

MIRT onderzoek Nedersaksenlijn

Ruimte en Brede welvaart





MIRT onderzoek Nedersaksenlijn
Deelrapportage Ruimte en Brede Welvaart

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**



Inhoudsopgave

1	Inleiding	p. 4
1.1	Aanleiding	5
1.2	Voorgeschiedenis	6
1.3	Aanpak & werkwijze	7
1.4	Leeswijzer	8
2	Probleemstelling	9
2.1	Invalshoeken voor de analyse	10
2.2	Analyse Brede welvaart	11
2.3	Werk en opleiding	17
2.4	Zorg en vergrijzing	20
2.5	Voorzieningen en ontgroening	21
2.6	Wonen en ruimtelijke ontwikkeling	22
2.7	Landschap, klimaat en toerisme	23
2.8	Mobiliteit	24
2.9	Doelstellingen van de Nedersaksenlijn	25
3	Denkrichtingen	29
3.1	Verkenning in denkrichtingen	30
3.2	A Innovatie verbonden	33
3.3	B Knooppunt Emmen XL	35
3.4	C Ruimte voor initiatief	37
3.5	D Regiopark Nedersaksen	39
4	Effecten Brede welvaart	41
4.1	Nedersaksenlijn als katalysator Brede welvaart	42
4.2	Directe effecten Nedersaksenlijn	44
4.3	Indirecte effecten (Brede welvaartseffecten)	44
5	Naar een ontwikkelperspectief	53
5.1	Ontwikkelperspectief: aantrekkelijk en innovatief	54
5.2	Directe effecten ontwikkelperspectief	56
5.3	Indirecte effecten ontwikkelperspectief	60
5.3	Conclusie	64

<Bijlagenrapport separaat>

Hoewel Nederland relatief klein is, kent ons land aanzienlijke regionale verschillen. 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. Bepaalde gebieden in Nederland, veelal gelegen buiten de economische centrumgebieden, hebben te maken met een stapeling van achterstanden op één of meer aspecten. Deze situatie is niet nieuw, maar de ongelijkheid neemt de laatste jaren verder toe.

Doordat de bedrijvigheid zich nu voornamelijk concentreert in economische kerngebieden zoals de Randstad en de regio Eindhoven, geldt datzelfde voor de werkgelegenheid, het aanbod van diensten en voorzieningen enzovoort. In de regio's buiten de economische kerngebieden is het vaak rustiger en is er vaak meer ruimte. Dat laatste maakt deel uit van de charme van die gebieden; het wordt als zeer positief ervaren. Deze positieve waardering weegt echter steeds minder op tegen de gegroeide verschillen in brede welvaart en negatieve ontwikkelingen die elkaar versterken. Essentiële voorzieningen in de regio's brokkelen gelijktijdig af: basisscholen gaan dicht, huisartspraktijken verdwijnen, winkels sluiten hun deuren, bushaltes worden opgeheven. Deze neerwaartse spiraal van verschraling heeft verstrekkende gevolgen voor het gemeenschapsleven in een regio. De leefbaarheid van dorpen, buurten en gemeenschappen komt onder druk te staan en dit leidt in diverse regio's tot achterstanden. Dit betreft onder meer verschillen in gezondheid (de gemiddelde levensverwachting is in sommige gebieden zeven jaar lager dan elders) en de hoogte van het gemiddelde inkomen. Ook is de beschikbaarheid van culturele voorzieningen, openbaar vervoer en ontmoetingsplekken in bepaalde regio's onder de maat.

uit: Elke regio Telt, een nieuwe aanpak van verschillen tussen regio's. Raad voor de leefomgeving i.s.m. Raad voor Openbaar Bestuur en Raad Volksgezondheid en Samenleving. maart 2023

1. Inleiding

Hoofdconclusie

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. In het ontwikkelperspectief Aantrekkelijk en Innovatief 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 verbetering van de OV-bereikbaarheid vormt een vliegwiel voor de sociaal-economische ontwikkeling door het vormen van een verbindende schakel in de gewenste ontwikkelingen voor onderwijs, arbeidsmarkt, wonen en toerisme.

Het ontwikkelperspectief scoort daardoor zeer goed op de brede welvaart indicatoren Arbeid & Vrije tijd en Materiële welvaart. Ook scoort zij 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.

1.1 Aanleiding

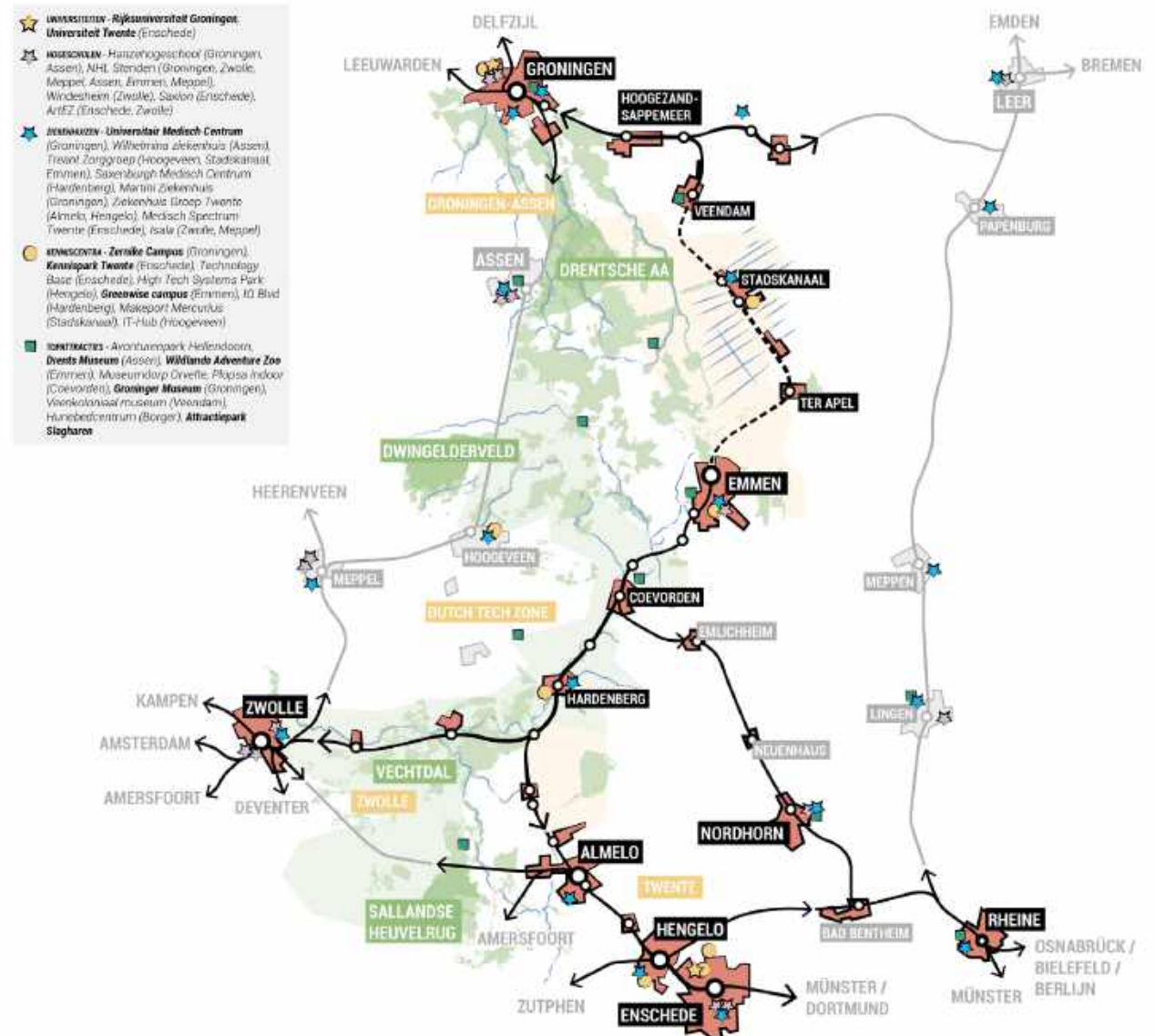
Het is de ambitie van de regio, om het ontbrekende stuk spoor tussen Stadskanaal en Emmen aan te leggen en daarmee de Nedersaksenlijn te realiseren. Hiermee worden de provincies Groningen, Drenthe, Overijssel en het grensgebied van Duitsland verbonden.

De beoogde Nedersaksenlijn is meer dan een spoorlijn; het vormt een katalysator om sociaaleconomische structuren te versterken, investeringen in de leefomgeving te stimuleren en grensoverschrijdende samenwerkingen te verbeteren.

De Nedersaksenlijn is geen infraproject, maar een verbidingsproject. De Nedersaksenlijn verbindt niet alleen fysiek, maar ook economisch, sociaal en emotioneel. 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.



† Bidboek aangeboden aan de Kamercommissie in 2022



† Kaartbeeld: bidboek Nedersaksenlijn 2022

1.2 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 aan de westkant van Veendam 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.

Wanneer het bestaande spoor tussen Coevorden en Emmen grotendeels dubbelspoor is, 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 ca. 2032 zijn ook Groningen en Stadskanaal per spoor verbonden (onder voorbehoud van de realisatie van ERTMS). Op dit moment wordt in opdracht van de provincie Groningen door ProRail onderzocht op welke wijze het spoor tussen Veendam en Stadskanaal gereactiveerd kan worden. 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 een bidbook uit, waarin de opgaven en kansen van de Nedersaksenlijn voor het eerst integraal in beeld worden gebracht op hoofdlijnen.

Bidbook Nedersaksenlijn

In november 2022 wordt het "bidbook Nedersaksenlijn, katalysator voor regionale structuurversterking" door vertegenwoordigers

uit Noordoost-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.

Onderzoek naar het ontbrekende deel Emmen-Stadskanaal moet worden gestart. Hiermee werd het MIRT-onderzoek voorgesteld voor de Nedersaksenlijn van Groningen tot Twente, met het ontbrekend trajectdeel Stadskanaal – Ter Apel – Emmen.

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 half uur in het centrum van Groningen staat is voor hen heel belangrijk. En ondertussen komt Veendam weer tot leven.



† Intentieverklaring 2022 Coevorden - Neuenhaus- Bad Bentheim



† Reactivering 2011 spoorlijn naar Veendam (vanuit Groningen)

1.3 Aanpak

Rijk en regio hebben een gezamenlijke Nedersaksenlijn-projectorganisatie ingesteld met de opdracht om het MIRT-onderzoek Nedersaksenlijn uit te voeren. Het consortium van Twijnstra Gudde, Studio Bereikbaar, Must, Decisio, Move Mobility en Sweco werkte vanuit diverse expertises samen met opdrachtgevers en stakeholders aan deze onderzoeksopgave. Hierin verkennen we de randen van het speelveld om toe te werken naar een ontwikkelperspectief als input voor het BO MIRT najaar 2024, waarin besloten moet worden om een MIRT-verkenning te starten.

Dit gebeurde in drie parallelle werksporen:

- + Werkspoor 1 Ruimte en Brede Welvaart.
- + Werkspoor 2 Spoor: Vervoersconcept, Ontwerp en Kosten
- + Werkspoor 3: Participatie

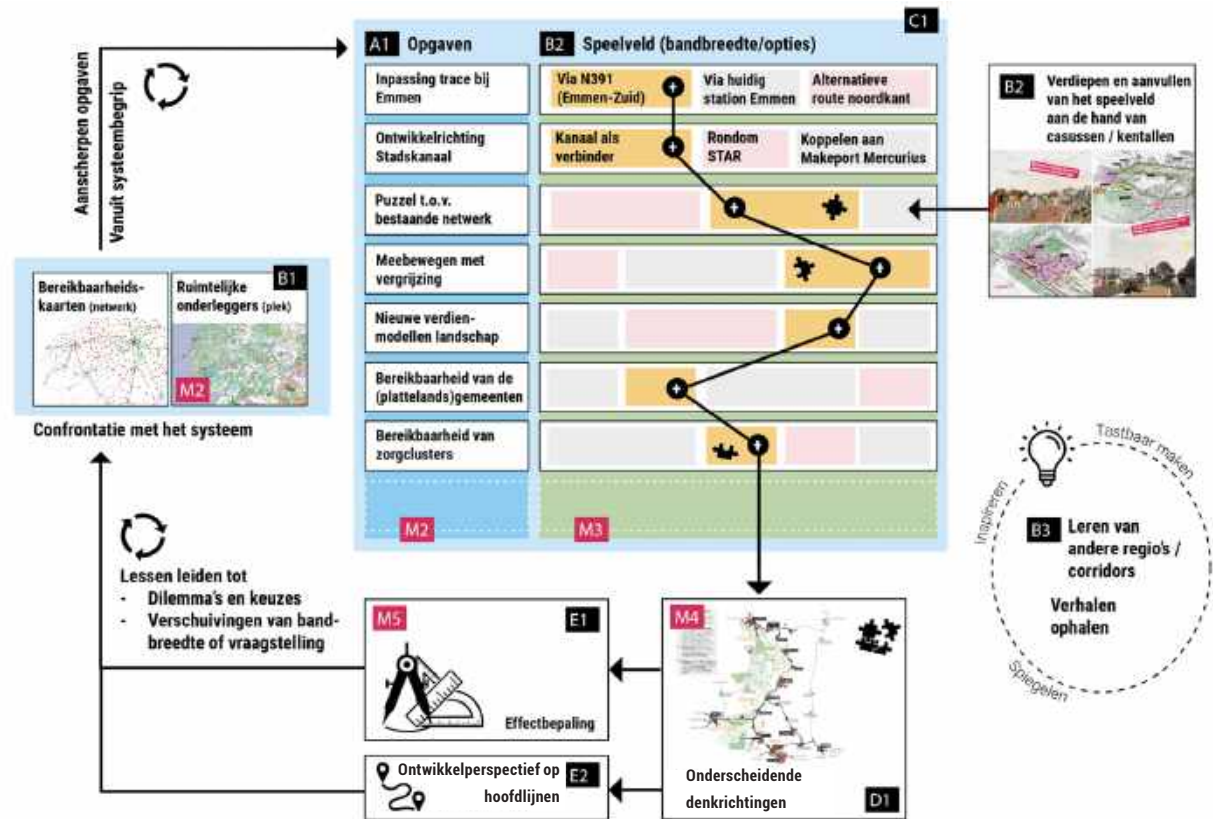
Dit deelrapport omvat de deelstudie 'Ruimtelijke verkenning en Brede Welvaart' van het MIRT-onderzoek van de Nedersaksenlijn.

Tussen de verschillende expertises en werksporen vond regelmatige afstemming plaats in interne werkgroepen, maar ook op de Nedersaksen-maakdagen kwam de inhoud samen. Op deze brede maakdagen werd de inhoud van het onderzoek besproken met betrokkenen van Rijk en regio. De bijlagen van deze rapportage zijn geordend naar maakdagen, waarin beeldmateriaal en onderzoeksresultaten werden aangescherpt met de deelnemers van de maakdagen.

Vanuit verschillende invalshoeken is de probleemstelling geformuleerd. Met de eerdere totstandkoming van het bidbook van de Nedersaksenlijn door de regiopartners is de basis gelegd voor het deelrapport 'Ruimte en Brede welvaart'.

Daarbij is een verdere ruimtelijke verkenning uitgevoerd met input van gesprekken, locatiebezoeken en ontwerpend onderzoek,

waarbij bouwstenen zijn verkend en in samenhang zijn beschouwd. Dit heeft geleid tot een uitwerking van een viertal ruimtelijke denkrichtingen langs twee assen, die de randen van een mogelijke toekomst van het gebied met een Nedersaksenlijn laten zien. Tevens is het werkspoor 'Participatie' benut om input en reflectie op te halen. Samen met het werkspoor 'Spoor' zijn de infravarianten benoemd die het beste bijdragen aan de denkrichtingen.



† Stappenschema MIRT-Onderzoek Nedersaksenlijn



↑ Beeld: WILDLAND Adventure Zoo, Emmen



↑ Beeld: Weekmarkt, Stadskanaal

1.4 Leeswijzer

In dit deelrapport wordt achtereenvolgens ingegaan op de stappen in het proces van het MIRT-onderzoek voor het werkspoor Ruimte en Brede Welvaart.

Hierbij is vanuit de analyse gewerkt naar opgaven en bouwstenen. In de vier uiteenlopende denkrichtingen worden deze ingevuld op integrale wijze, waarbij een mogelijk beeld van de toekomst van het gebied met de komst van de Nedersaksenlijn is geschetst vanuit een bepaalde invalshoek. Hieruit zijn effecten op Brede welvaart bepaald. Uit deze lessen is een samenhangend ontwikkelperspectief opgesteld, wat het beste invulling geeft aan de opgaven van Ruimte en Brede welvaart.

- + Hoofdstuk 2: Analyse – Vanuit de drie onderdelen: ruimtelijke verkenning, brede welvaart en participatie.
- + Hoofdstuk 3: Denkrichtingen – Met de input van spoor en bouwstenen zijn de denkrichtingen opgebouwd om effecten te kunnen duiden voor de afweging van Brede Welvaart.
- + Hoofdstuk 4: Effecten Brede Welvaart
- + Hoofdstuk 5: Naar een voorkeursalternatief – Waarin de bevindingen leiden tot een samenhangend ontwikkelperspectief, met een combinatie van elementen van de denkrichtingen en aanscherping met opgedane bevindingen van het onderzoeksproces. Hierbij zijn effecten op Brede welvaart bepaald.

Dit ontwikkelperspectief zal worden opgenomen in het eindrapport van het MIRT onderzoek, dat als concluderende samenvatting dient. Tussenschakels die hebben bijgedragen aan dit proces zijn gegroepeerd in de bijlagen, gebaseerd op de inhoud van de vijf maaddagen in het eerste halfjaar van 2024. Deze omvatten de tijdlijn, verkenning van opgaven en bouwstenen, en de uitwerking van casussen als toets voor de uitwerking van denkrichtingen.

2. Analyse



2.1 Invalshoeken voor de analyse

Voor het opstellen van de analyse is geput uit verschillende bronnen om de brede regionale opgaven in beeld te krijgen. Hiervoor zijn diverse databronnen benut, is het gebied op verschillende locaties bezocht voor de ruimtelijke verkenning, en zijn diverse gesprekken gevoerd met verschillende stakeholders. De informatie uit het bidbook (2022) is geactualiseerd en deels gebruikt in dit hoofdstuk. Ook het werkspoor 'Participatie' heeft waardevolle input geleverd, zie hiervoor het separaat 'deelrapport Participatie'.

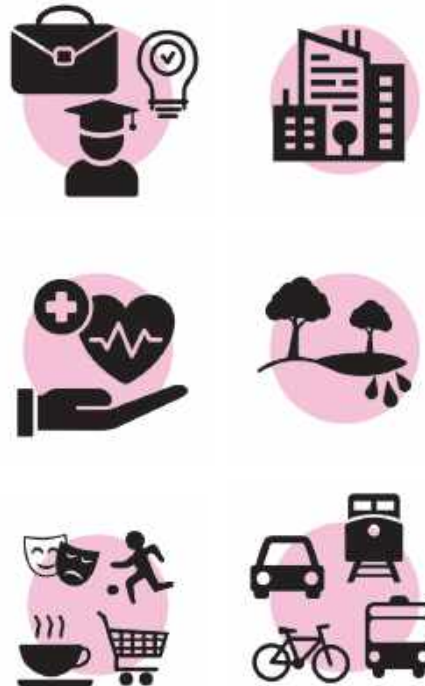
De ruimtelijke verkenning is beschreven via de analyse Brede welvaart (2.2) en de zes thematische opgaven (paragraaf 2.3-2.8). Hiermee stellen we de doelstellingen voor de Nedersaksenlijn in het gebied vast (2.9).

Gezien de ligging van het ontbrekende tracé voor de Nedersaksenlijn (Emmen-Veendam) en de analyse van de problematiek, zoomen we op de komende pagina's met name in op Oost-Groningen en Zuidoost-Drenthe. In het gebied signaleren we meerdere uitdagingen op het gebied van brede welvaart; tegelijkertijd zien we ook minstens zoveel gebiedspecifieke kwaliteiten op verschillende thema's.

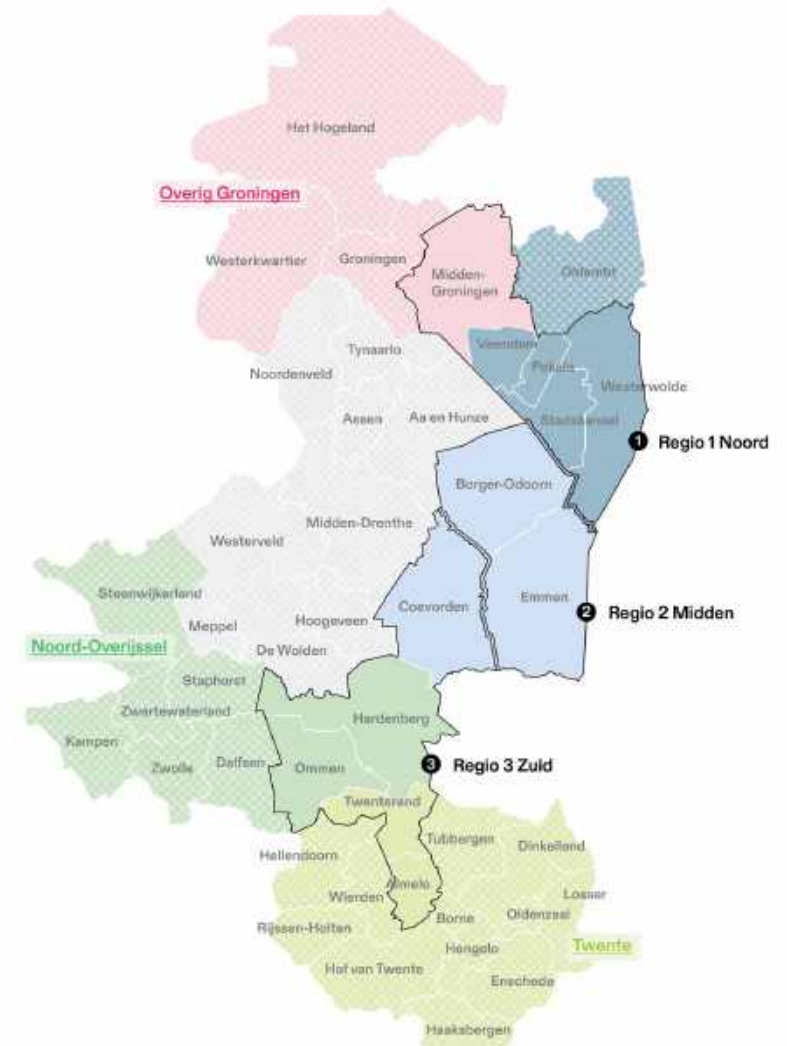
Met deze uitkomsten zijn de bouwstenen opgesteld. Bouwstenen vormen mogelijke oplossingen voor de doelstellingen. Meer achtergrond wordt geboden in de bijlagen van maakdag 1, 2 en 3.

