samen aan een sterke maatschappij, toekomstbestendig bedrijfsleven én volop ruimte voor opleiding en werkgelegenheid.

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.

## De oude spoorlijn bij Stadskanaal



## 2.4 Bedrijfsleven

Voor input vanuit het bedrijfsleven is gesproken met IQ-Boulevard, de Investerings- en ontwikkelingsmaatschappij voor Noord-Nederland (NOM) en Makeport Mercurius. In verschillende gesprekken, ook tijdens de maaddagen, komt naar voren dat de regio een heel aantal prachtige bedrijven huisvest. Veel ondernemers hebben hun wortels in deze omgeving.

“Het zijn vaak van oorsprong familiebedrijven die echt geworteld zijn in het gebied. Die gaan ook niet zomaar weg maar willen echt investeren om medewerkers hier te houden. Dat is echt uniek” (IQ BLVD).

### Meer podium voor innovatieve bedrijven

Naast kleine familiebedrijven is er ook een heel aantal ‘onbekende diamanten’ aanwezig; toonaangevende spelers op het gebied van innovatie, high-tech, techniek en de maakindustrie. Deze bedrijven zijn echter bij mensen buiten de regio doorgaans niet bekend.

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

In Emmen zit bijvoorbeeld een aantal innovatieve bedrijven, waaronder enkele toeleveranciers van ASML. In Ter Apel bestaat het eitwit-cluster Ter Apel Kanaal (TAK), dat een belangrijke rol speelt in de transitie naar duurzame voedselproductiesystemen. En de regio Twente staat al sinds jaar en dag bekend om de bouw- en technieksector. In deze regio zijn grote bedrijven in de maakindustrie actief zoals VDL-groep, Thales, Stork en Holec.

Naast deze bedrijven worden hier ook alle denkbare beroepsopleidingen aangeboden op het gebied van bouwen, infrastructuur, afbouw, houtbouw, (installatie)techniek, wonen etc. Helaas zijn dergelijke opleidingen steeds minder populair, terwijl de vraag naar deze mensen alleen maar blijft groeien. De verbinding tussen Drenthe en Twente biedt veel kansen in het aantrekken van toekomstige vakmensen, die Nederland de komende jaren hard nodig zal gaan hebben (ROC van Twente).

Noord-Nederland beschikt over bedrijven die high-tech componenten en systemen maken die aansluiten bij de behoeften van de semiconductie industrie. Bijvoorbeeld geavanceerde materialen, componenten met een grote precisie en over systemen die sensortechniek, mechatronica, slimme software en elektrotechniek combineren. Witec, Hittech en NTS Norma zijn daar bekende voorbeelden van. Zij zijn al jaren toeleverancier van ASML. Helaas kiezen bedrijven er nu soms nog voor om bijvoorbeeld de R&D-afdeling niet in de regio te vestigen omdat studenten en kenniswerkers moeilijk bij de bedrijven in de regio kunnen komen vanuit hun vaak stedelijke woonmilieu. Een betere bereikbaarheid kan ook hierin het verschil maken.

Een ander voorbeeld van een innovatieve multinational die zich in de regio wil vestigen is SHINE, een innovatief bedrijf dat techniek ontwikkelt voor productie van isotopen waar kanker mee kan worden behandeld. Het bedrijf zocht een locatie waar het zijn plannen voor de bouw van een nieuwe fabriek voor de productie van medische isotopen zou kunnen realiseren. De keuze is - als alle plannen doorgaan - gevallen op Veendam

De bedrijven hebben allemaal groeiambities, maar lopen tegen beperkingen aan. Strategische ontwikkeling van bedrijventerreinen, die (per OV) 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. Daarnaast is er de hoop dat de belofte van een spoorverbinding en bijbehorende stations alleen al gaat zorgen voor een beter vestigingsklimaat (zie hoofdstuk Onderwijs-clustervorming). Veel van de bedrijven hebben ook duurzaamheidsdoelstellingen met als gevolg dat ze hun medewerkers anders zouden willen laten reizen. Op dit moment is het OV geen optie en is het dus moeilijk om ander (duurzamer) reisgedrag te stimuleren en de doelstellingen te halen.