In de analyse van Ruimte en Brede welvaart zijn de volgende opgavethema's beschouwd:

1. Werk en opleiding
2. Zorg en vergrijzing
3. Voorzieningen en ontgroening
4. Wonen en ruimtelijke ontwikkeling
5. Landschap, klimaat en toerisme
6. Mobiliteit



† Opgavethema's



† COROP regio's (zie ook de bijlage Maakdag 2)

2.2 Analyse 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)veiligheid¹⁾. We zien dat met name in fysiek-ruimtelijke projecten de laatste jaren meer en meer aandacht is voor de impact op brede welvaart. Dat wordt gedaan vanuit het besef dat de ‘traditionele’ focus op economische ontwikkeling als indicator van welvaart niet meer goed aansluit bij de ambities van duurzame ontwikkeling. Voor het meten van Brede welvaart worden andere maatstaven gehanteerd. Een bekend voorbeeld zijn de door de Verenigde Naties opgestelde Sustainable Development Goals (SDG). In Nederland sluiten diverse Brede welvaartsmonitoren (bv. die van het CBS) voor een belangrijk deel aan bij deze SDG's.

Binnen dit onderzoek kijken we naar de volgende Brede welvaartsthema's:

- + Arbeid en vrije tijd
- + Materiele welvaart
- + Samenleving
- + Gezondheid
- + Wonen
- + Subjectief welzijn
- + Milieu
- + Veiligheid

Dit zijn de thema's die het CBS ook hanteert in de Regionale Monitor Brede welvaart. De thema's bestaan uit verschillende indicatoren op regionaal niveau (gemeentelijk, COROP-, provinciaal) kwantitatief in beeld zijn gebracht. Voorgaande paragrafen met ruimtelijke analyse betroffen ook Brede welvaartsaspecten, hier is de meer kwantitatieve analyse gegeven.

Onderzoek naar de effecten op Brede welvaart biedt de mogelijkheid om ‘breder’ te kijken naar de impact van bijvoorbeeld een spoorse ontwikkeling. Brede welvaart is ook contextafhankelijk. Wat mensen waarderen verschilt per plek en tijd, want op elke locatie en voor iedere individu spelen andere opgaven en waarderen mensen zaken op een andere manier. We illustreren dit aan de hand van een voorbeeld: een deel van de mensen in het stedelijk gebied waardeert de nabijheid van veel voorzieningen terwijl mensen in meer landelijke gebieden de rust en ruimte meer waarderen. Daarnaast is in stedelijk gebied het OV-aanbod vaak meer dan toereikend, terwijl de OV-bereikbaarheid in sommige landelijke gebieden te wensen overlaat.

Een mobiliteitsinterventie leidt in deze beide soorten gebieden dus ook tot andersoortige effecten. In het stedelijk gebied worden (nog) meer voorzieningen bereikbaar en het OV vooral robuuster gemaakt, terwijl in het landelijk gebied een interventie ertoe kan leiden dat het gebied ontsloten wordt met OV en überhaupt voorzieningen met het OV bereikbaar worden. Door meer met een bril vanuit brede welvaart te kijken naar mobiliteitsinterventies wordt meer geredeneerd vanuit de mens/de verschillende gebruikers en wat dit voor hen betekent; wat de waarde voor hen is.

In het mobiliteitsdomein is en wordt al veel onderzoek gedaan naar Brede welvaart, waarbij verschillende definities toegepast zijn en naar verschillende dimensies en indicatoren wordt gekeken. Uit onderzoek van o.a. het PBL komt naar voren dat mobiliteit een belangrijke bijdrage levert aan Brede welvaart: het stelt mensen in staat om bestemmingen en activiteiten te bereiken, zoals banen, voorzieningen en sociale contacten en daarmee kan het een positieve bijdrage leveren aan hun fysieke en mentale gezondheid. Mobiliteit kan echter ook leiden tot negatieve Brede welvaartseffecten, bijvoorbeeld door de bijdrage aan verkeersonveiligheid, geluidsoverlast, milieuvervuiling en klimaatverandering.

¹⁾ PBL (2022). Brede Welvaart in de regio.

Indicator (per thema)	JAAR	Benchmark: Landelijk	Regio's				
		Nederland	Noord-Overijssel	Oost-Groningen	Overig Groningen	Twente	Zuidoost-Drenthe
Welzijn							
Tevredenheid met het leven	2022	83,4	87,5	82,7	78,2	87,2	83,8
Tevredenheid met vrije tijd	2022	74,3	78,8	75,8	73,5	78,8	78,6
Materiele Welvaart							
Bruto binnenlands product	2022	45.600	40.900	24.000	47.400	37.600	28.200
Mediaan besteedbaar inkomen	2021	29.800	30.000	26.500	26.000	28.600	28.100
Gezondheid							
Overgewicht	2022	50,3	50,1	63,4	46,4	52,6	62,8
Ervaren gezondheid	2022	70	73,1	65,5	71,1	71	68,4
Personen met één of meer langdurige ziekten of aandoeningen	2022	33	29,9	38,4	32,3	32	35,5
Arbeid en vrije tijd							
Nettoarbeidsparticipatie	2022	72,2	75,6	67,9	71,4	72,3	68,2
Brutoarbeidsparticipatie	2022	74,8	77,9	70,3	74,5	74,8	70,5
Hoogopgeleide bevolking	2022	31,9	28,2	17,6	36,5	27,2	19,5
Werkloosheid	2022	3,5	3	3,4	4,2	3,3	3,3
Afstand tot OV	2022	0,4	0,5	0,4	0,3	0,4	0,5
Wonen							
Tevredenheid met woning	2021	85,6	90,2	86,4	86	90,6	89
Tevredenheid met woonomgeving	2021	83,8	88,3	84,4	83,4	86,4	81,7
Afstand tot basisschool	2021	0,7	0,8	1	0,8	0,7	1
Afstand tot café e.d.	2022	1,4	2,3	2,0	1,5	1,4	2,6
Afstand tot sportterrein	2017	1	1,1	1	1,1	0,9	1,2
Samenleving							
Contact met familie, vrienden of buren	2022	71,6	72,2	72,3	68,7	74	71,8
Vertrouwen in instituties	2022	61,3	63	49	59,6	61,7	55,9
Vertrouwen in anderen	2022	66	71,6	52	70,3	66,9	65,3
Vrijwilligerswerk	2022	66	47,1	39,6	43,7	44,2	43,6
Milieu							
Natuurgebied per inwoner	2017	29	52	32	22	37	68
Afstand tot openbaar groen	2017	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Natuur- en bosgebieden	2017	14,9	13,5	5,7	6,9	15,7	12,7
Kwaliteit van zwemwater binnenwateren	2022		4	3	4	4	4
Economisch kapitaal							
Gemiddelde schuld per huishouden	2022	115.900	112.800	86.000	85.900	109.500	99.200
Mediaan vermogen van huishoudens	2021	87.300	105.700	60.700	33.000	79.900	67.900
Natuurlijk kapitaal							
Particuliere zonne-energie	2022	950	1.220	1.390	1.070	1.150	1.470
Groen-blauwe ruimte (excl. reguliere landbouw)	2021	908	1.084	1.451	1.537	638	1.275
Bebouwd terrein	2017	11	6,2	6,6	7,7	9,9	6,7
Menselijk kapitaal							
Arbeidsduur per week	2022	27,1	27	25,9	26	26,6	26,3

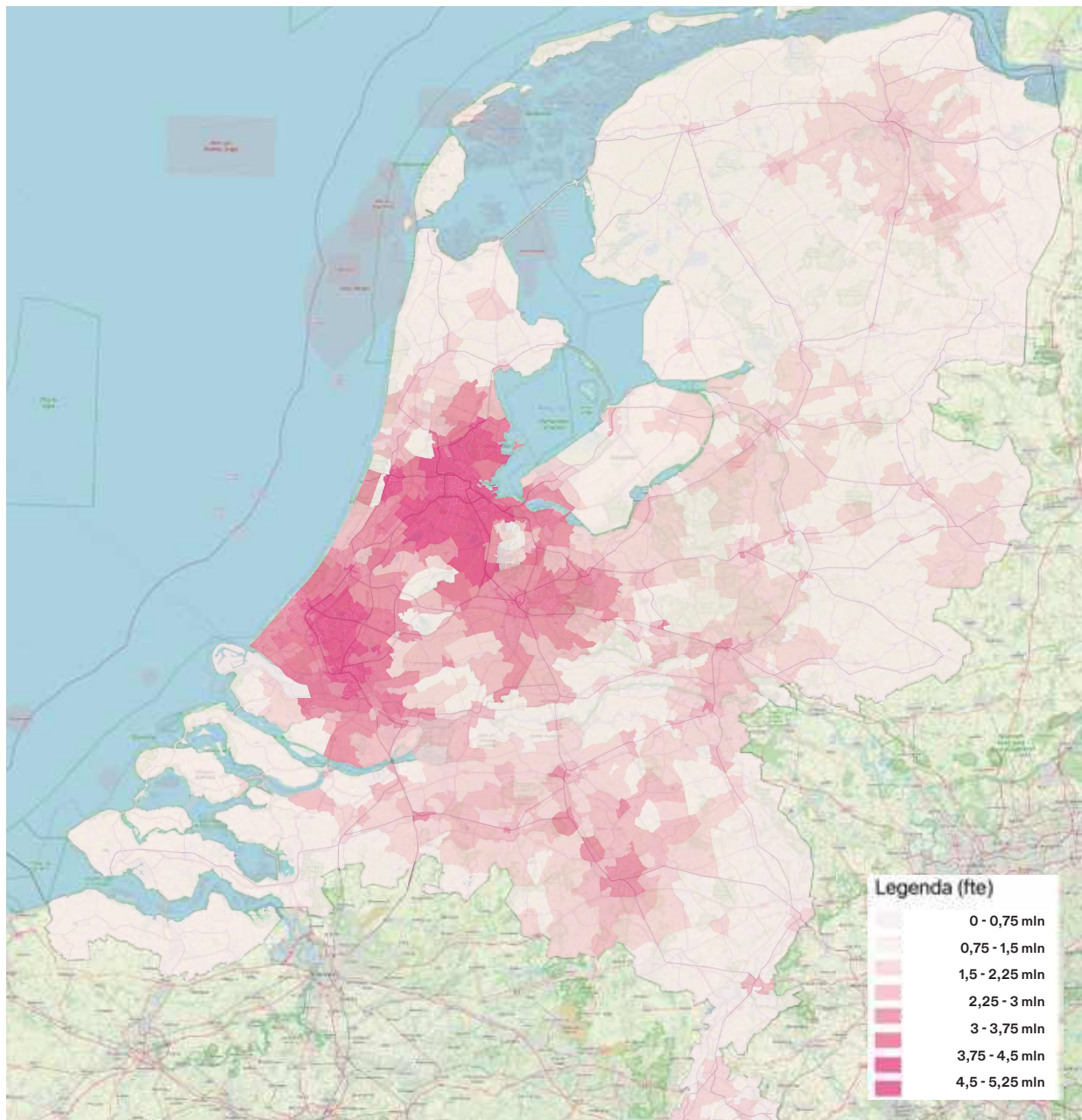
† CBS Monitor Brede Welvaart voor de COROP regio's in het gebied van de Nedersaksenlijn

Opgaven vanuit brede welvaart

De scores op Brede welvaartsindicatoren uit de Monitor Brede Welvaart van het CBS verschillen sterk per thema en per regio. Onderstaande tabel geeft een weergave van de verschillende scores op de brede welvaarthema's per COROP-regio. De kleur in het figuur geeft weer hoe de regio het doet ten opzichte van het landelijk gemiddelde (rood=slechter, groen=beter).

Kijkend naar de scores op de verschillende indicatoren op de pagina hiernaast zien we de volgende zaken voor de verschillende COROP-regio's:

- + Oost-Groningen en Zuidoost-Drenthe scoren relatief slecht op thema's materiele welvaart, gezondheid, arbeid, nabijheid van voorzieningen en samenleven. Wel is er sprake van een hogere tevredenheid, relatief goed contact met familie, vrienden en burens en een hoger natuurlijk kapitaal
- + Overig Groningen (waar de stad Groningen onder valt) scoort goed op de economische thema's, en de bijdrage aan het Bruto Binnenlands Product. Dit wordt echter sterk bepaald door de aanwezigheid van de stad Groningen in deze regio. Minder scores zijn er voor de nabijheid van natuur, de tevredenheid en het samenleven.
- + Noord-Overijssel en Twente scoren overall relatief goed. Uitschieters naar beneden zijn er op het gebied van Bruto Binnenlands Product, het aandeel hoogopgeleiden, en de afstand tot voorzieningen (in Noord-Overijssel). De scores in deze regio's worden ook deels bepaald door de aanwezigheid van de relatief grote steden in de regio: Zwolle en Enschede.



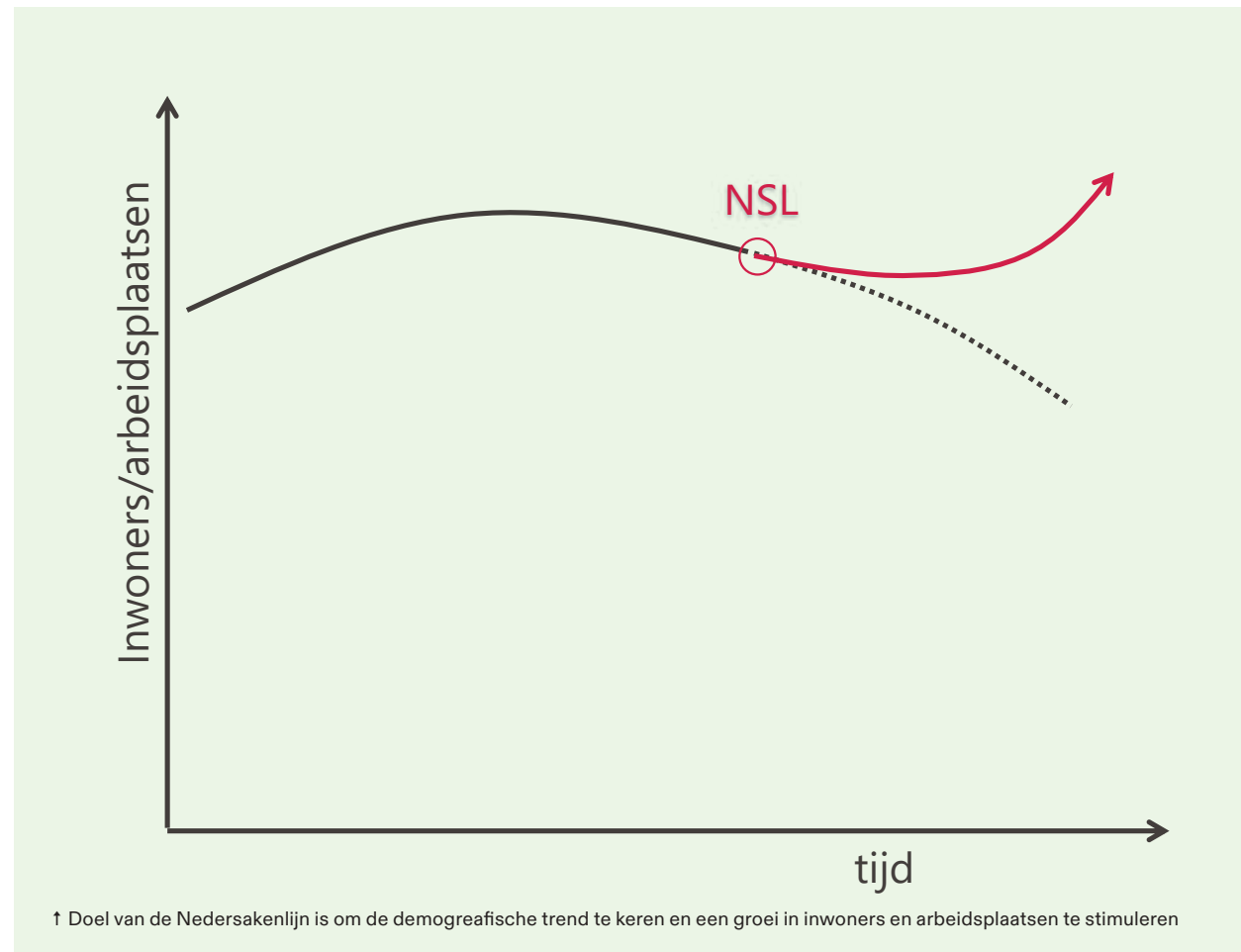
Op basis van deze uitkomsten, het bidbook voor de Nedersaksenlijn, gesprekken met verschillende partners uit de Nedersaksenlijnregio zijn de volgende uitdagingen voor het gebied opgesteld:

- + Afname voorzieningen, leegstand en verslechtering vitaliteit in regionale kernen
- + Afname (beroeps)bevolking: vergrijzing en ontgroening
- + Kwetsbare sociaaleconomische structuur: relatief veel werkloosheid, bijstandsuitkeringen en netto uitstroom van hoger opgeleiden
- + Armoede en intergenerationale overdracht van armoede
- + Matige bereikbaarheid van economische kernen: deelregio's zijn geen volwaardig onderdeel van elkaars Daily Urban System
- + Concentratie van zorg: matige bereikbaarheid van zorginstellingen
- + Sterke auto-afhankelijkheid

Veel van deze uitdagingen hangen nauw samen met de brede welvaartsthema's (bv. sociaaleconomische structuur en 'materiele welvaart' en 'arbeid en vrije tijd'). We beredeneren de effecten (per thema) vanuit deze opgaven. De wijze waarop we dat doen lichten we toe in hoofdstuk 4.

De uitdagingen in het gebied hangen voor een deel samen met de matige bereikbaarheid van banen, zorgvoorzieningen, onderwijs en andersoortige voorzieningen. De kaart op de vorige pagina brengt in beeld wat de bereikbaarheid van banen (met een uur OV-reistijd) is vanuit verschillende locaties in. Hieruit volgt dat in het gebied het aantal bereikbare banen relatief laag is. De bereikbaarheid is vooral matig in locaties nabij de grens en buiten de (directe) invloedssfeer van Groningen, Assen, Zwolle en de Twentse steden.

Hieruit volgt dat in het gebied het aantal bereikbare banen relatief laag is. De bereikbaarheid is vooral matig in locaties nabij de grens en buiten de (directe) invloedssfeer van Groningen, Assen, Zwolle en de Twentse steden.



Risico van een neerwaartse spiraal.

“Werkplaats Toekomstkracht” (E&E advies i.o.v. Binnenlandse Zaken, 2021) brengt de staat van Oost-Groningen en Zuid- en Oost-Drenthe in beeld. Conclusie is dat de toekomstkracht van deze regio's onder druk staat. Bevolkingsdaling leidt tot een kwetsbare sociaal-economische structuur en sociaal-economische ‘uitsortering’: ‘de plaats van je wieg is in toenemende mate bepalend voor je toekomstkansen’. Er zijn goede ideeën om het tij te keren, maar de financiële draagkracht van de gemeenten is al onvoldoende om bestaande voorzieningen in stand te houden. Laat staan dat zij kunnen investeren in nieuwe plannen.

In Zuid- en Oost-Drenthe concentreert de sociaal-economische problematiek zich vooral in de stedelijke kernen Emmen en Coevorden. De werkloosheid ligt er structureel hoger, de participatiegraad lager en relatief veel mensen hebben een bijstands- of arbeidsongeschiktheidsuitkering. In de hele regio zien we dat de hoger opgeleiden wegtrekken om elders te gaan studeren en na hun studie maar zeer beperkt terugkeren. Slechts enkele gemeenten (Hardenberg en Hoogeveen) zijn in staat geweest te profiteren van de hoogconjunctuur in de afgelopen jaren. Bij de andere gemeenten was sprake van onvoldoende economische tractie. Bereikbaarheid per spoor is niet toevallig een belangrijke pijler onder het sociaal-economisch beleid in Hoogeveen en Hardenberg.

Groeiregio's als Zwolle en Groningen en de hightechregio Twente liggen om Emmen heen, maar zijn niet voor iedereen goed te bereiken. Dit geldt zeker voor mensen met een lager inkomen, die vaak een veel kleinere actieradius hebben. Emmen zou gezien haar omvang en centrale ligging economisch beter moeten presteren dan ze doet. Een goede spoorverbinding naar het noorden zal daar zeker aan bijdragen.

In Oost-Groningen kampen alle gemeenten met vergelijkbare sociaal- economische uitdagingen. Op de lange termijn dreigen de bevolkingsaantallen te dalen. De beroepsbevolking neemt naar verhouding het hardst af, is minder passend opgeleid, de omscholing verloopt trager, de participatiegraad is vergeleken met de rest van Nederland uitzonderlijk laag en het aantal mensen dat afhankelijk is van een bijstands- en/of arbeidsongeschiktheidsuitkering juist heel hoog.

Sommige gemeenten profiteren in sociaaleconomisch opzicht van de nabijheid van Groningen, maar dat geldt vooral voor de mensen die werken in de diensteneconomie. Voor veel praktisch opgeleiden is Groningen te ver of biedt onvoldoende passend werk, waardoor ze zijn aangewezen op de werkgelegenheid in het eigen gebied. Gebrek aan geld en het uitzicht daarop is voor veel mensen in Oost-Groningen een groot probleem. Meer dan elke andere regio in Nederland heeft Oost-Groningen last van intergenerationele overdracht van armoede.

Wat als we niks doen?

Wanneer er niks verandert worden de geïdentificeerde uitdagingen alleen nog maar groter. Zo volgt uit de WLO-scenario's die zijn opgesteld door het Centraal Planbureau voor de Leefomgeving, dat het aantal inwoners en banen tot in 2040 in een deel van de gemeenten in het gebied alleen maar verder afneemt. Vooral gemeenten in Oost-Groningen, Zuidoost-Drenthe, maar ook in Twente en Overig Groningen is deze afname duidelijk zichtbaar. Dit volgt uit nevenstaande kaartbeelden. Dit is niet in lijn met de ambitie in het gebied zelf, waar men veel ontwikkelpotentie en initiatieven ziet.

Het gebied blijft achter ten opzichte van het Nederlandse gemiddelde wanneer het gaat om inwoners- en banenontwikkeling. Voor gemeenten met een station aan de Nedersaksenlijn (wanneer Groningen en Enschede buiten beschouwing worden gelaten) is sprake is van een afname van het aantal banen en een lichte toename van het aantal inwoners, die echter significant lager is dan de bevolkingsontwikkeling in heel Nederland.

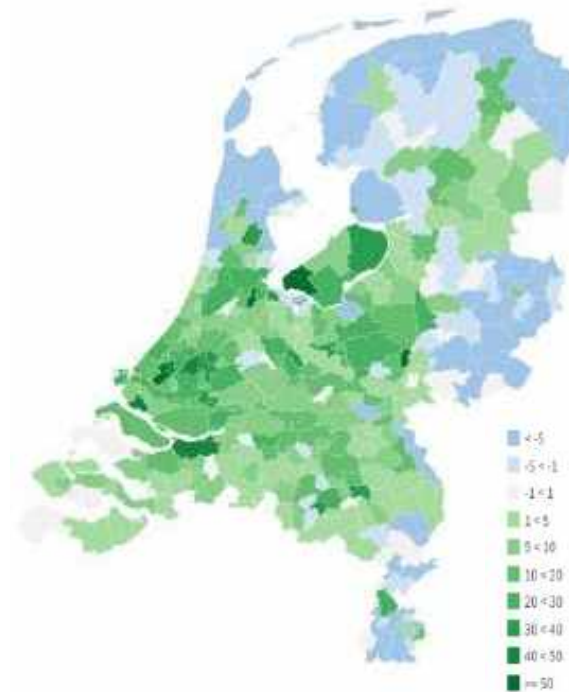
Van uitdagingen naar opgaven voor de toekomst

De opgave is dan ook om deze negatieve tendens te doorbreken. Voor de verschillende uitdagingen die we hebben geïdentificeerd in dit hoofdstuk hebben we 'opgaven voor de toekomst' opgesteld: welke concrete opgaven staan we voor als we de uitdagingen te lijf willen gaan? Het figuur op de volgende pagina geeft deze opgaven, en de samenhang met de geïdentificeerde uitdagingen, weer.

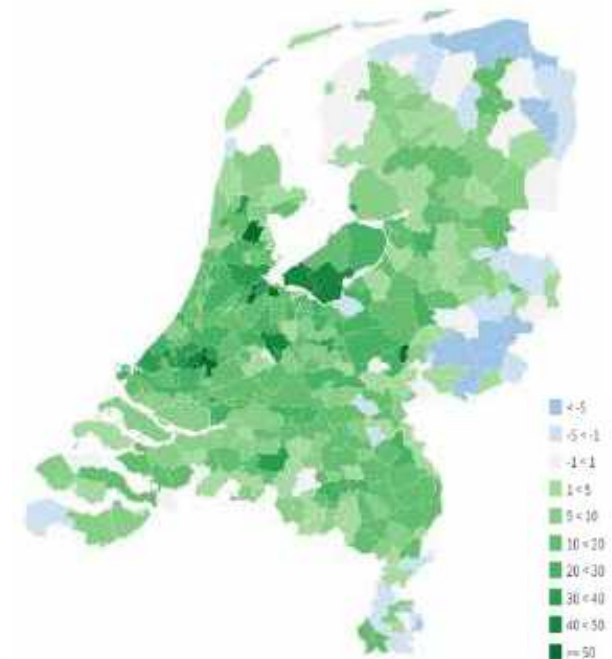
Veel van deze opgaven betreffen een verbetering van de bereikbaarheid en toegang van banen en voorzieningen. Veel andere opgaven hangen nauw samen met een kwaliteitssprong van het gebied: aantrekkelijker, vitalere en duurzamer kernen.

Relatie met Duitsland

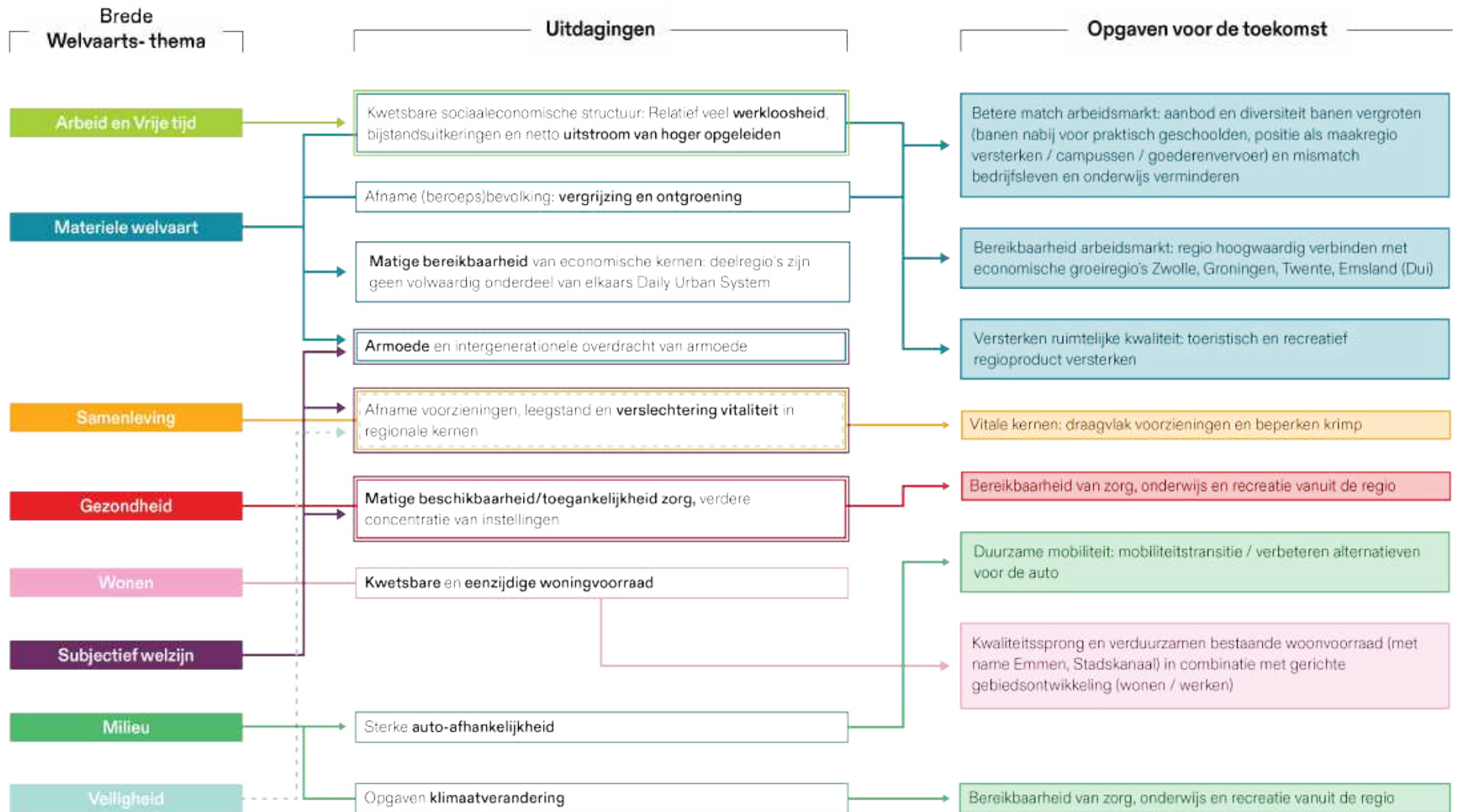
Ook aan de Duitse kant van de grens zitten veel bedrijven die heil zien in het aanleggen van de Nedersaksenlijn. De spoorlijn zorgt voor een verbinding tussen Groningen, Emmen en Coevorden in Nederland, naar Nordhorn, Rheine en de regio Munster-Osnabrück in Duitsland. Dat biedt kansen voor meer grensoverschrijdende 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.



↑ Kaartbeeld: groeipercentage banen (t.o.v. 2018)



↑ Kaartbeeld: groeipercentage inwoners (t.o.v. 2018)



† Samenvattende analyse Brede welvaart: van thema naar uitdagingen, naar opgaven

2.3 Ruimtelijke analyse Werk en opleiding

Historische ontwikkeling

Maken zit in het DNA van de gebieden langs de Nedersaksenlijn. De ontwikkeling kwam in Zuidoost-Drenthe en Oost-Groningen op gang toen pioniers de veengebieden rondom Groningen (vanaf 17e eeuw) en Emmen (vanaf 19e eeuw) gingen vervenen. In de Groninger Veenkoloniën kwamen kanalen en bebouwingslinten tot stand in Hoogezand, Sappemeer, Veendam, Pekela, Stadskanaal, Musselkanaal en Ter Apel. Er werd turf gewonnen in Emmer-Compasuum, Erica, Klazienaveen, Nieuw-Amsterdam en in de Groninger veenkoloniën. Begin twintigste eeuw liep de turfwinning drastisch terug. In de Groninger Veenkoloniën zorgden scheepswerven, kalkbranderijen, strokartonfabrieken en de aardappelzetmeelindustrie voor nieuwe werkgelegenheid. Het economisch succes werd zichtbaar in buurten als het Westeren Oosterpark in Hoogezand en Parkwijk in Stadskanaal, waar beter gesitueerden in de jaren 1930 een plek vonden.

Het gebied rondom Emmen kreeg na ineenstorting van de turfactiviteiten te maken met werkloosheid en armoede. Vanuit een agenda van welvaartsspreiding werd na de Tweede Wereldoorlog de economische ontwikkeling van het noorden door het Rijk gestimuleerd. Er kwam Marshallgeld beschikbaar en boerendorpen groeiden uit tot industriesteden met werk in overvloed. De woningbouw kon het ontwikkeltempo van Emmen nauwelijks bijbenen. Grote bedrijven openden moderne textiel- en garenfabrieken (Danlon, ENKA/AKU en Confectiefabriek Bendien). Om voldoende personeel te vinden, werden busreizen georganiseerd

om westerlingen kennis te laten maken met vernieuwende concept van de 'Open Groene Stad'. De landschappelijk ingepaste woonerven spraken wereldwijd tot de verbeelding. Philips bouwde in Stadskanaal een fabriek voor halfgeleiders en later beeldbuizen, met op haar hoogtepunt meer dan drieduizend werknemers. In Hardenberg vestigde zich Wavin, bekend van kunststof buizen, kratten en zakken. Hoogeveen kreeg vestigingen van Philips, Fokker en Standard Electric.

Afvlakkende groei

In de jaren 1970 vlakke de groei af in de concurrentie met lagelonenlanden. Textielbedrijven verplaatsten hun productie naar lage lonenlanden en ook Philips bouwde haar activiteiten gestaag af tot het definitieve vertrek uit Stadskanaal in 2006. Veel arbeidsplaatsen gingen verloren bij bedrijven als Honeywell, Sony Ericsson, Penske Logistics en Fresenius.

Nieuwe kansen

In de jaren 1980 krabbelde Coevorden op met de komst van diervoederbedrijf IAMS en een depot van de NAVO. In de jaren '90 werd gestart met de bouw van Europark / Euroterminal Coevorden. Dit deels op Duitse grond gelegen bedrijvenpark is een belangrijke schakel in het vervoer van goederen tussen West-Nederland en het oosten en noorden van Europa. Nijhof-Wassink (transport), United Petfood (diervoeders) en Müllverbrennungsanlage Emlichheim (afvalverwerking) hebben op Europark een plek gevonden. GETEC Park (voorheen EMMTEC) groeide in Emmen uit tot het grootste industriepark in Noord-Nederland (ruim 100 hectare groot, met bedrijven als DSM en BASF).

Hardenberg verkoopt al 10 jaar lang de meeste vierkante meters bedrijventerrein aan (lokale en

“Er is een groeiende behoefte aan HBO en universitair geschoold personeel. Intergas heeft bijvoorbeeld een R&D afdeling waar 40 man werken. PM Bearings in Dedemsvaart heeft werknemers vanuit de TU Delft die 2-3 dagen per week naar kantoor gaan (incl. overnachting).”
Uit gesprek met Dutch TechZone

regionale) bedrijven in de provincie Overijssel. Inmiddels zijn er diverse samenwerkingsvormen en verenigingen bedrijven zich verenigen zich in innovatieve bedrijvenclusters.

Noordelijk Nederland en ook in het bijzonder de regio van de Nedersaksenlijn kennen enkele (industriële) clusters en bedrijven van nationaal en (boven)regionaal belang. Belangrijke sectoren (met een relatief hoge locatiequotiënt) in de COROP-regio's Oost-Groningen, Overig Groningen en Zuidoost-Drenthe zijn onder andere delfstoffenwinning en landbouw, bosbouw en visserij. In Twente en Noord-Overijssel is bouwnijverheid een belangrijke economische sector. De toegevoegde waarde van deze activiteiten in deze regio is relatief hoog ten opzichte van andere regio's in Nederland.

In het Nationaal Programma voor Industriële Clusters (PICLS) is Noord Nederland genoemd als een van de belangrijke industriële clusters van nationaal belang. Het industriecluster Noord-Nederland bestrijkt het gebied van de Eemshaven tot Emmen. Het cluster rondom Eemshaven en de haven van Delfzijl is het grootste cluster in Noord-Nederland. Het cluster is van groot economisch belang vanwege de aanwezigheid van diverse grote bedrijven en de strategische ligging aan de kust, wat het aantrekkelijk maakt voor energie- intensieve industriële activiteiten.

Naast het industriële cluster rondom Eemshaven zijn er in de regio diverse kleinere industrieclusters en campussen die een belangrijke rol spelen in de regionale economie:

- + Industrie & Businesspark Emmen: Dit park biedt werk aan ongeveer 7.000 mensen en is een belangrijk centrum voor de lokale industrie.
- + Agrarische clusters: Deze clusters zijn verspreid over de regio en dragen bij aan de agrarische productie en verwerking.

Bovendien kent het gebied enkele campussen en bedrijven van bovenregionaal/nationaal belang:

- + Makeport Mercurius – Stadskanaal
- + Witec – Stadskanaal
- + De Haan Special Equipments – Stadskanaal
- + Ofichem – Ter Apel
- + Wavin - Hardenberg
- + Intergas - Coevorden
- + VDL Wientjes - Emmen
- + Moderna Textielservice - Hardenberg
- + GETEC.PARK. - Emmen
- + CuRe Technology - Emmen
- + DSM - Emmen
- + Teijin - Emmen
- + BASF - Emmen
- + Morssinkhof - Emmen/Coevorden/Hardenberg
- + Cumapol - Emmen
- + Green PAC – Emmen
- + Avebe – Veendam
- + Urenco – Almelo

Bedrijven als deze hebben (hoogopgeleide) mensen met specialistische kennis nodig. Door de mismatch op de arbeidsmarkt lukt het niet altijd om deze mensen binnen de regio te vinden. Dit vormt een belemmering voor dergelijke bedrijven om verder te kunnen groeien. De ontwikkeling van bovengenoemde bedrijven, clusters en campussen zijn bepalend de brede welvaart in de regio.

Uitdagingen in het gebied

Het gebied ziet zich gesteld voor steeds grotere uitdagingen. Sinds het begin van deze eeuw is sprake van een netto uitstroom van hoogopgeleiden naar andere regio's, het vinden van het juiste personeel is daardoor uitdaging nummer 1. Dit maakt dat bedrijven niet tot bloei kunnen komen, terwijl groei mensen voldoende keuze op passend werk kan bieden.

Immers nu is een groot deel van de inwoners voor werk afhankelijk van andere regio's. Mensen werken verder weg in Nederland of Duitsland en leggen dagelijks een flinke reisafstand.

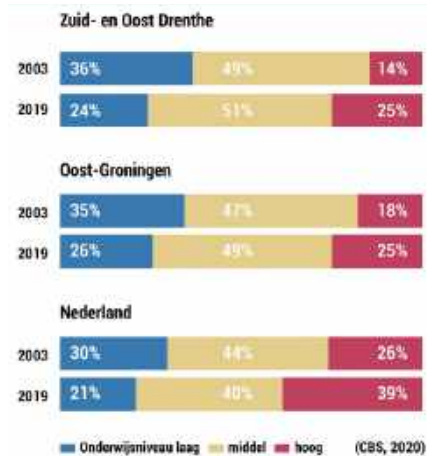
Hetzelfde geldt voor opleidingen. Er zijn wel opleidingen in de regio, dit betreft vooral praktische scholing. Voor de jongere die graag naar HBO of universiteit wil studeren is de reistijd erg lang. Zodanig dat dit een reden is om te kiezen voor een andere richting of om uit huis te gaan en dichterbij de opleiding te gaan wonen.



† GETEC PARK. EMMEN (GPE) is nog steeds een van de drijvende krachten achter de Emmense economie, na de textielindustrie tegenwoordig met industriebedrijven die actief zijn in de (groene) polymeerchemie, zoals Teijin, DSM, Morssinkhof, Cumapol, CuRe.



† Bedrijven verenigd in de Dutch Tech Zone met innovatief profiel van Groene Chemie en composieten / als toeleverancier voor de High Tech Maakindustrie / met machinebouwers/ voedingsindustrie etc.

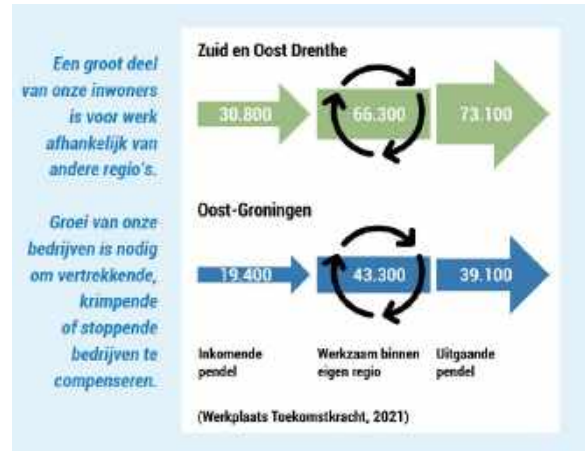


† Opleidingsniveau (CBS 2020)

Hiermee is de toegang tot geschikt personeel significant lager dan in andere regio's.

De verhouding tussen banen en werknemers is niet op orde. De Dutch Tech zone heeft zich in 2017 verenigd in een Triple-Helix samenwerking gestart (met o.a. gemeenten Hoogeveen, Coevorden, Hardenberg en Emmen en provincie Drenthe) en heeft als ambitie "om uit te groeien tot succesvolle maakregio waar het goed wonen en werken is. Met internationale allure en een sterke regionale verankering, smart & circulair en met aantrekkingskracht op zowel bedrijven, studenten als arbeidskrachten.

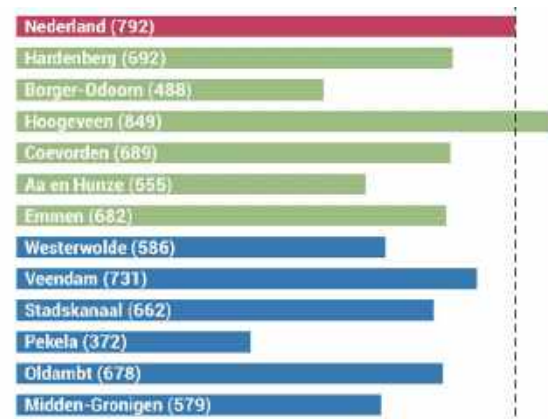
Doorgaan op de huidige trend betekent een afname van de beroepsbevolking van ca. 42.000 arbeids- plaatsen (volgend uit de prognoses). Uitgaand van deze prognose wordt het vinden van geschikt personeel voor bedrijven alleen maar een grotere uitdaging in de toekomst.



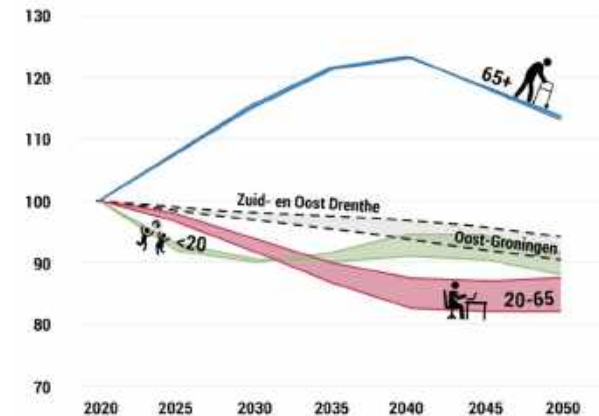
† Pendel in het gebied: werkplaats Toekomstkracht (2021)

Vraag en aanbod

Tegelijkertijd kent het gebied op dit moment nog steeds werkloosheid. Het aantal banen per 1000 inwoners van de beroepsbevolking ligt lager dan het landelijk gemiddelde.



† Aantal banen per 1.000 inwoners 15-64 jaar (CBS 2019)



† Bevolkingsprognoses Drenthe (bovenste lijn) en Oost-Groningen naar leeftijdsgroep (CBS 2019)

In het kort.

Wat is er aan de hand?

- + Zuidoost-Drenthe en Oost-Groningen kennen een kwetsbare sociaaleconomische structuur. Relatief lage arbeidsparticipatie, veel bijstandsuitkeringen en netto uitstroom van hoger opgeleiden.
- + Afname (beroeps)bevolking: vergrijzing en ontgroening.
- + 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.
- + Interregionaal: bereikbaarheid arbeidsmarkt verbeteren.

2.4 Ruimtelijke analyse Zorg en vergrijzing

Bereikbaarheid van zorgvoorzieningen

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.

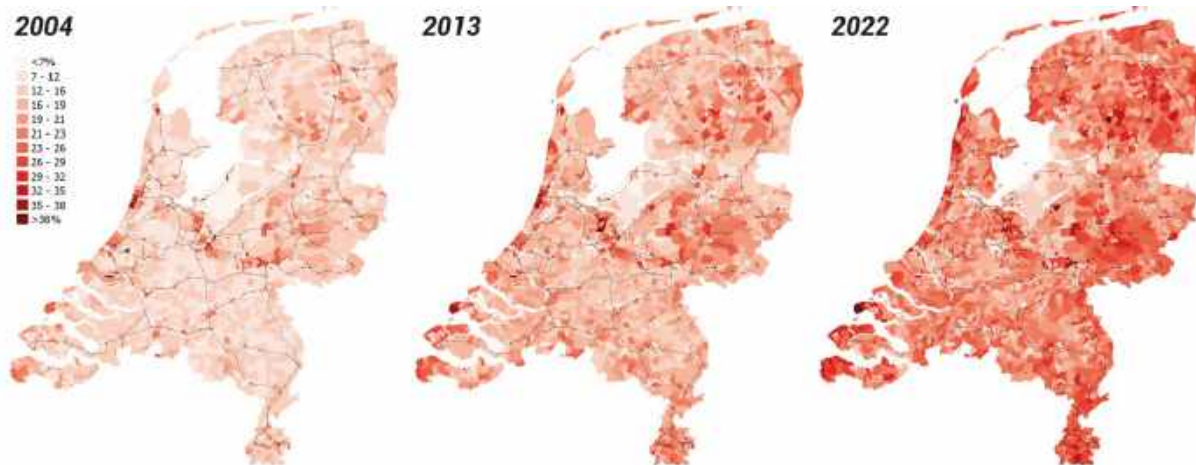
Vergrijzing vergroot de opgaven voor zorgvoorzieningen

Vergrijzing draagt bij aan de opgaven van bereikbaarheid van de zorgvoorzieningen. In de meer perifere regio's zien we hogere percentages vergrijzing, dan in de stedelijke regio's.

In het gebied van de Nedersaksenlijn liggen nu 10 ziekenhuislocatie zoals Stadskanaal, Emmen, Hardenberg en Almelo en het daghospitaal in Coevorden. Deze laatste ligt echt op loopafstand van het station, Emmen ligt net iets verder, maar ook in de buurt van het station. Toch zijn deze locaties voor het gebied ten noorden van Emmen slecht bereikbaar, men is afhankelijk van de auto.