Volgens het Financieel Dagblad wordt dit bevestigd door Dutch TechZone (DTZ), een regionaal netwerk van bedrijven, overheid en onderwijs. ‘Ondernemers willen een deel van de welvaart teruggeven aan de regio’, zegt Arend Jan Pothof, bestuurslid van DTZ en directeur van Distrivers, een levensmiddelengroothandel in Hoogeveen. DTZ-directeur Henriëtte Herbschleb: ‘Als er iets moet gebeuren, zetten we gezamenlijk de schouders eronder. Samen krijgen we hier dingen voor elkaar. Dat is het DNA van de regio. Samen lukte het om de A37 en de Duitse A31 te verkrijgen en de regio hoopt dat door vastbeslotenheid en eensgezindheid ook de Nedersaksenlijn er over niet al te lange tijd zal liggen.’ (Financieel Dagblad- ‘Betalen voor de Nedersaksenlijn, dat doet het bedrijfsleven hier gewoon’- juli 2024).

Ook aan de Duitse kant van de grens zitten veel bedrijven die heil 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 Munster-Osnabrück in Duitsland. Dat biedt kansen voor meer grensoverschrijdende samenwerking in het bedrijfsleven en het uitwisselen van arbeidskrachten. Zie voor een uitgebreider inzicht in de grensoverschrijdende kansen hoofdstuk 3- Over de grens.

### Goederenvervoer

Met de Nedersaksenlijn ontstaat een directe spoorverbinding tussen de overslagpunten goederenvervoer; Euroterminal Emmen-Coevorden-Hardenberg (Coevorden) en Groningen Railport (Veendam). Het potentieel van de Nedersaksenlijn is dan ook niet alleen voor reizigers, maar biedt ook mogelijkheden voor goederenvervoer. Euroterminal Coevorden ziet veel potentie in een spoorverbinding naar het noorden (zowel richting Veendam/Delfzijl als Zwolle en de waterstofterminal in de Eemshaven). Het Getec park in Emmen heeft al een spooraansluiting en de vraag naar mogelijkheden voor vervoer per spoor vanuit de ondernemers op het Getec Park in Emmen neemt toe. Vervoer per spoor van grondstof tot eindproduct wordt bedrijfseconomisch gezien steeds interessanter, gezien de stijgende brandstofkosten van het vrachtverkeer. ProRail geeft aan dat er zo'n 2 á 3 goederentreinen per week op het traject verwacht kunnen worden.

“De trein is de schoonste en veiligste vorm van vervoer, ook voor gevaarlijke stoffen. Die kun je echt beter over het spoor laten gaan dan in vrachtwagens over de snelweg.

De druk op de weg wordt ook steeds groter, daar kan het spoor echt een oplossing voor bieden”  
(Euroterminal Coevorden)

Vanuit de omgeving zijn er ook zorgen over de potentie voor goederenvervoer over de Nedersaksenlijn. Euroterminal Coevorden begrijpt die zorgen, maar geeft ook aan dat er de afgelopen jaren veel aan gedaan is om die overlast van goederenvervoer te beperken.

“Qua geluidsoverlast zijn de afgelopen jaren veel investeringen gedaan om het geluid te verhinderen (geen stalen remmen meer). Ook het spoor ligt tegenwoordig veel strakker in de grond.”  
(Euroterminal Coevorden)

## 2.5 Toerisme, recreatie en natuur

Voor input over toerisme, recreatie en natuur is gesproken met Staatsbosbeheer en Zo!Groningen.