Door de concentratie van zorgvoorzieningen staan bovendien zorglocaties onder druk. Men zal steeds vaker moeten reizen naar en tussen zorgcentra. Maar ook de basiszorg staat onder druk. Er is nu een tekort aan huisartsen en medisch specialisten. Dat komt meestal niet doordat ze er niet zijn of hier niet willen werken, maar vaak doordat het voor hun partner moeilijk is om lokaal een passende baan te vinden.

“Als de Nedersaksenlijn er niet komt dan ontstaat in Oost-Groningen, Zuid- en Oost-Drenthe en misschien zelfs in Noordoost-Overijssel een zorgwoestijn. Een dusdanige verschraving dat mensen hier niet meer willen blijven wonen. Het zou bovendien kapitaalvernietiging zijn. De regionale ziekenhuizen aan de lijn Groningen-Enschede liggen er immers al. Hier is capaciteit. De Nedersaksenlijn kan deze capaciteit nog toekomstvast verbinden met de UMC's, waardoor we de juiste zorg op de juiste plaats kunnen blijven leveren.”



† Ontwikkeling percentage 65+ers (CBS 2020)

In het kort.

Wat is er aan de hand?

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

Voor welke opgaven staan we?

- + Intern gebied: betere beschikbaarheid en draagvlak van zorgvoorzieningen en aantrekkelijke regio voor zorgverleners.
- + Interregionaal: bereikbaarheid van (hoogwaardige, 2e en 3e lijns) zorg verbeteren.

2.5 Ruimtelijke analyse

Voorzieningen en ontgroening

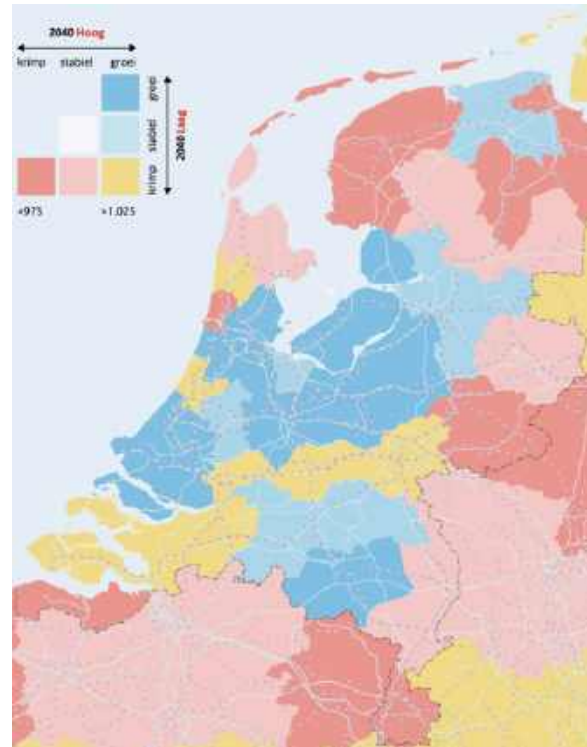
De Veenkoloniën vergrijzen en ontgroenen

Jongeren worden gedwongen op kamers te gaan, omdat de vervolgopleiding van hun keuze vanuit het ouderlijk huis niet te bereizen is. En als ze dan toch op kamers moeten, dan wordt de keuze groter (bijvoorbeeld ook Amsterdam) en verliest een deel van de studenten de regionale binding.

Hun nieuwe sociaaleconomisch netwerk maakt het lastig om naar de regio terug te keren, terwijl veel van hen niets liever zouden willen. Hiermee zien we een uitstroom naar andere regio's en meer specifiek een netto uitstroom van hoogopgeleiden. Zo blijft het aandeel praktisch opgeleiden hoger dan in de Nederlandse gemiddelden, terwijl er een behoefte is aan diversiteit aan personeel, zeker ook in toenemende mate aan HBO en universitair geschoold personeel.

Terwijl de verstedelijkingsdruk in Nederland hoog is, zien we dit niet terug in alle gebieden van de Nedersaksenlijn. Als jongeren en gezinnen wegblijven, kalft ook het draagvlak voor de voorzieningen af. Voorzieningen die belangrijk zijn voor de kwaliteit van leven. Door het verdwijnen van voorzieningen worden de dorpen minder aantrekkelijk, waardoor er meer gezinnen vertrekken en de aantrekkelijkheid nog verder afneemt. Ook bedrijven en onderwijsinstellingen staan om jongeren te springen. Onderzoekers wijzen op het risico van een neerwaartse spiraal.

Hiermee verdwijnt ook het draagvlak voor specifieke jongerenvoorzieningen, een discotheek of concertzaal wordt vaak genoemd als gemis door jongeren. Ook andere aspecten van ontwikkeling,



† ontwikkeling in de WLO scenario's (per COROP regio)

“Als NHL Stenden geven wij op veel locaties in het noorden hoger onderwijs. Goed openbaar vervoer is een absolute voorwaarde om talent naar ons toe te halen en aan de regio te binden. Zo kunnen we impact creëren voor bedrijven en instellingen in de regio, en onze samenwerking met Duitsland verbeteren. De regio komt met de Nedersaksenlijn beter tot bloei. Met de Nedersaksenlijn denken wij dat niet alleen de ontgroening tegen wordt gegaan, het leidt bovendien tot een vergroening van de mobiliteit.”

in gesprek met NHL Stenden Hogeschool

zoals vakantiebaantjes en er op uit trekken wordt door sommigen gemist.

Afname voorzieningen tast leefkwaliteit aan en ruimtelijke kwaliteit

Het teruglopende voorzieningenniveau is een belangrijk punt van aandacht, deze neerwaartse trend is versterkt door het online shoppen. In Stadskanaal werd als een van de eerste gemeentes in 2016 al besloten tot 'kleiner maar fijner'. In 2022 was de feestelijke opening van het nieuwe centrum, nadat pleinen waren vernieuwd om meer ruimte te maken voor groen en terrassen.

We zien deze aanpak terug in de regio, 'Compact, strak en karaktervol' zijn de kernwaarden voor de opwaardering van Musselkanaal. Voor Ter Apel en Veendam zijn plannen in de maak die ook uitgaan van een compacter centrum met een hogere verblijfskwaliteit en veel ruimte voor beter benutten van het bestaande en het realiseren van nieuwe woningen.

In het kort.

Wat is er aan de hand?

- + Afname van voorzieningen, leegstand en verslechtering van de vitaliteit in regionale kernen. Deel van de jongeren trekt weg.

Voor welke opgaven staan we?

- + Intern gebied: vitale kernen met draagvlak voor voorzieningen creëren en demografische ontwikkeling keren, blijverschap stimuleren.
- + Interregionaal; bereikbaarheid verbeteren van onderwijs en recreatie vanuit de regio.

2.6 Ruimtelijke analyse

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 is hard gestegen als in de rest van het land

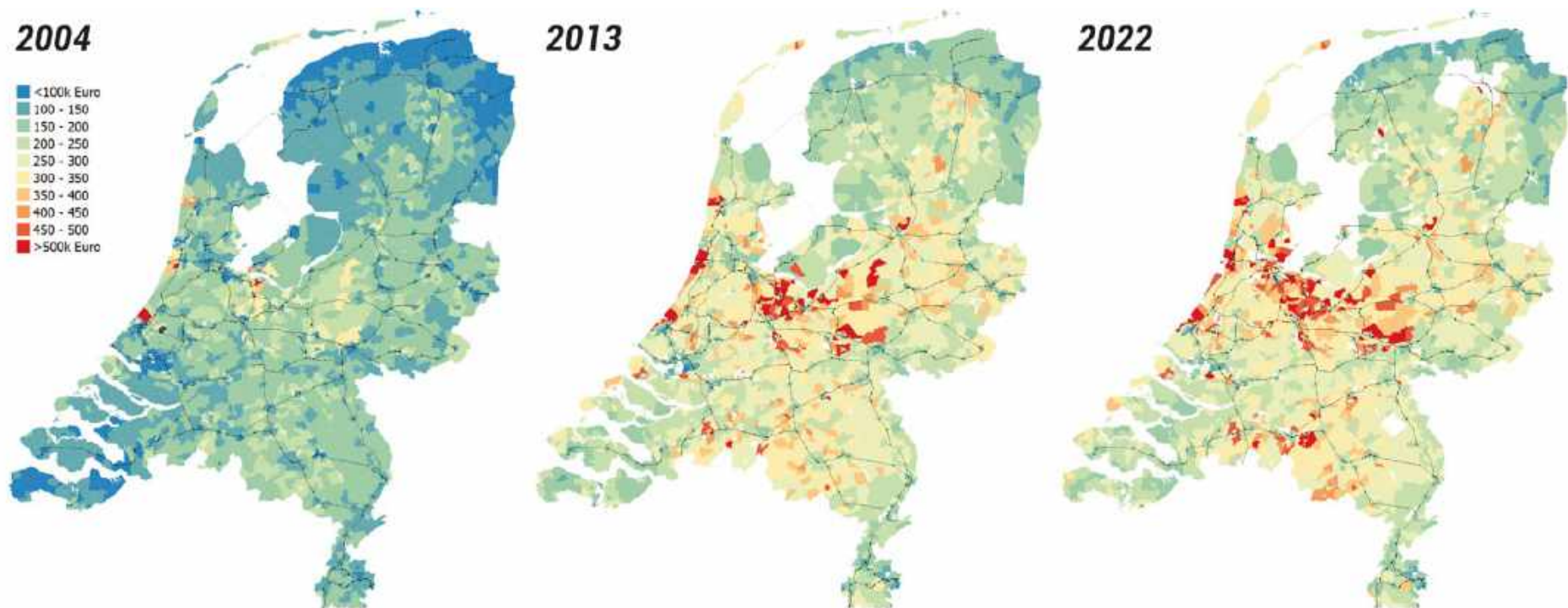
kent dit ook nadelen. Zo is het ingewikkeld om in de woningen te investeren, terwijl hier een belangrijke verduurzamingsopgave zit.

Grote opgave in de (naoorlogse) buurt

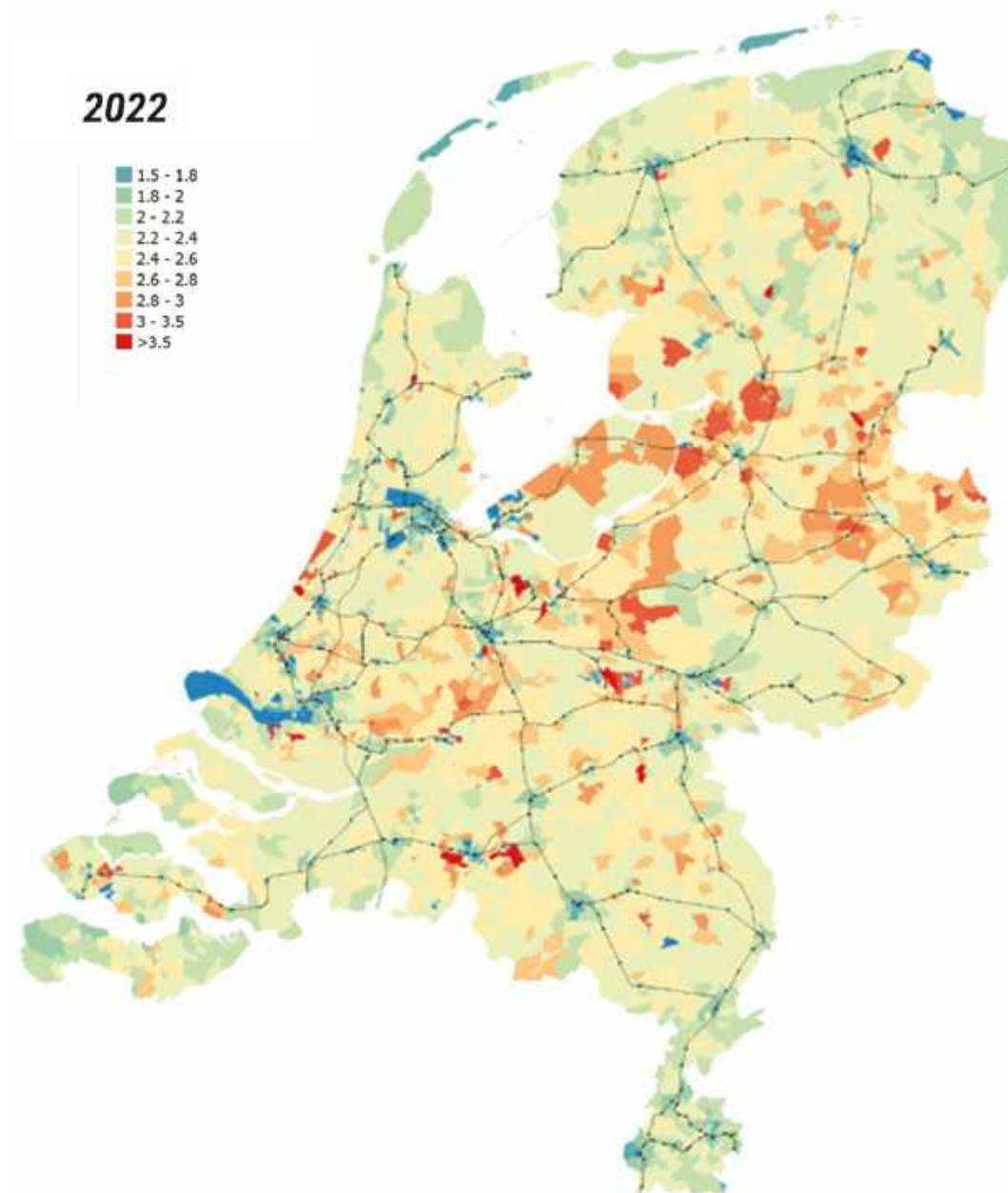
Er is sprake van huishoudensverdunding (zelfs als de bevolking niet groeit moeten er dus toch woningen bijkomen om hierin te voorzien – wat doet dit voor het voorzieningendraagvlak in bestaande buurten?), vergrijzing, klimaatadaptatie (o.a. wateroverlast en hittestress), energietransitie en bereikbaarheidsvraag. Meer dan 90% van de woningen waar we het

in 2040 mee moeten doen staat er vandaag de dag al.

De grootste opgave ligt dus in het nu al verstedelijkte gebied. Een aantal plekken langs de lijn (en aangrenzende gebieden) kennen een kwetsbare woonvoorraad met een grote opgave in verouderde buurten. Het gaat met name om buurten uit de groeiperiode (industrie) van jaren 1960-1970. Deze zien we onder andere in Emmen en Stadskanaal. Er zijn overschotten in het aanbod aan ruime eengezinswoningen. En er is een concentratie van de allerlaagste inkomens in straten met veel huurwoningen.



† Ontwikkeling WOZ waarde



Het onderzoek Wetlano (KAW) laat zien dat de woonaantrekkelijkheid samenhangt met de woningkwaliteit, bereikbaarheid en WOZ-waarde. Er wordt geconstateerd dat er een te beperkte (financiële) slagkracht is bij gemeenten om hier iets aan te kunnen doen.

“We zijn uit de gemeente Westerwolde, niet omdat het er niet plezierig wonen is. maar omdat onze grote grondgebonden woonboerderij niet levensfase bestendig was. Je zoekt bij het ouder worden naar een kern waar iets te doen valt, met winkels en voorzieningen dichtbij”
In gesprek met Zorgbelang Drenthe

In het kort.

Wat is er aan de hand?

- + Armoede en intergenerationele overdracht van armoede
- + Kwetsbare en eenzijdige woningvoorraad

Voor welke opgaven staan we?

- + Kwaliteitssprong en verduurzamen bestaande woningvoorraad
- + Aantrekkelijke woonregio voor nieuwe draagkrachtigen

2.7 Ruimtelijke analyse

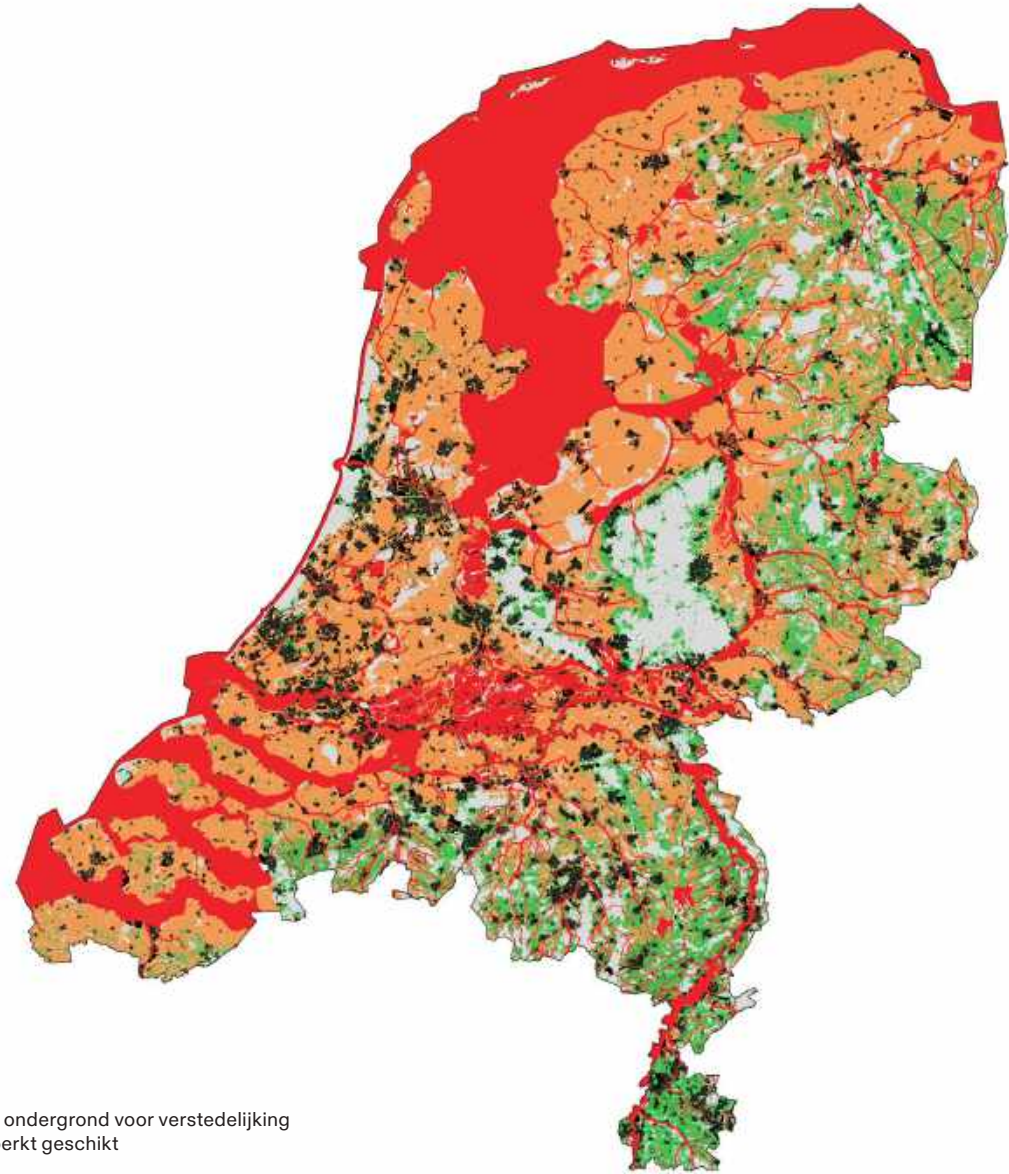
Landschap, klimaat en toerisme

De gebieden aan de Nedersaksenlijn worden nu voor een belangrijk deel agrarisch gebruikt. Met de transitie van de landbouw zal het landschap veranderen en is het van belang ook nieuwe financieringsbronnen te vinden.

Om een aantal uitdagingen het hoofd te kunnen bieden, zullen we soms anders om moeten gaan met ons landelijk gebied. Denk hierbij aan het omgaan met extremen door klimaatverandering en de natuur die onder druk staat van verdroging en te veel meststoffen. Het vraagt om verandering en het maken van keuzes: het vraagt om transitie van het Drents landelijk gebied.

uit het Drents programma Landelijk Gebied

Het gebied onderscheidt zich door een interessante variatie aan landschappen. Natuur en cultuurlandschap wisselen elkaar af. Duidelijk zichtbaar in het landschap en de beplanting zijn de hooggelegen Hondsrug, het veenkoloniaal landschap, het beekdalen-landschap en het rivierenlandschap in Overijssel. Deze variatie vraagt om bescherming en waardering zoals ook de in het gebied aanwezige natuurwaarden beschermd worden.



† Geschiktheid van de ondergrond voor verstedelijking
 rood/oranje= niet/beperkt geschikt
 groen = geschikt
 grijs = beschermd natuurgebied

Tegelijkertijd kan het gebied het goed aan om meer recreatie en toerisme te faciliteren zonder dat deze waarden worden aangetast. Er is ook een economie rondom toerisme, deze is echter nog beperkt en concentreert zich vooral op de Hondsrug. Door de uitgestrektheid, maar vooral door de onbekendheid wordt de recreatieve waarden voor mensen van buiten de regio voor grote groepen in Nederland en Duitsland onvoldoende herkend.

Met een betere onsluiting liggen hier veel kansen. Zo is er ook is er heel wat industrieel erfgoed wat de gebiedsidentiteit versterkt. Om dit te benutten is vaak nog een investering nodig. Dit geldt zeker ook voor de centra, die soms door afname van de voorzieningen ook teruglopen in ruimtelijke kwaliteit. Hier is aandacht voor: met de centrumvernieuwing van Stadskanaal in 2022 werd de historie en de kwaliteit van het kanaal beter benut en zichtbaar gemaakt. Deze karakteristieken van het veenkoloniaal landschap zijn vaak nog onderbelicht en ondergewaardeerd. In sommige gevallen is de structuur van de lange lijnen doorbroken.

“Om aantrekkelijk te zijn en te blijven wil je toeristen een totaalpakket aan kunnen bieden qua mobiliteit. Dus niet alleen autobereikbaarheid maar ook inspelen op trends richting duurzaamheid, deelvervoer en vrijetijds-treinen. Met mobiliteit kan je ook inspelen op het ‘oergevoel’. Naast de Hunebed Highway is er dan een Nedersaksenlijn als (toeristische) verbindinglijn door een regio met een gemeenschappelijke Nedersaksische taal en cultuur.”

in gesprek met oud-wethouder gemeente Twenterand en recreatieschap Twente

Gunstig vanuit nationaal programma ‘water en bodem sturend’

Door water en bodem sturend te laten zijn bereiden we ons voor op een ander en grilliger klimaat in de toekomst. Zo kunnen we leven, wonen en werken in een veilige omgeving, met een gezonde bodem en voldoende en schoon water. We hanteren de volgende uitgangspunten zoals geformuleerd in de ‘Water en Bodem sturend brief’ (november 2022):

- + Niet afwentelen (in tijd, ruimte en kosten);
- + Meer rekening houden met extremen (bijvoorbeeld backcasting vanuit het jaar 2150);
- + In samenhang omgaan met wateroverlast, droogte en de bodem;
- + Meerlaagseveiligheid;
- + Zo min mogelijk afdekken, vergraven en niet verontreinigen van de bodem;
- + Integrale aanpak in de leefomgeving;
- + Comply or explain (pas toe of leg uit).

Water en bodem nu en in de toekomst sturend laten zijn vraagt om een transitie waarbij we het vergroenen en verblauwen beschouwen als een ontwikkeldoel op zichzelf. Dat gaat onder andere over het herstel van cruciale schakels in het grondwater- en oppervlaktesysteem. Binnen dat systeem moet de Nedersaksenlijn zorgvuldig worden ingepast. Dat geldt ook voor de gebiedsontwikkelingen rondom de huidige en nieuwe stationslocaties. Hierbij wordt WABOS doorvertaald naar ontwikkelen met zorg voor ruimte, water en landschap.

Met de klimaatverandering en aandacht voor de ondergrond komt het gebied is een verschuiving van de verstedelijking van lage naar hoge gronden op lange termijn goed denkbaar. Hier kan het gebied van de Nedersaksenlijn een rol in nemen.

In het kort.

Wat is er aan de hand?

- + Het landschap biedt potentie voor toerisme en recreatie.

Voor welke opgaven staan we?

- + Nationaal Programma Water en bodem sturend stelt eisen aan tracering, maar biedt ook kansen voor ontwikkeling op de hoge gronden.
- + Interregionaal bereikbaarheid verbeteren van onderwijs en recreatie vanuit de regio.

2.8 Ruimtelijke analyse Mobiliteit

Bereikbaarheid als overkoepelende opgave

Voor een belangrijk deel van de opgaven waar het gebied voor staat vormt de beperkte bereikbaarheid de belangrijkste en misschien wel de enige 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 zijn nu fors. Tussen Groningen en Stadskanaal bedraagt de reistijd nu 61 laagwaardige busminuten. De reistijd Veendam-Emmen is 68 minuten. Tussen Emmen en Ter Apel ben je 28 minuten onderweg en tussen Ter Apel en Groningen bedraagt de reistijd zelfs anderhalf uur. Dit resulteert in een beperkt aantal bereisbare banen, voorzieningen en mensen.

Wel is buslijn 300 van Emmen naar Groningen een succes te noemen waarmee de kernen over de Honsrug worden verbonden.

Ondanks bevolgingskrimp is er in gebieden met veel lokaal gewortelde bewoners geen krimp in vervoersvraag. We zien juist dat het aantrekkelijk is om ergens te blijven wonen als er een trein is voor de voorzieningen op lange afstand die in de kern zelf niet meer te vinden zijn.

De Nedersaksenlijn wordt zo een levensader van de regio.”

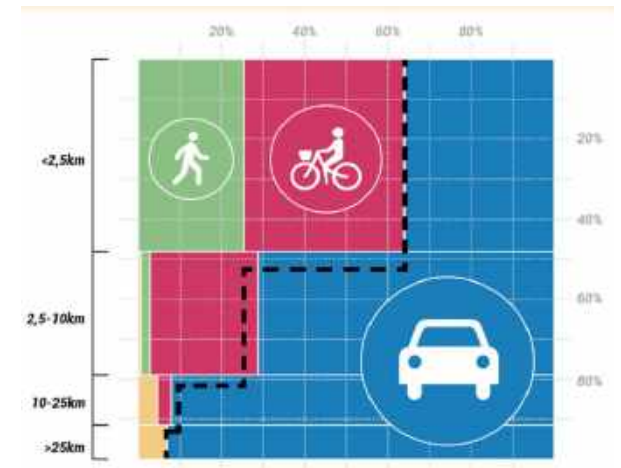
in gesprek met Gedeputeerde Staten provincie Drenthe

De gemiddelde afstand tot een treinstation is hoog in het gebied. Waar de gemiddelde afstand tot het treinstation in Groningen en Enschede 2,5 kilometer bedraagt is dat in Westerwolde, Stadskanaal en Borger-Odoorn 15 kilometer of meer. Er is een verband tussen stedelijkheid en autogebruik, een zelfde verband zien we tussen de afstand tot een treinstation en het autobezit. In Emmen, Veendam en Midden-Groningen -gemeenten met een treinstation nabij- is het autobezit aanmerkelijk lager dan in Borger-Odoorn of Westerwolde. De talenten en jongeren van nu willen hun leven meer dan ooit in kunnen richten langs OV- en fietsverbindingen. De auto is ook in dit gebied niet langer heilig, en dit lijkt ook te gelden in de gebieden aan de andere kant van de grens die goed bereikbaar zijn met de trein.

Ondanks dat zal de auto een belangrijke rol blijven spelen in de mobiliteit en bereikbaarheid van het gebied, ook met een nieuwe spoorlijn. Hiermee wordt wel een alternatief geboden en een ketenreis wordt mogelijk met de Nedersaksenlijn. Een (kleine) modal shift wordt zo gestimuleerd, met alle positieve milieueffecten (geluid, fijnstof) van dien. Maar de belangrijkste behoefte ligt in een verbeterde bereikbaarheid en keuzevrijheid.

“Stagiairs en studenten van UT en RUG reizen liever met de trein dan met de bus. Ze willen op weg naar Groningen kunnen blijven zitten en kunnen studeren. Dat is voor forenzen niet anders.”

In gesprek met Ondernemend Emmen (300 bedrijven, 16.000 fte)



† De auto is dominant in de gemeenten langs de lijn. Maar lopen, fietsen en (op de middellange afstand) en OV (op de lange afstand) wonen in de afgelopen 10 jaar wel aan terrein (OVinData benut 2004-2018)

In het kort.

Wat is er aan de hand?

- + Sterke auto-afhankelijkheid, alternatieven zijn beperkt, afstanden zijn relatief groot.

Voor welke opgaven staan we?

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

2.9 Doelstellingen van de Nedersaksenlijn

Met behulp van de verschillende analyses is een aantal samenhangende doelstellingen geformuleerd voor de Nedersaksenlijn.

Deze zijn gevormd aan de hand van de thema's van 2.2 tot en met 2.7, met kwantitatieve input van 2.8. en de opbrengst uit participatie van 2.9.

Hierbij is een onderscheid aangebracht tussen de interne oriëntatie en de interregionale oriëntatie:

- + **Intern:** richt zich 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 bezoekers en inwoners van buiten de regio.

Hoofdpogaven →

		<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 werkpopulatie
Landschap + klimaat		5A: Sterke landschappelijke, ruimtelijke en recreatieve waarden, WABOS	5B: Stimuleren en ontsluiten toerisme en landschapswaardering
Mobiliteit		6A: Betere OV-bereikbaarheid: Regionale mobiliteitstransitie	6B: Betere OV-bereikbaarheid + betere balans auto-afhankelijkheid

3. Denkrichtungen



3.1 Denkrichtingen

De wijze waarop de Nedersaksenlijn een positieve bijdrage kan leveren aan de doelstelling uit het vorige hoofdstuk is verkend door het bepalen van verschillende denkrichtingen. Op deze wijze wordt de potentie van de Nedersaksenlijn verder verkend. De denkrichtingen vertegenwoordigen de hoeken van het speelveld en geven inzicht welke keuzes er liggen voor de verdere ontwikkeling van de regio in combinatie met de Nedersaksenlijn.

Deze denkrichtingen zijn opgebouwd uit de bouwstenen die zijn benoemd in de opgavefase. Deze zijn gekoppeld aan de verschillende hoofdogaven. De bouwstenen bieden maatregelen en oplossingsrichtingen en zijn weergegeven in de bijlagen van Maakdag 3.

Hierbij is vanuit de opgaven gekeken, welke positieve bijdrage de Nedersaksenlijn aan een toekomstige verbetering kan hebben. Hierbij zowel het effect van de verandering in bereikbaarheid door de verbeterde OV-verbinding als de positieve bijdrage van de mogelijke ruimtelijke ontwikkeling gekoppeld aan de komst van de nieuwe stations en ontwikkeling rondom de bestaande stations.

Elke denkrichting vormt een samenhangend geheel en geeft inzicht in de potentie van de Nedersaksenlijn vanuit een bepaalde focus. Een denkrichting omvat aannames voor directe en indirecte effecten van een pakket aan maatregelen, waarvan de Nedersaksenlijn de belangrijkste is. In elk van de denkrichtingen wordt echter ook uitgegaan van een bepaalde sturing op flankerend beleid en afspraken over regionale ontwikkelingen en investeringen. Hiermee worden bepaalde doelgroepen aangesproken of bepaalde ontwikkelingen gestimuleerd.

Hiermee vormt de stap van de denkrichtingen een theoretische verkenning voor een mogelijke ontwikkelrichting van het gebied. Geen van de denkrichtingen zal uiteindelijk precies zo worden gerealiseerd, maar ze maken wel inzichtelijk waar kansen liggen. Gemeenten kunnen nu al de denkrichtingen benutten in de ontwikkelplannen; ze geven een beeld van potentie, maar ook van zaken die beter vermeden kunnen worden zolang er geen duidelijkheid is over ligging en ontwikkeling. Het onderscheid tussen de denkrichtingen is op hoofdlijnen uitgezet via twee assen, zodat vier onderscheidende kwadranten ontstaan.

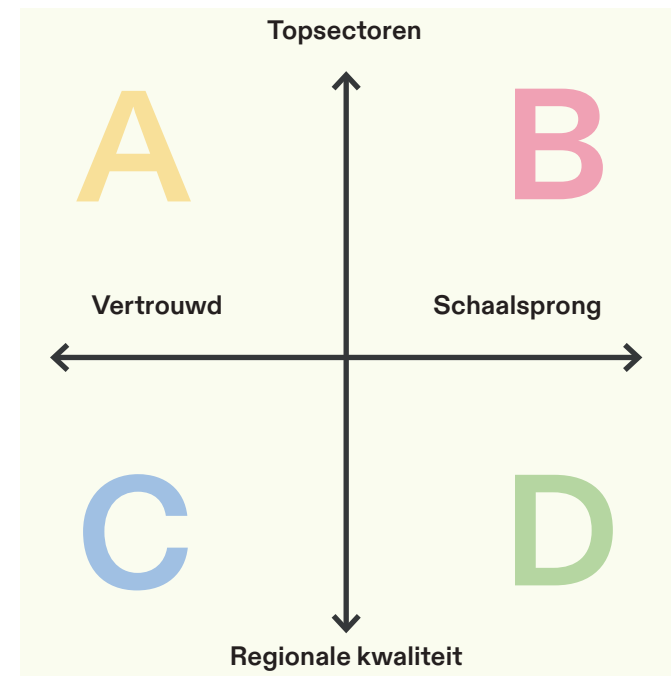
De horizontale as verloopt van 'vertrouwd' tot 'schaalsprong' en geeft aan in welke mate de ontwikkeling met de Nedersaksenlijn voortborduurde op bestaande ontwikkelingen. Bij 'schaalsprong' zal, naast de komst van de Nedersaksenlijn, een flinke interventie plaats vinden in het gebied. Bij de denkrichtingen aan de linkerkant (vertrouwd) kan de ontwikkeling ook in kleine stapjes met meer lokale sturing ontstaan.

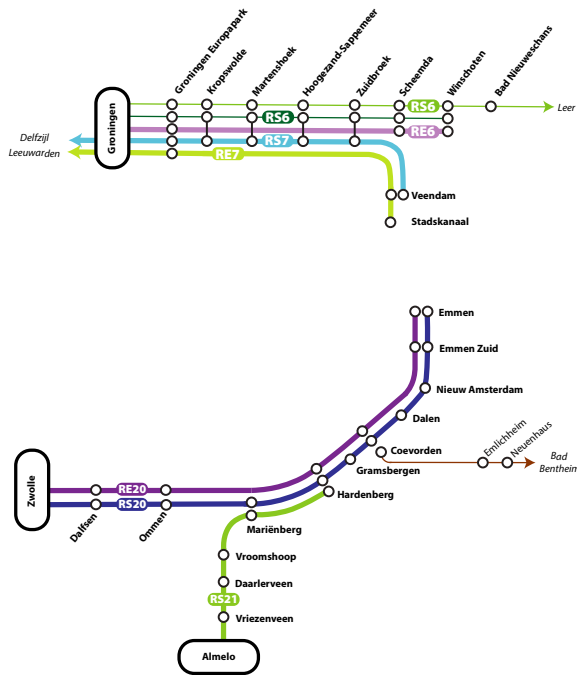
De verticale as gaat in op het economisch profiel. Bovenaan staan de denkrichtingen die uitgaan van de inzet op economische topsectoren. Dit omvat een sterke regionale inzet op de ontwikkeling van innovatieve werkgelegenheid. Aan de onderzijde staat 'Regionale kwaliteit', waarbij de economie zich doorontwikkelt vanuit een brede benadering van kwaliteiten. In dit laatste geval wordt ook ruimte geboden voor de economische ontwikkeling; deze bestaat bijvoorbeeld uit de versterking van recreatieve waarden.

Hiermee ontstaan vier denkrichtingen:

- + A: Innovatie verbonden
- + B: Knooppunt Emmen XL
- + C: Ruimte voor initiatief
- + D: Regiopark Nedersaksen

De denkrichtingen kennen een eigen spooralternatief, zie ook het deelrapport werkspoor Spoor. De denkrichtingen aan de linkerkant van het assenkruis ('vertrouwd') gaan uit van een stapsgewijze ontwikkeling. Dit sluit goed aan op spoorvariant 3 (het ingroeimodel). Hierbij ontstaan diverse verbindingen, en rijdt op het centrale nieuwe gedeelte van de Nedersaksenlijn tussen Emmen en Veendam twee keer per uur een trein.

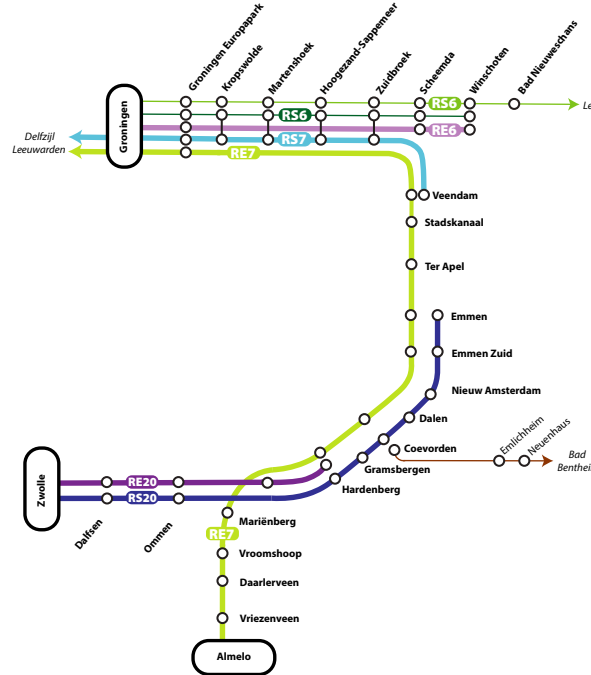




† REFplus (referentiealternatief)

Bij de denkrichtingen aan de rechterzijde (schaalsprong) past een grotere stap meteen een frequentie treinbediening, waarbij spoorvariant 6 meteen een bediening van vier treinen per uur per richting faciliteert. Hier worden ook meer nieuwe rechtstreekse verbindingen gedacht; de impact op het netwerk is groter dan bij variant 3.

Hierna is de invulling van de denkrichtingen toegelicht, vanuit een logische samenhangende vertaling van de bouwstenen geplaatst in het assenkruis en met een eigen invulling van de doelstellingen op de zes thema's (uit paragraaf 2.10).

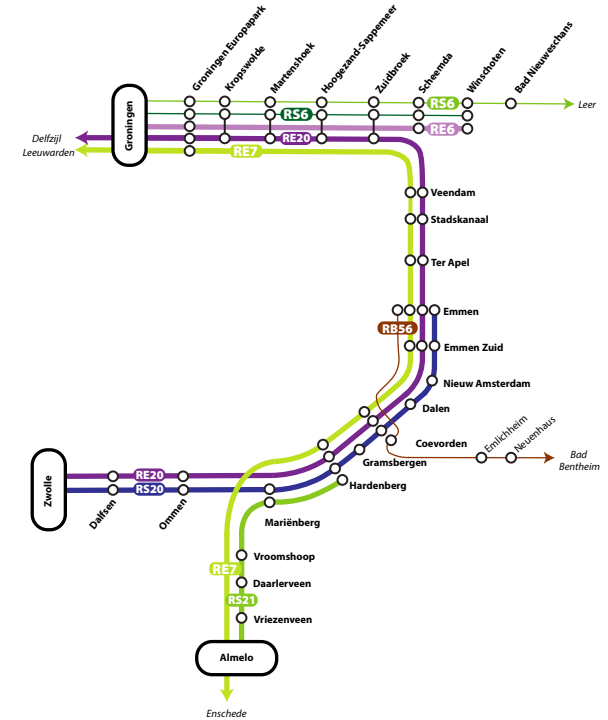


† Ingroeimodel (variant 3)

Varianten spoorinfrastructuur en bediening

De denkrichtingen kennen een eigen spooralternatief, zie ook het deelrapport werkspoor Spoor.

De denkrichtingen aan de linkerkant van het assenkruis ('vertrouwd') gaan uit van een stapsgewijze ontwikkeling, dit sluit goed aan op spoorvariant 3 (het ingroeimodel). Hierbij ontstaan diverse verbindingen, en rijdt op het centrale nieuwe gedeelte van de Nedersaksenlijn tussen Emmen en Veendam twee keer per uur een trein.



† Ambtiemodel (variant 6)

Bij de denkrichtingen aan de rechterzijde (schaalsprong) past een grotere stap, waarbij spoorvariant 6 meteen een bediening van 4 treinen per uur per richting worden gefaciliteert. Ook zijn hier nog meer nieuwe rechtstreekse verbindingen gedacht, de impact op het netwerk is groter dan bij variant 3.

Hierna is de invulling van de denkrichtingen toegelicht, vanuit een logische samenhangende vertaling van de bouwstenen geplaatst in het assenkruis en met een eigen invulling van de doelstellingen op de 6 thema's (uit paragraaf 2.9).

Topsectoren



Vertrouwd

Schaalsprong



Regionale kwaliteit

A Innovatie verbonden

3.2 Innovatieve campussen worden verbonden en versterken elkaar. In de spoorzones ontstaan dynamische gebieden voor werk, opleiding, zorg en wonen. Elke spoorzone heeft een eigen (innovatief) profiel, waarbij de campussen langs de lijn samenwerken op het gebied van innovatie, opleiding, wonen en voorzieningen.

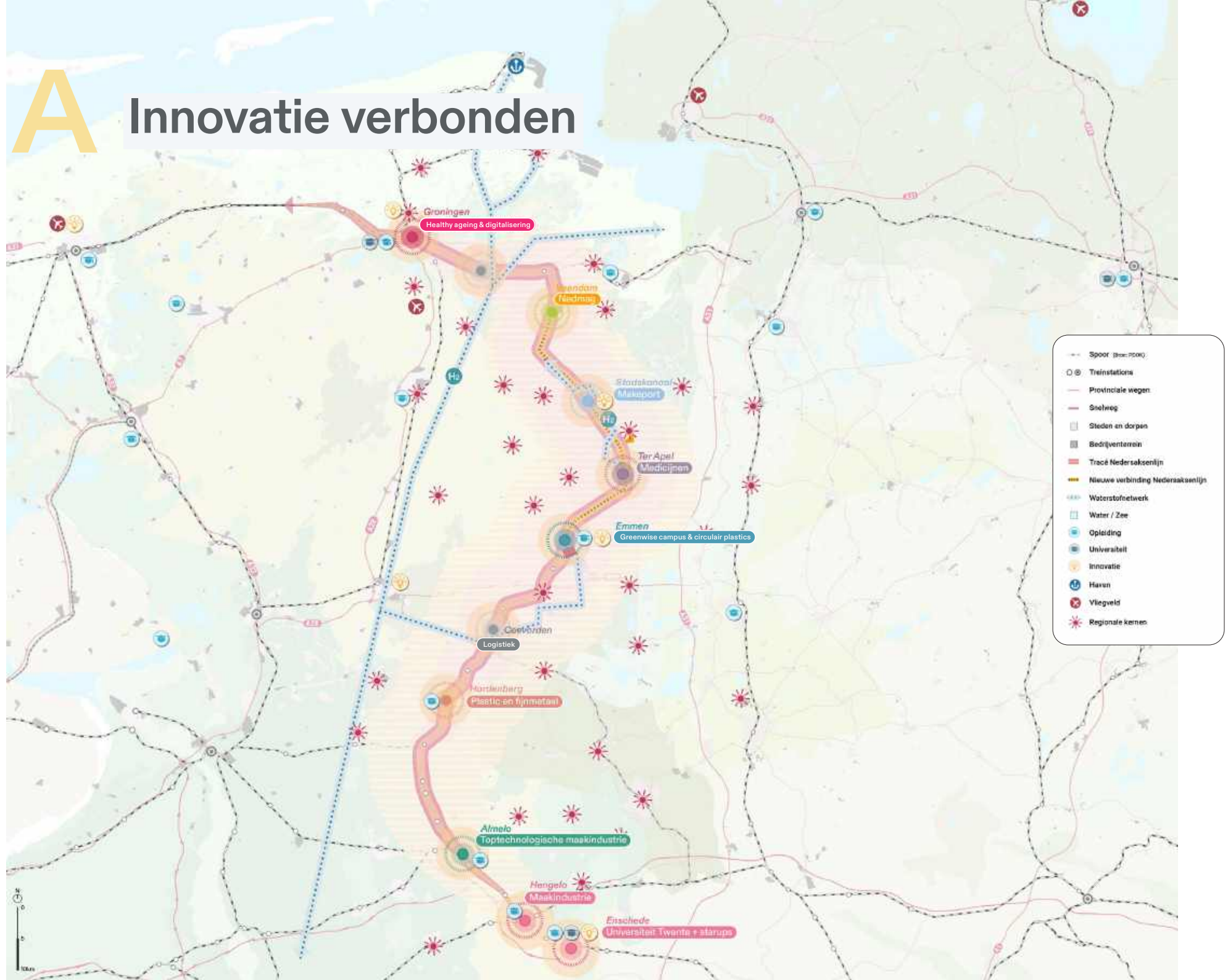


De innovatieve kracht in het gebied die vanuit de lokale gemeenschap is aangedreven krijgt nadrukkelijk een plek in de spoorzones. Dit gaat deels in op de bestaande campussen bij de stations, zoals in Stadskanaal bij Makeport Mercurius, de IQ campus in Hardenberg of juist bij een nieuwe campus zoals in Ter Apel, waar bedrijven uit de omgeving zich kunnen vestigen om mee te profiteren van een goede bereikbaarheid en uitwisseling. Hiermee verbetert zijn bedrijven beter bereikbaar voor werknemers en stagiairs maar ook voor samenwerking en synergie. Maar ook worden deze regionale campussen via de Nedersaksenlijn goed verbonden met de bovenregionale economische (banen)motoren Groningen, Zwolle en Enschede. Dit zal de economische ontwikkeling langs de lijn verder versterken.