De provincies Groningen, Drenthe en Overijssel bieden een unieke mix van natuurlijke schoonheid, cultureel erfgoed en gevarieerde landschappen. Groningen kent gebieden zoals het eeuwenoude Oerbos van Westerwolde (waar zelfs ijsvogels gespot kunnen worden), het Nationaal Park Lauwersmeer en de Waddenzee. Drenthe staat bekend om haar uitgestrekte natuurgebieden met hunebedden en ook in Overijssel is er veel groen te vinden, zoals bijvoorbeeld het nationaal park Sallandse Heuvelrug.

Alle provincies kennen prachtige fietsroutes, cultureel erfgoed en historische gebouwen. Daarnaast is er een aantal van de donkerste plekken van Nederland te vinden, wat voor unieke blikken op de sterrenhemel zorgt. Ondanks de aantrekkingskracht van het vele groen en prachtige natuur, is er, met name in Oost-Groningen, weinig aanbod aan (grootschalige) verblijfslocaties zoals bijvoorbeeld een vakantiepark.

Wel ligt er op 8km van Ter Apel net over de grens Schloss Dankern. Naar eigen zeggen het grootste vakantiepark van Duitsland. Door de verbinding kan de bereikbaarheid hiervan sterk verbeteren.

“Als mensen naar de regio komen als toerist moeten ze er wel ook kunnen verblijven. Maar dit aanbod is natuurlijk vraag-gedreven, dus er ontstaat een soort loop. Is er geen vraag? Dan komt er geen aanbod. Is er geen aanbod, dan komt er geen vraag. Betere bereikbaarheid kan dat doorbreken” ZO!  
Groningen.

Daarnaast zijn er ook veel unieke bestemmingen in de regio die een veel grotere toeristische trekpleister zouden kunnen worden als deze beter bereikbaar zouden worden. Denk bijvoorbeeld aan de vesting Bourtange of het klooster Ter Apel.

Er wordt door verschillende organisaties hard gewerkt om meer toerisme naar de regio te halen. Betere bereikbaarheid helpt daarbij maar daarnaast moet er ook aanbod zijn. Daar is misschien wel meer voor nodig dan alleen een impuls op het gebied van bereikbaarheid.

“Zou hier misschien niet een dependance van het Rijksmuseum moeten komen, vergelijkbaar met Louvre-Lens?”  
(Zo!Groningen).

De Nedersaksenlijn zou een verbinding betekenen tussen verschillende recreatiegebieden in Noord-Oost Nederland waardoor het als geheel aantrekkelijker wordt om hier als toerist naar toe te komen. Het verbindt bijvoorbeeld het Vechtdal in het noorden van Overijssel met de Hondsrug in Drenthe en de Oude Veenkoloniën in Groningen maar ook Wildlands Zoo in Emmen met bijvoorbeeld Wonderwereld in Ter Apel. Zo kan ook Groningen profiteren van de vakantieparken en grotere verblijfslocaties waarvan in Drenthe en Overijssel meer aanbod is.

Men is trots op de natuur en wil dit graag in ere houden. Zo is het unieke van het veenkoloniale landschap bijvoorbeeld de kanalen en de rechte lijnen, iets wat de inwoners liever niet kwijt willen. Ook met het oog op de toekomst is het belangrijk om aandacht te schenken aan de natuur en water de ruimte te geven. Staatsbosbeheer en Natuurmonumenten zetten zich samen met boeren in voor het beschermen en verder ontwikkelen van het beeklandschap Ruiten Aa. Door de beek te laten kronkelen verbetert het waterleven en is er meer ruimte voor water (Ruiten Aa). Inwoners maken zich ook wel zorgen over het landschap wanneer er een spoorverbinding aangelegd gaat worden.

“Tast deze spoorverbinding de natuur en het landschap niet aan?”  
(Inwoner).

Ook probeert Staatsbosbeheer meer op te trekken met Duitsland en het gebied als één natuurregio te zien.