Met een goede regionale afstemming tussen opleidingsinstituten, werkgevers maar ook bijvoorbeeld zorgcentra zal een dekkend aanbod ontstaan in het gebied, waarbij de campus in de ene spoorzone de voorzieningen in de andere spoorzone aanvult. Elke kern laat in de spoorzone het visitekaartje van de stad, aansluitend op plannen van Coevorden zien. Deze samenwerking wordt op verschillende thema's ingericht, denk aan cultuur en economisch profiel, maar bijvoorbeeld ook aan woningaanbod. Hierbij wordt echt ingezet op de verdichting rondom de stations. Transformatie van verder gelegen gebieden zal organisch plaatsvinden.

In de spoorzone ontstaan levendige entreepunten waar een breed aanbod aan mobiliteit wordt geboden, en woningen worden gerealiseerd vooral voor senioren en voor starters en doelgroepen die het liefst dichtbij of zelfs bovenop de voorzieningen zitten. Deze spoorzones met een mix van wonen, werken en voorzieningen sluit via goede routes aan op de bestaande centra en bestemmingen.

A Innovatie verbonden



B Knooppunt Emmen XL

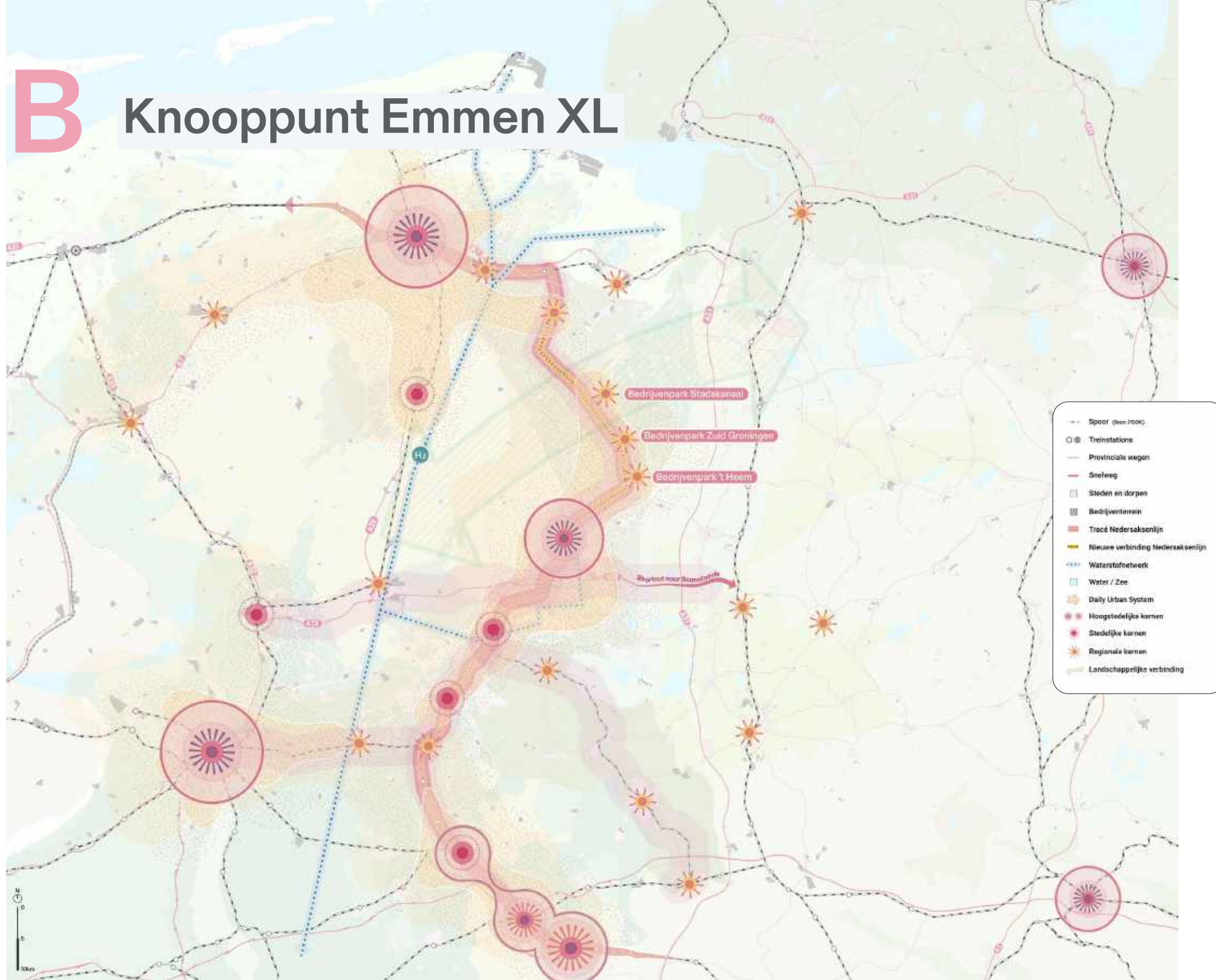
3.3 Regionale oriëntatie op Emmen: voor zorg (zoals het ziekenhuis), onderwijs (wo, hbo, mbo), werk en voorzieningen in het centrum en de Greenwise Campus. In het gebied worden dagelijkse voorzieningen en bedrijvigheid behouden en versterkt in de spoorzones, die verbonden zijn met Emmen en de andere stedelijke regio's.



Het stedelijk gebied van Emmen ontwikkelt zich tot toonaangevende stad in de regio. De omliggende gebieden profiteren mee, deels door borrowed size-effecten, maar daarbij vooral ook door een verbeterde bereikbaarheid met de stad Emmen en andere stedelijke gebieden. In Emmen wordt voortgebouwd op de ontwikkelingen zoals de centrumvernieuwing en de hierdoor vrijkomende ruimte met nieuwe stedelijke allure. Op loopafstand ligt de Ziekenhuislocatie Scheper, die in deze denkrichting zich weer verder zal specialiseren en groeien. Ook ontstaat een logische locatie voor een dependance van de Universiteit Groningen, zodat voor alle opleidingsniveau een keuze aan studierichtingen ontstaat. Zo werkt Emmen samen met de instellingen van Twente, Groningen, Zwolle en de Duitse regio's. De stad ligt op de kruising van Noord-Zuid en Oost-West, centraal in de internationale Nedersaksenregio.

De kernen aan de Nedersaksenlijn maken een ontwikkeling door onder invloed van de centrumstad Emmen. De bestaande bedrijven in het gebied profiteren van de afzetmarkt, maar vooral van de verbinding met economische ontwikkeling in de stad. Nieuwe samenwerkingen ontstaan, nieuwe werkgelegenheid en uitwisseling geeft ook een boost aan de kleinere kernen, voor werk en wonen. Ook ontstaat een bredere behoefte aan recreatieve voorzieningen en dienstverlening in de regio. Waar met de schaa sprong in eerste instantie veel van de investeringen op Emmen worden ingezet, zal daarna de hele omgeving, van Groningen tot Zwolle tot Oldenburg profiteren van het nieuwe elan van Emmen.

B Knooppunt Emmen XL



C Ruimte voor initiatief

3.4 Er is veel ruimte voor lokaal initiatief. (Familie)bedrijven krijgen de ruimte om te groeien en te innoveren, en er is ruimte voor toeristisch initiatief. De regionale bereikbaarheid is op orde: per spoor en aanvullend ov, auto en fiets. De dragende structuur van de Nedersaksenlijn en bus 300/N34/Hondsrug, met dwarsverbindingen, vormt de hoofdstructuur voor ontwikkeling.

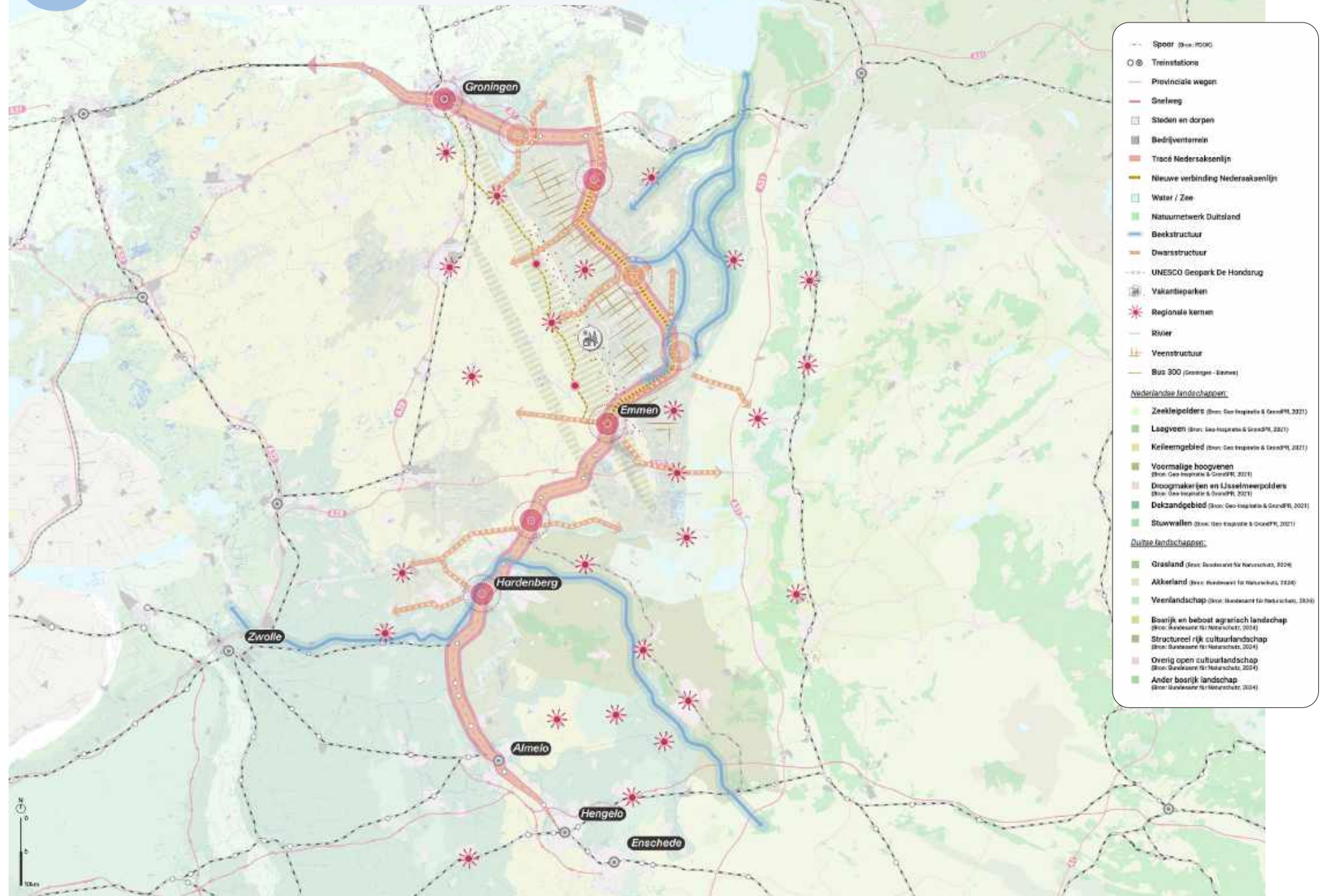
In het gebied zit veel energie om te ondernemen. Er wordt ruimte gegeven aan deze initiatieven, van onderop wordt ontwikkeling geïnitieerd. De kracht van de Nedersaksenlijn wordt herkend, door bedrijven en ontwikkelaars. De regio van gemeenten en regio zit vooral in het stellen van randvoorwaarden waar het gaat om dichtheid en om landschap en ondergrond. Er wordt ruimte geboden aan verschillende functies, zo zal snel een ontwikkeling versterkt worden die herkend wordt in het gebied. Deze denkrichting vormt een logisch vervolg op de bewegingen die al gaande zijn; zoals de ontwikkeling van een aantal campussen (het eiwit campus in Musselkanaal of de Maakindustrie in Almelo) en de vakantieparken op de Hondsrug en verder in de regio. De lokale bevolking zal zich goed herkennen en heeft regie over de toekomst.

Er wordt ruimte geboden voor woningbouw, waarbij ruimte voor nieuwe inwoners is en voor bestaande bewoners. De waarden die het gebied heeft worden kleinschalig versterkt, op initiatief van de gemeenschap en benut. Hierbij zien we een ontwikkelstructuur ontstaan langs de lijn van de nieuwe spoorlijn, en de buslijn 300 over de Hondsrug, waarbij juist ook de dwarsverbindingen hiertussen interessant zijn in de ontwikkeling van een organisch groeiend ruimtelijk raamwerk.



C

Ruimte voor initiatief



D Regiopark Nedersaksen

3.5 Het landschap is de grootste troef van het gebied: Geopark de Hondsrug, het veenkoloniaal landschap en het beekdalenlandschap. Dit wordt verder versterkt en levert een uniek vestigingsklimaat en toeristisch profiel. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar de meer draagkrachtige doelgroep, en ook nieuwe voorzieningen zullen zich op deze groep richten.

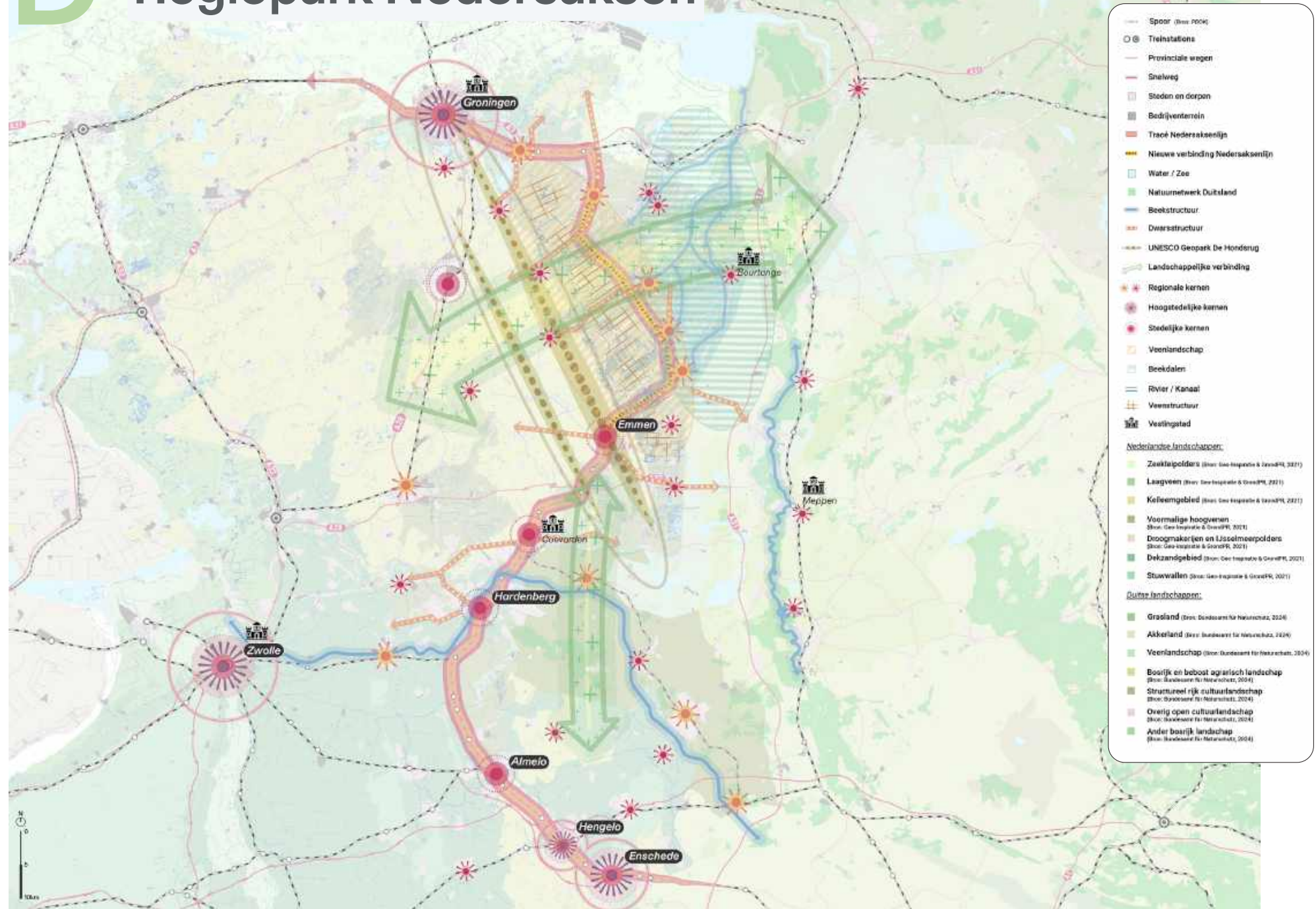
Een grote interventie zet het landschap voorop. Grotere investeringen zijn gericht op het herstel van het landschap, waarbij de kanalenstructuur als voorkant van het gebied wordt ontwikkeld. De ontginningsstructuur van de veenkoloniën komt voor te staan in Oost-Drenthe, de open ruimte tussen de linten is uniek in Nederland en wordt beschermd. Hierbij geldt dat de basis ligt in de ondergrond: het water en bodemsysteem (WABOS). Er zijn strenge randvoorwaarden voor bouw en landgebruik.

Om de grote afstanden te overbruggen is er de Nedersaksenlijn, maar ook veel deelmobiliteit voor bezoekers. De stations liggen op de overgangen van verschillende landschapstypes, hier is ruimte voor verdichting en verstedelijking. Hiermee worden nieuwe doelgroepen aangetrokken. Inwoners van stedelijke regio's worden aangetrokken door de ruimte en het landschap en genieten van het tempo en de voorzieningen in het gebied. Ze komen op bezoek, maar er is voldoende ruimte om zich ook hier te vestigen. Deze recreatieve en culturele voorzieningen zijn meer exclusief, denk aan een landelijk kunstmuseum of een grote toeristische attractie die mensen van verder weg trekt. Ook zorgvoorzieningen met verblijfsfunctie en revalidatiecentra zijn van hoge kwaliteit en kennen een (inter-)nationale functie.

Er blijft ruimte voor andere economische ontwikkeling, maar de leefomgeving staat voorop, om een echt onderscheidend woonmilieu te bieden zijn soms keuzes nodig ten koste van bijvoorbeeld de maakindustrie.



D Regiopark Nedersaksen



4. Effect Brede welvaart



4.1 Nedersaksenlijn als katalysator Brede welvaart

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.

Er zijn ook enkele voorbeelden uit Duitsland, net over de grens bij Groningen, Drenthe en Overijssel, waar infrastructurele ontwikkelingen als katalysator hebben gefungeerd voor regionale economische groei. Voorbeelden hiervan zijn de spoorlijn tussen Neuenhaus en Bad Bentheim (via Nordhorn) en de A31 (zie kader)

A31 als inspirerend voorbeeld voor Nedersaksenlijn

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.

Dankzij de verbeterde bereikbaarheid is het aantal banen binnen een redelijke reistijd aanzienlijk toegenomen. Dit heeft geleid tot een afname van het aantal mensen dat uit de regio pendelt voor werk. In Grafschaft Bentheim is het overschot aan uitpendelaars gedaald van 4.400 naar 2.900. In Emsland heeft een nog opvallendere verandering plaatsgevonden: een overschot aan uitpendelaars van circa 900 is omgeslagen naar een inpendeloverschot van ongeveer 5.700. Dit betekent dat meer mensen nu binnen de regio een passende baan hebben kunnen vinden.

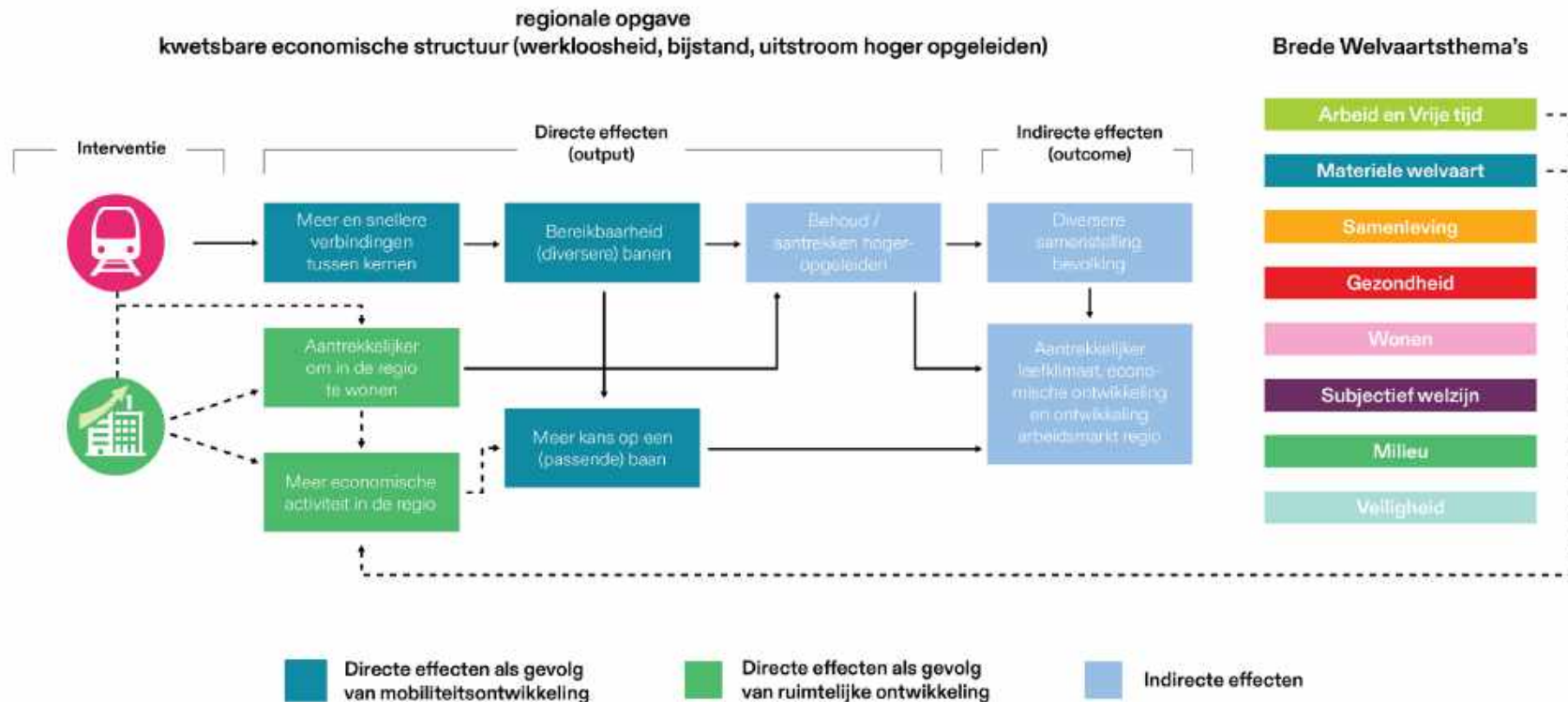
De A31 heeft dus niet alleen de economische groei bevorderd, maar ook de aantrekkelijkheid van de regio om te werken verbeterd. Dit helpt ook bij het aanpakken van het tekort aan arbeidskrachten in de regio. Kortom, de A31 heeft significant bijgedragen aan een versterking van de lokale economie en de arbeidsmarkt in Emsland en Grafschaft Bentheim.

Hoe leidt de Nedersaksenlijn tot verbetering van de brede welvaart?

De Nedersaksenlijn is een interventie die mogelijk (voor een deel) een oplossing biedt voor de uitdagingen waar de regio voor staat. De mate waarin dit het geval kan zijn beredeneren we vanuit de effecten op brede welvaartsindicatoren (die zijn toegelicht in paragraaf 2.2). De Nedersaksenlijn leidt direct tot een verbetering van de bereikbaarheid. De OV-reistijd naar banen, onderwijs en (zorg)voorzieningen wordt korter. De verbetering van de reistijd is een direct effect van de Nedersaksenlijn. Mensen hebben

dankzij de Nedersaksenlijn meer en betere mogelijkheden om zichzelf te ontplooiën en gaan mogelijk andere keuzes maken: mensen kiezen bijvoorbeeld voor een baan waarvoor eerst de reistijd te lang was. Bovendien worden kernen aantrekkelijker als gevolg van de verbeterde bereikbaarheid. Mensen kiezen ervoor om zich te vestigen in deze kernen en er ontstaat draagvlak voor lokale voorzieningen die de vitaliteit van deze kernen ten goede komen. Dit zien we als de indirecte effecten. Deze effecten bepalen voor een belangrijk deel de scores op de Brede welvaart.

Onderstaand figuur illustreert het werkingsmechanisme: de wijze waarop de Nedersaksenlijn leidt tot brede welvaartseffecten en bij kan dragen aan de uitdagingen in de regio. Het gaat specifiek om de het werkingsmechanisme bij de uitdaging: kwetsbare economische structuur (werkloosheid, bijstand, uitstroom hoger opgeleiden). Voor andere uitdagingen hebben we een soortgelijk stroomschema uitgewerkt (zie bijlage Maakdag 5). De figuur brengt in beeld hoe de interventie leidt tot directe effecten en indirecte effecten (via enkele tussenstappen) en de wijze waarop dit samenhangt met de brede welvaartsthema's.



4.2 Directe effecten van de Nedersaksenlijn

De effecten op Brede welvaart ontstaan door de verbeterde bereikbaarheid en de ruimtelijke ontwikkeling. Deze effecten hebben vooral weer-slag op de gemeenten waar de Nedersaksenlijn doorheen zal gaan en de bereikbaarheidssituatie met het openbaar vervoer significant verandert als gevolg van de Nedersaksenlijn. Hierom geven we de (directe en indirecte) effecten weer voor het hele gebied (de vijf COROP-regio's) en in het bijzonder voor drie regio's:

- + **Regio 1:** Gemeenten Midden-Groningen + Veendam + Stadskanaal + Westerwolde
- + **Regio 2:** Gemeenten Emmen + Borger – Odoorn
- + **Regio 3:** Gemeenten Coevorden + Hardenberg + Ommen + Twentrand + Almelo

De OV-bereikbaarheid van deze drie deelregio's wordt relatief sterk beïnvloed door de realisatie van de Nedersaksenlijn. Het onderscheid is gemaakt omdat de positie van Emmen in denkriching B, met een sterkere regionale functie, afwijkt ten opzichte van de andere kernen in het gebied.

We brengen in dit hoofdstuk het volgende kwantitatief in beeld om vervolgens te bepalen hoe en in welke mate de denkriching onderscheidend zijn voor de verschillende regio's:

- + Ruimtelijk programma (woningen + arbeidsplaatsen)
- + Bereikbaarheid van arbeidsplaatsen
- + Bereikbaarheid van zorgvoorzieningen
- + Externe effecten door afname autokilometers

Ruimtelijk programma

De aanleg van de Nedersaksenlijn verbetert de bereikbaarheid van de regio en vormt de basis voor verdere regionale ruimtelijke ontwikkeling. De staafdiagrammen geven een verhouding van de te verwachten toename in het aantal inwoners en arbeidsplaatsen (bovenop de autonome WLO-scenario's), per denkriching. Deze schattingen

zijn gebaseerd op de haalbaarheid, elementen uit de verschillende denkrichingen en de verbeterde bereikbaarheid door de Nedersaksenlijn die de uitvoering van het ruimtelijke programma mogelijk maakt. De woningen en arbeidsplaatsen zijn bepalend voor een reeks aan brede welvaartseffecten (vooral effecten op indicatoren binnen de thema's 'wonen' en 'arbeid en vrije tijd').

↓ Toename aantal inwoners



↓ Toename aantal arbeidsplaatsen

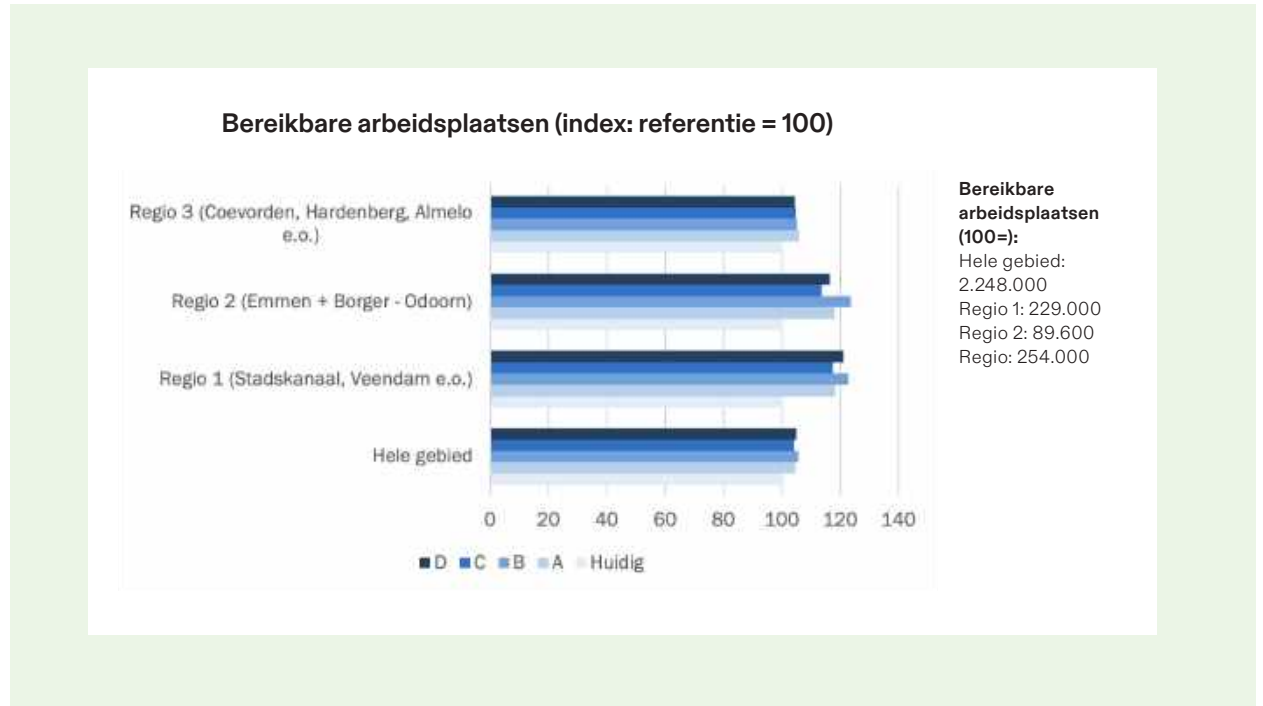


Dit dient als input voor de modelberekening, waarbij de groei rondom de stations is geprojecteerd. De extra woningen in dit gebied dragen bovendien bij aan de landelijke woningbouwopgave.

In denkrichting B en D hanteren we de grootste groei van inwoners. Voor de arbeidsplaatsen zijn dit denkrichting A en B. Het aantal inwoners en arbeidsplaatsen neemt voor Emmen in denkrichting B relatief sterk toe ten opzichte van de andere regio's. In de overige denkrichtingen is de toename van het aantal woningen en arbeidsplaatsen gelijkwaardiger verdeeld over de verschillende gemeenten.

Bereikbaarheid arbeidsplaatsen

De Nedersaksenlijn leidt tot betere bereikbaarheid en daarmee tot meer arbeidsplaatsen binnen afzienbare reistijd. Bovendien draagt de beoogde ruimtelijke ontwikkeling bij aan meer arbeidsplaatsen in de regio. De grafieken hiernaast geven (met indexcijfers, waarbij referentiesituatie = 100) de verandering ten opzichte van de referentiesituatie weer van het aantal bereikbare arbeidsplaatsen binnen acceptabele reistijd. Het aantal banen binnen acceptabele reistijd is berekend met een 'afstandsvervalcurve'. Deze afstandsvervalcurve geeft aan wat de bereidheid van mensen is om met het OV te reizen voor een baan. Deze bereidheid om te reizen verschilt per persoon. Bijna iedereen is bereid om 1 minuut te reizen voor een baan, ongeveer de helft van de mensen is bereid circa 45 minuten te reizen voor een baan maar bijna niemand is bereid 2 uur of langer te reizen voor een baan. Op deze wijze is berekend wat het aantal bereikbare banen (binnen acceptabele reistijd) is in de huidige situatie en in de denkrichtingen.

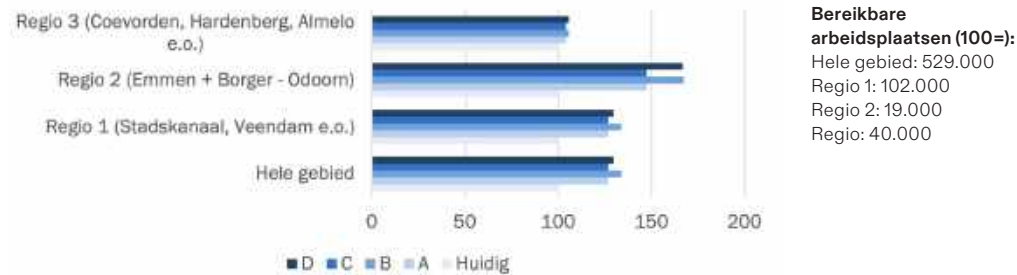


Uit de analyse volgt dat het aantal arbeidsplaatsen binnen acceptabele OV-reistijd in denkrichting B het hoogst ligt, al zijn de verschillen met denkrichting A en D beperkt. Voor de regio's rondom Emmen en Stadskanaal geldt eveneens dat het aantal arbeidsplaatsen binnen acceptabele OV-reistijd het sterkst toeneemt in denkrichting B, gevolgd door denkrichting A en D.

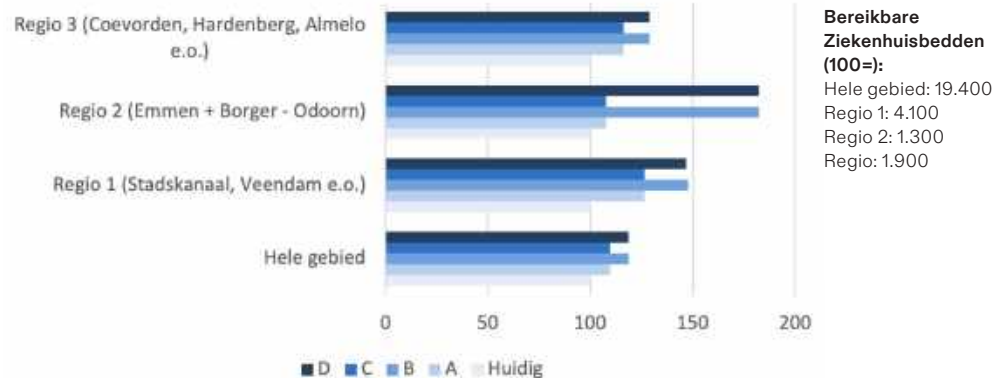
Een uitzondering geldt voor het aantal bereikbare arbeidsplaatsen met het OV in de regio Coevorden, Hardenberg, Almelo en omgeving. Door de relatief sterke regionale ontwikkeling in deze kernen in denkrichting A ligt het aantal bereikbare arbeidsplaatsen binnen acceptabele reistijd

hogere dan in denkrichting B, waarbij de focus sterk op Emmen ligt.

**Bereikbare onderwijsplekken (WO + HBO) binnen 60 minuten OV-reistijd
(index: referentie = 100)**



**Bereikbare ziekenhuisbedden binnen 60 minuten OV-reistijd
(index: referentie = 100)**



Bereikbaarheid van zorg- en onderwijsvoorzieningen

Naast arbeidsplaatsen draagt de Nedersaksen en de lokale ruimtelijke ontwikkeling (met inbegrip van extra zorg- en onderwijsvoorzieningen in de regio) bij aan de bereikbaarheid van zorgvoorzieningen binnen afzienbare reistijd. Onderstaande grafieken geven (met indexcijfers, waarbij referentie = 100) de verandering ten opzichte van de referentiesituatie weer van het aantal bereikbare zorg- en onderwijsvoorzieningen binnen 60 minuten. Dit is uitgewerkt voor alle vier de denkrichtingen. Er is gerekend met aantal bereikbare onderwijsplekken (HBO+WO) en het aantal bereikbare ziekenhuisbedden.

Voor elk van de regio's geldt dat het aantal bereikbare zorg- en onderwijsvoorzieningen binnen 60 minuten in denkrichting B en D sterker toeneemt dan in denkrichting A en C. De effecten komen hoofdzakelijk voort uit de extra zorgvoorzieningen in Emmen binnen denkrichting B en D. Zonder extra zorgvoorzieningen in Emmen zijn de denkrichtingen beperkt onderscheidend en wordt de situatie nauwelijks beter ten opzichte van de referentiesituatie. Enkel een verbetering van de bereikbaarheid leidt dus niet tot een betere toegang tot zorgvoorzieningen. Deze effecten worden primair veroorzaakt door de extra zorgvoorzieningen in de verschillende denkrichtingen.

Omgevingseffecten

Door de Nedersaksenlijn wordt vervoer per trein aantrekkelijker. Hierdoor neemt naar verwachting het aantal autokilometers af. Dit gaat gepaard met omgevingseffecten: minder emissies van luchtverontreinigende stoffen, emissies van CO₂, minder geluidshinder en betere verkeersveiligheid. Anderzijds leiden de ruimtelijke ontwikkelingen tot meer (economische) activiteit wat weer kan resulteren in meer autokilometers met negatieve omgevingseffecten als gevolg.

In verschillende gemeenten neemt het aantal voertuigkilometers met enkele procenten af. Het percentage ligt relatief hoog in gemeenten waar op de verbinding per spoor als gevolg van de Nedersaksenlijn significant beter wordt (bv. Hardenberg, Stadskanaal en Veendam). In gemeenten meer aan de 'rand' van het gebied (bv. Almelo) neemt het aantal autokilometers juist toe. De tabellen op de volgende bladzijde geven weer wat de lokale impact is op emissies van luchtverontreinigende stoffen (fijnstof en stikstof). Deze tabellen zijn uitgewerkt voor alle vier denkrichtingen.

Voor de meeste gemeenten leidt de afname van autokilometers tot minder emissies van fijnstof en stikstofoxiden. Voor het grootste deel van de gemeenten geldt dat dit effect in denkrichting B en D het sterkst optreedt. Dit is het gevolg van de frequente dienstregeling in denkrichting B en D. De bereikbaarheid per spoor is beter in denkrichting B en D voor de meeste gemeenten. Voor de gemeenten waar sprake is van een toename van het aantal autokilometers (bv. Emmen, Coevorden en Almelo) zal sprake zijn van een toename van emissies.

Gemeente	A: Verandering emissies fijnstof (PM10) (in gram per jaar)	B: Verandering emissies fijnstof (PM10) (in gram per jaar)	C: Verandering emissies fijnstof (PM10) (in gram per jaar)	D: Verandering emissies fijnstof (PM10) (in gram per jaar)
Regio 1: Stadskanaal, Veendam e.o.				
Westerwolde	-5.400	-15.400	-7.300	-12.200
Stadskanaal	7.600	-9.100	7.600	-2.200
Veendam	-12.100	-20.900	-11.800	-20.400
Midden-Groningen	227.400	194.600	224.400	206.600
Regio 2: Emmen en Borger-Odoorn				
Emmen	53.100	50.800	46.300	27.800
Borger-Odoorn	-220.800	-222.900	-224.500	233.600
Regio 3: Coevorden, Hardenberg e.o.				
Coevorden	209.600	171.300	205.600	163.200
Hardenberg	-231.800	-242.600	-232.400	-246.600
Ommer	-120.100	-120.700	-121.900	-120.400
Twenterand	89.700	100.400	86.900	100.700
Almelo	658.100	651.000	553.600	547.700

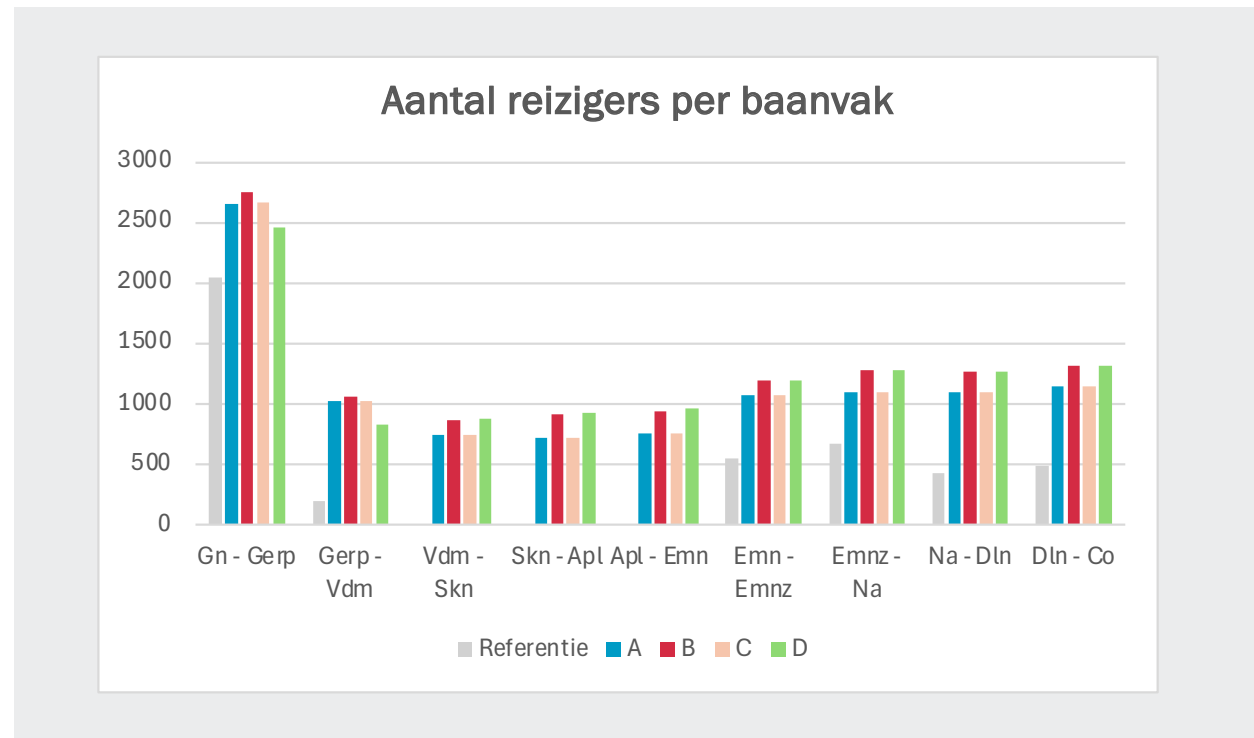
Gemeente	A: Verandering emissies stikstofoxiden (NO _x) (in gram per jaar)	B: Verandering emissies stikstofoxiden (NO _x) (in gram per jaar)	C: Verandering emissies stikstofoxiden (NO _x) (in gram per jaar)	D: Verandering emissies stikstofoxiden (NO _x) (in gram per jaar)
Regio 1: Stadskanaal, Veendam e.o.				
Westerwolde	-49.300	-140.400	-66.200	-111.300
Stadskanaal	69.500	-82.700	69.200	-19.800
Veendam	-110.400	-190.400	-107.100	-185.600
Midden-Groningen	2.066.900	1.769.500	2.039.600	1.878.100
Regio 2: Emmen en Borger-Odoorn				
Emmen	483.000	461.600	421.000	262.900
Borger-Odoorn	-2.007.700	-2.028.600	-2.040.800	-2.123.500
Regio 3: Coevorden, Hardenberg e.o.				
Coevorden	1.906.100	1.557.500	1.869.300	1.483.500
Hardenberg	-2.167.200	-2.205.600	-2.112.900	-2.241.900
Ommer	-1.092.300	-1.097.700	-1.108.500	-1.094.700
Twenterand	815.900	913.000	807.800	915.100
Almelo	5.073.600	5.009.700	5.034.500	4.979.500

Emissies van CO₂ hebben impact op landelijke/ mondiale klimaatopgaven. Inzichten in de CO₂-impact op gemeenteniveau zijn daarmee voor deze studie minder relevant. Wanneer de Nedersaksenlijn niet ontwikkeld zou worden zouden bovendien andere keuzes gemaakt worden voor mobiliteitsoplossingen (het geld zou op een andere manier of op een andere plek besteed worden). Dit zou mogelijk weer andere CO₂-effecten met zich meebrengen. Dit maakt het complex om de CO₂-effecten kwantitatief in beeld te brengen. Naar verwachting draagt de Nedersaksenlijn bij aan een verbetering in verkeersveiligheid. Een afname van autokilometers leidt mogelijk tot minder verkeersongevallen en -slachtoffers.

Aandachtspunt hierbij is dat in enkele denkrichtingen het aantal autokilometers op gemeenteniveau juist toeneemt. De Nedersaksenlijn wordt zonder gelijkvloerse overgangen ontworpen. Het kans op een ongeval op het spoor is daarmee minimaal. Tenslotte leiden minder autokilometers tot minder geluidshinder in enkele gemeenten. Dit wordt echter weer voor een deel tenietgedaan door de lokale impact van de geluidshinder door de nieuwe spoorlijn. Bovendien neemt in een deel van de gemeenten het aantal autokilometers toe met meer geluidshinder als gevolg.

Ontwikkeling treinreizigers

Het aantal gereden kilometers met de auto neemt in veel van de denkrichtingen af. Daarentegen worden er meer kilometers met de trein afgelegd. Dit is weergegeven in onderstaande grafiek. Per baanvak (weergegeven met afkortingen van stations) is het aantal reizigers per ochtendspitsuur weergegeven in de referentiesituatie, zonder NSL, en de vier denkrichtingen. Het aantal treinreizigers neemt voor elk baanvak en elke denkrichting toe. Op de meeste baanvakken neemt in denkrichting B en D het aantal reizigers het sterkst toe. In deze denkrichtingen is de treinfrequentie als gevolg van de dienstregeling het hoogst.