“De natuur houdt geen rekening met landsgrenzen, dus dat moeten wij ook niet doen”. (Staatsbosbeheer)

Volgens Staatsbosbeheer is niet alleen de ligging van deze regio uniek.

“Door heel Nederland hebben wij moeite om onze onderhoudsteams en boswachtersteams in te vullen, behalve hier”.



† Twee pagina's uit het Magazine "Bezoek Westerwolde". Bron: ZO! Groningen

# 3. Over de grens





### 3.1 Kansen voor versterking grensregio

Ook aan de Duitse kant van de grens zitten veel bedrijven die heil 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 Munster-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 sociaaleconomische 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-Neuenhausuis.

Henk Jumelet, provinciebestuurder zegt:

"Ik woon zelf vlak bij 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))

### 3.2 Nedersaksenlijn als katalysator

De Nederlandse Nedersaksische regio's kunnen leveren van succesvolle voorbeelden van economische ontwikkeling over de grens. Deze voorbeelden laten zien hoe investeringen in infra en nauwe samenwerking tussen ondernemers, onderwijs en zorginstellingen kan leiden tot een krachtige regio.

### 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 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 weer is aangesloten op het Duitse spoornet en dit is gecombineerd met ruimtelijk 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 barrière vrije 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 de 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 snel-weg 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 NSL versterkt het gebruik van OV

Reizigersvereniging Rover benadrukt ook dat cijfermatige prognoses rondom vervoerswaarde in het verleden vaak veel positiever hebben uitgedrukt 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".



# 4. Conclusie



## 4.1 Opgaven, bouwstenen en denkrichtingen door de ogen van de omgeving.

Tijdens het MIRT onderzoek zijn vijf maakdagen georganiseerd met een brede afvaardiging van ambtenaren van gemeenten en organisaties zoals waterschappen en ProRail. Tijdens deze maakdagen zijn eerst opgaven voor de regio gedefinieerd, waarna er is nagedacht over bouwstenen om deze opgave aan te pakken.

Uiteindelijk heeft dit tot een aantal verschillende denkrichtingen geleid die in het eindrapport tot een perspectief zijn gebracht (zie deelrapport Ruimte en Brede Welvaart). Gedurende dit proces zijn deze opgaven, bouwstenen en denkrichtingen gespiegeld met de omgeving. De inzichten hieruit zijn verwerkt tijdens het proces en zijn deels al benoemd in deze rapportage.

Voor de specifieke inzichten per opgave verwijzen we graag naar Bijlage 1- Opgaven door de ogen van de omgeving.

## 4.2 De kern

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 en het doorbreken van het ‘slachtofferdenken’. Deze spoorlijn gaat over het beter verbinden van talent en innovatiekracht in een regio waar ruimte en groen nog ruimschoots te vinden zijn.

We hebben deze verbinding trots, talent en innovatiekracht in beeld gebracht middels de verhaallijn “Mijn Nedersaksenlijn” die op de website [www.denedersaksenlijn.nl](http://www.denedersaksenlijn.nl) de komende maanden gevuld gaat worden. Een aantal van deze verhalen is ook in dit rapport vervlochten, zoals de verhalen van Amira en Piet. Mijn Nedersaksenlijn leidt tot een concrete verbeelding van welke potentie er in deze regio zit en waarom het zo belangrijk is om die beter te verbinden.

De algehele tendens over de komst van de Nedersaksenlijn in de omgeving 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 komst Nedersaksenlijn. Deze zorgen zijn een heel belangrijk startpunt voor het omgevingsmanagement in de volgende fase van de MIRT procedure.

*Wij danken alle organisaties, bedrijven en personen die input hebben geleverd voor dit rapport.*

### Hoofdconclusie

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.

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 over het beter verbinden van talent en innovatiekracht.

Inwoners, onderwijs, toerisme, zorg en bedrijfsleven zien de meerwaarde van een spoorverbinding voor de regio.

**Achtergrondrapportage Participatie**  
**20 september 2024**