Directe effecten (output)

Gerelateerd aan opgaven:

- Aantal bereikbare activiteiten vanuit huishouden of bedrijf
- Aantal bereikbare personen vanuit activiteitencentrum
- 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

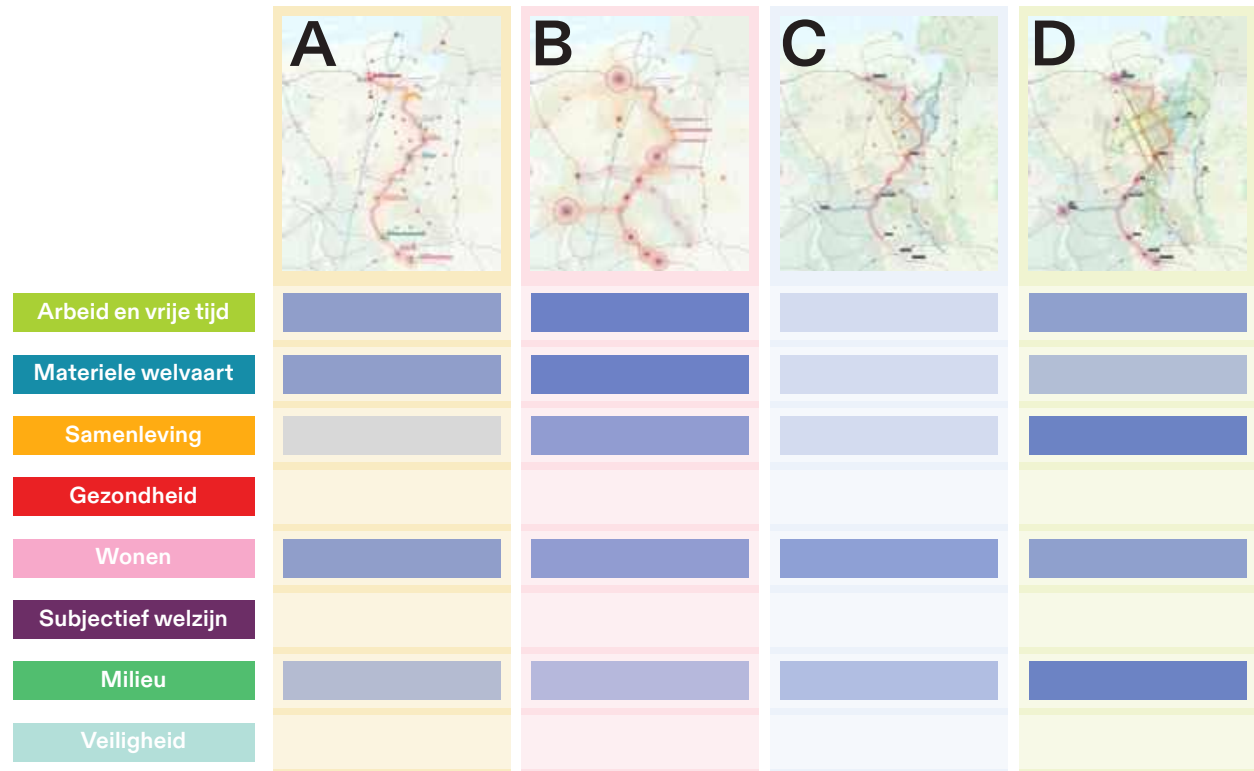
4.3 Indirecte effecten (Brede welvaartseffecten)

Voor de verschillende denkrichtingen geven we weer hoe deze scores op de verschillende brede welvaartsthema's (indirecte effecten). Op basis van de directe resultaten (paragraaf 4.2) en de veronderstelde werkingsmechanismen (in de bijlage van Maakdag 5) is onderbouwd hoe de denkrichtingen per brede welvaartsthema scoren ten opzichte van elkaar. De tabel rechts geeft de uitkomsten weer met de scores per thema: hoe donkerder de kleur hoe hoger de score op het betreffende thema (en geen kleur wanneer geen score is toegekend).

Arbeid en vrije tijd

In denkrichting B is de toename van het aantal arbeidsplaatsen en de toename van het aantal bereikbare arbeidsplaatsen binnen acceptabele reistijd het grootst. Bovendien stijgt in deze denkrichting het aantal hoogopgeleide inwoners en werkenden het sterkst. Dit komt doordat er een verschuiving is naar meer kennisintensieve en zakelijke dienstverlening. Hierdoor hebben mensen in het gebied meer mogelijkheden om zichzelf te ontplooiën op de arbeidsmarkt. Om deze redenen scoort denkrichting B het hoogst voor de hele regio. Aandachtspunt bij denkrichting B is dat het aantal banen binnen acceptabele reistijd toeneemt, maar dat de totale reistijd voor een deel van de mensen mogelijk hoger ligt dan in andere denkrichtingen omdat banen zich voornamelijk op enkele centrale locaties (voornamelijk Emmen) bevinden.

Ook in denkrichting A treden dergelijke effecten op, maar in mindere mate. In deze denkrichting zijn de effecten gelijkwaardiger verdeeld tussen de



† Per Brede welvaartsthema zijn de scores van de denkrichtingen geschetst als optelsom van de deelgebieden (zie bijlage): hoe donkerder, hoe groter het effect

verschillende kernen in de regio. Voor denkrichting D geldt dat het aantal banen in de regio beperkt toeneemt, maar het aantal bereikbare banen aanzienlijk toeneemt als gevolg van verbeterde bereikbaarheid. Tenslotte zijn de effecten van denkrichting C beperkt: het aantal arbeidsplaatsen in de regio neemt slechts beperkt toe en de denkrichting is niet onderscheidend qua bereikbaarheid.

De denkrichtingen versterken de sociaaleconomische structuur van de regio en dragen bij aan het creëren van een volwaardiger Daily Urban System. Daarmee dragen de denkrichtingen bij aan de uitdagingen in de regio. In denkrichting B is dit totale effect het sterkst maar in denkrichting A treedt dit

effect gelijkwaardiger op tussen verschillende deelregio's. In denkrichting A zullen de arbeidsplaatsen namelijk gelijkwaardiger worden verdeeld over de regio dan in denkrichting B.

Onderstaand figuur geeft de beoordeling per denkrichting weer voor het thema 'arbeid en vrije tijd'. Hoe donkerder de kleur, hoe sterker het (positieve) effect.



Materiele welvaart

De verbetering van de bereikbaarheid en gebiedsontwikkeling leidt tot een impuls van de materiele welvaart. De toename van het aantal (bereikbare) banen in het gebied uit zich in een hoger BRP en een hoger mediaan besteedbaar inkomen.

In Oost Groningen is op dit moment het bbp en het inkomen significant lager dan het nationale gemiddelde (zie hoofdstuk 2). Voor de overige regio's geldt dat deze aantallen dicht tegen het nationale gemiddelde aanliggen.

In denkrichting A en B heeft de ontwikkeling de grootste impact op de economische structuur en daarmee op de materiele welvaart van het gebied. In beide denkrichtingen is sprake van een verschuiving naar meer kennisintensieve werkgelegenheid. Voor denkrichting A betreft dit voornamelijk maakindustrie en in denkrichting B ook meer (zakelijke) dienstverlening. Voor deze sectoren geldt dat de toegevoegde waarde relatief hoog is (tussen de 0,2 en 0,6 miljoen euro per arbeidsjaar¹). De productiviteit per werkende neemt toe en daarmee naar verwachting ook het bruto regionaal product. Voor denkrichting B is dit effect sterker.

Door de concentratie van kennisintensieve arbeidsplaatsen in Emmen treden agglomeratie effecten op. Er vindt bovendien meer interactie plaats met kennishotspots (in Emmen, maar ook bijvoorbeeld in Groningen en Enschede). Dit leidt tot kennis-spillovers en daarmee tot meer toegevoegde waarde. Voor denkrichting A geldt echter dat materiele welvaart gelijkwaardiger toeneemt tussen de verschillende kernen in het gebied.

In denkrichting C en D ligt de focus meer op de huidige sectorstructuur en op meer sociaal-recreatie werkgelegenheid. Voor sociaal-recreatieve werkgelegenheid geldt een relatief lage toegevoegde waarde (<0,2 miljoen euro per arbeidsjaar).

Effecten binnen het thema materiele welvaart (die voor het belangrijkste deel optreden in denkrichting B en A) hebben weerslag op de geïdentificeerde uitdagingen, namelijk de kwetsbare sociaaleconomische structuur van het gebied en op langere termijn ook op de relatief hoge mate van armoede en intergenerationale overdracht van armoede.



Samenleving

Een toename van het aantal inwoners leidt tot een grotere vraag naar bevolkingsvolgende voorzieningen, zoals scholen, gezondheidszorg, en recreatieve faciliteiten. Dit komt doordat meer mensen gebruikmaken van deze diensten, wat resulteert in de noodzaak voor uitbreiding en verbetering van de dienstverlening om aan de groeiende behoeften van de bevolking te voldoen. Kengetal is dat per duizend woningen 350 'bevolkingsvolgende arbeidsplaatsen'² volgen. De toename van het aantal voorzieningen draagt bij aan de ervaren leefbaarheid in het gebied. Bovendien is de afname van voorzieningen in het gebied geïdentificeerd als uitdaging. De toename van deze (bevolkingsvolgende) voorzieningen biedt hier

een (gedeeltelijke) oplossing voor.

Vooral in denkrichting B en D neemt het aantal bewoners - en daarmee de bevolkingsvolgende voorzieningen - in het gebied significant toe. Voor denkrichting D geldt dat de inwoners meer verspreid in het gebied wonen, waardoor verschillende kernen profiteren van de bevolkingsvolgende voorzieningen. Aandachtspunt is dat meer factoren van invloed zijn op indicatoren binnen het thema 'samenleving' in het gebied. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan 'cohesie' en 'vertrouwen'. In denkrichting A en C sluit de ontwikkeling meer aan op het eigen karakter van de regio. Voor denkrichting B en D geldt dat de focus ook sterk ligt op nieuwe inwoners vanuit andere plekken in Nederland.

Dit heeft mogelijk ook een weerslag op de eigenheid van het gebied en daarmee op indicatoren als cohesie en vertrouwen. Dit komt echter niet tot uitdrukking in de beoordeling van de denkrichtingen.



Gezondheid

In de verschillende denkrichtingen verbetert de toegankelijkheid en bereikbaarheid van zorginstellingen. Zorg wordt beter bereikbaar met het openbaar vervoer en het aantal zorginstellingen neemt toe. Dit treedt vooral op in denkrichting B en D en in mindere mate in denkrichting A en C. Mensen hebben hierdoor binnen afzienbare reistijd (60 minuten) meer zorginstellingen tot hun beschikking. De beperkte bereikbaarheid van

1) CBS (2022). Statline.

2) Deltaplan voor Noordelijk Nederland (2022).

zorgvoorzieningen is als een uitdaging voor het gebied geïdentificeerd. De verwachte verbeteringen door de aanleg van de Nedersaksenlijn en de daarmee samenhangende ontwikkelingen kunnen dan ook een (gedeeltelijke) oplossing bieden.

De toegang en bereikbaarheid van zorginstellingen verbetert. In hoeverre dit daadwerkelijk de indicatoren binnen het thema 'gezondheid' als ervaren gezondheid, personen met langdurige ziekten en overgewicht is echter complexer. In hoeverre dit daadwerkelijk de indicatoren binnen het thema 'gezondheid' (ervaren gezondheid, aantal personen met langdurige ziekten en overgewicht) verbetert is echter complexer.

Wonen

Binnen het thema wonen is gekeken naar indicatoren die het woongenot beïnvloeden: de tevredenheid met de woning, de tevredenheid met de woonomgeving en afstand tot voorzieningen (als een café, basisschool en sportterrein). De score op het thema wonen wordt bepaald door verschillende onderwerpen. Enerzijds draagt het wonen in een groene en rustige omgeving bij aan woongenot. Anderzijds draagt de nabijheid van (stedelijke) voorzieningen bij aan het woongenot. De waarde die mensen hier aan geven verschilt. In denkriching B zal het aantal voorzieningen het sterkst toenemen terwijl in denkriching C en D de focus ligt op de landschappelijke kwaliteit. Daarnaast leidt meer werkgelegenheid (in denkriching A en B) tot meer vervoersbewegingen en andersoortige activiteiten die kunnen leiden tot negatieve omgevingseffecten wat de kwaliteit van de woonomgeving niet ten goede komt. De impact van de Nedersaksenlijn en ruimtelijke

ontwikkeling is daarom niet eenduidig. Er wordt wel geïnvesteerd in woningen en de woonomgeving dus daarom zien we wel voor elk van de denkrichingen een positief effect.



Subjectief welzijn

Voor de indicatoren binnen het thema subjectief welzijn geldt dat de verschillende denkrichingen niet onderscheidend zijn. Hier is dan ook geen beoordeling aan toegekend.

Milieu

De Nedersaksenlijn bevordert duurzaam reizen. Meer reizen met de trein in plaats van de auto leidt tot positieve omgevingseffecten. Anderzijds draagt de beoogde ruimtelijke ontwikkeling bij aan meer economische activiteit wat mogelijk weer een negatieve weerslag heeft op de omgeving. Uit de analyse volgt dat in denkriching B en D het aantal autokilometers het sterkst afneemt als gevolg van de verbeterde dienstregeling. Voor denkriching B geldt echter ook dat de economische activiteiten als gevolg van het ruimtelijke programma het sterkst zal toenemen. Daarom zien we voor het thema 'milieu' het sterkste effect voor denkriching D. Voor de andere denkrichingen zien we ook positieve effecten, maar in mindere mate. Een van de belangrijkste uitdagingen is de sterke afhankelijkheid van de auto. Hoewel de Nedersaksenlijn een alternatief biedt voor een deel van de ritten, zorgen ruimtelijke en economische ontwikkelingen tegelijkertijd voor een toename in het aantal gereden kilometers. Hierdoor blijft de afhankelijkheid van de auto deels bestaan.



Veiligheid

Voor de indicatoren binnen het thema veiligheid geldt dat de verschillende denkriching niet onderscheidend zijn. Hier is dan ook geen beoordeling aan toegekend.

Slotsum

Elke denkriching heeft positieve elementen voor het ontwikkelperspectief, maar ook elementen die minder goed aansluiten bij de gewenste ontwikkeling van de regio. Denkriching A biedt goede kansen voor versterking van bestaande clusters en draagt bij aan een gespreide ontwikkeling van de verschillende kernen en deelgebieden.

Denkriching B biedt vanuit economisch perspectief de grootste ontwikkelmogelijkheid. Emmen is binnen deze denkriching een sterke stad en de omliggende gemeenten kunnen meeprofiten van deze groei. Echter, deze kansen gaan gepaard met bepaalde risico's die zorgvuldig beheerd moeten worden om de gewenste economische groei te realiseren zonder negatieve effecten. Niet elke kern profiteert evenveel binnen denkriching B. In andere regio's dan Emmen worden de kansen, door de lokale structuur van deze kernen, namelijk minder goed benut. Denkriching C biedt de meeste rust en ruimte en voldoet het beste aan water- en bodemsturing, maar geeft een beperkte impuls aan de regio. Denkriching D is vanuit kwaliteiten van de leefomgeving een aantrekkelijke optie en biedt ook economische kansen, maar minder dan denkrichingen A en B.

5. Naar een Ontwikkelperspectief



5.1 Ontwikkelperspectief: Aantrekkelijk en innovatief

Vanuit de geformuleerde doelstellingen en de verkende Brede welvaartseffecten van de denkrichtigen is een ontwikkelperspectief uitgewerkt. Hiermee zien we een robuuste toekomst voor het gebied het beste gestalte krijgen met de meest optimale benutting van de Nedersaksenlijn.

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 waarden en potentie van het gebied worden dus optimaal ingezet in dit ontwikkelperspectief, dat de naam 'aantrekkelijk en innovatief' draagt.

Aantrekkelijk en innovatief

Er is een ontwikkelperspectief opgesteld dat gericht is op het verzilveren van de kansen en potentie van het gebied van de Nedersaksenlijn en haar inwoners.

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

Het ontwikkelperspectief is als volgt opgebouwd:

- + Een ingroeimodel van de Nedersaksenlijn dat primair gericht is op het versterken van de economische structuur en het verbinden van innovatieclusters als startpunt voor regionale ontwikkeling.
- + Het is een combinatie van Denkrichting Innovatie Verbonden met elementen die noodzakelijk zijn voor versterking ontwikkeling en aantrekkelijkheid toekomstige inwoners. Zoals stedelijke voorzieningen met extra ontwikkeling knooppunt Emmen en het versterken van de ruimtelijke kwaliteiten uit voor aantrekkelijk landschap.

Nedersaksenlijn: ruggegraat voor economische versterking

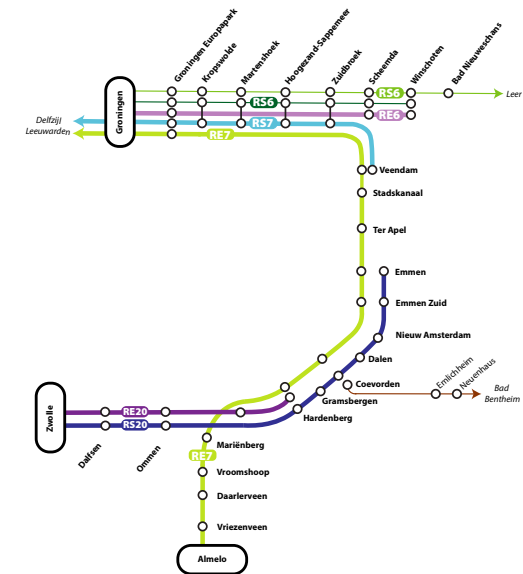
De realisatie van de Nedersaksenlijn wordt benaderd vanuit een ingroeimodel, met de nadruk op het versterken van de economische structuur en het verbinden van (innovatie) clusters. Het uitgangspunt is de denkrichting 'Innovatie Verbonden' (Denkrichting A), die innovatie en samenwerking centraal stelt. Voor de versterking van de regio en aantrekkelijkheid voor toekomstige inwoners richten we ons op (stedelijke) voorzieningen en ruimtelijke kwaliteit. In knooppunt Emmen wordt extra ontwikkeling gestimuleerd door stedelijke voorzieningen verder uit te breiden en te versterken (elementen vanuit denkrichting B). Daarnaast wordt gekeken naar ruimtelijke kwaliteiten uit denkrichting D 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.

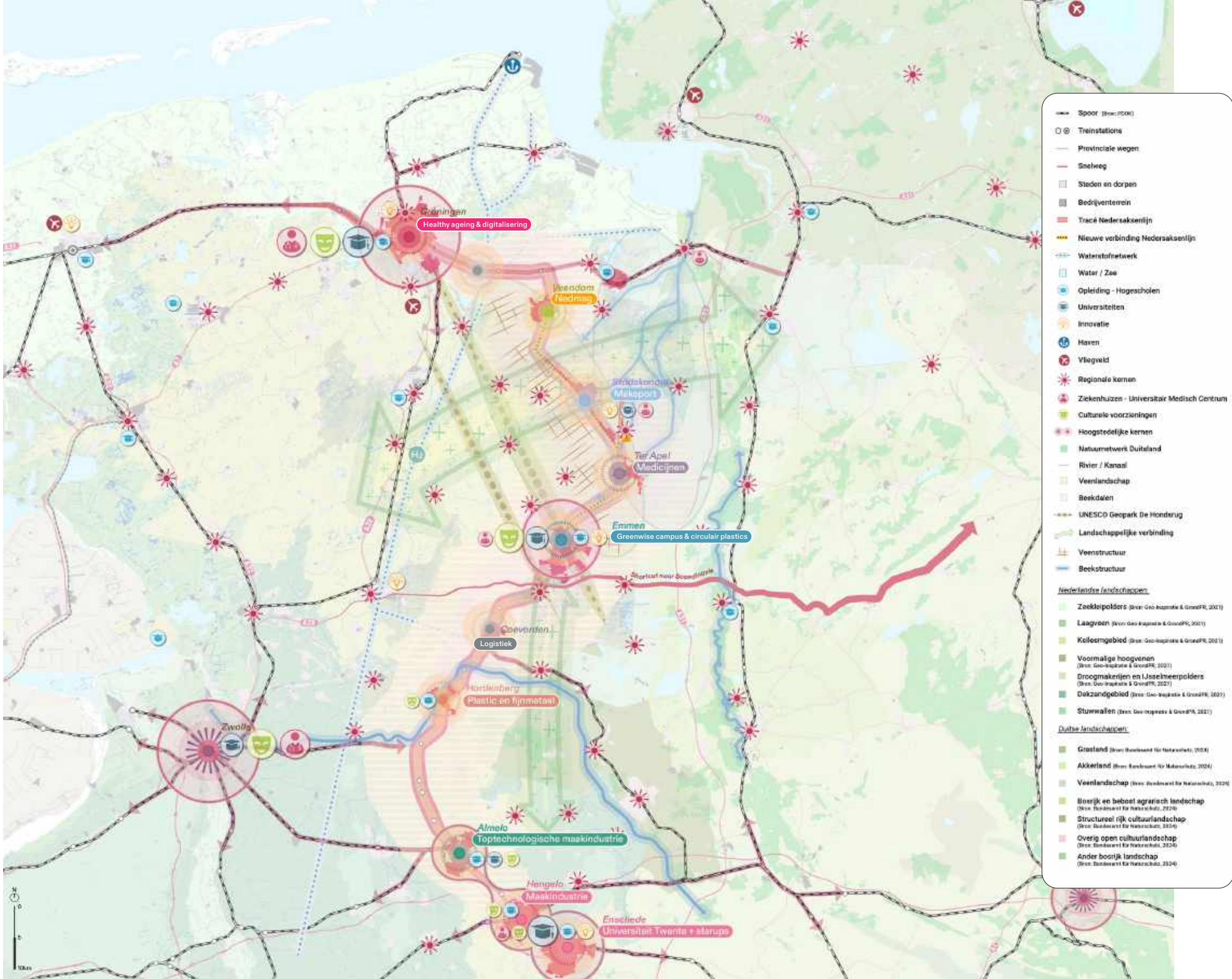
Spoorvariant 3

in het ontwikkelperspectief wordt uitgegaan van de spoorvariant 'ingroeimodel'. Dit is voorbereid op de toekomstige uitbreiding naar volledige 2-sporigheid en elektrificatie. Het ontwikkelperspectief is echter niet afhankelijk van de directe realisatie van het ambitiemodel. Dit blijft op termijn de ambitie en kan in de verkenning verder uitgewerkt worden.

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



† Ingroeimodel (variant 3)



- Spoor (bron: Rijk) 1000
 - Treinstations
 - Provinciale wegen
 - Snelweg
 - Steden en dorpen
 - Bedrijfsverreken
 - 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
 - Rivier / Kanaal
 - Veenschap
 - Beekdalen
 - UNESCO Geopark De Hondsrug
 - Landschappelijke verbinding
 - Veenschap
 - Beekstructuur
- Nieuw landschap (aansluitingen)
- Zoektoepolders (bron: Geo-Innovatie & GroenPR, 2021)
 - Laagveen (bron: Geo-Innovatie & GroenPR, 2021)
 - Kolkgebied (bron: Geo-Innovatie & GroenPR, 2021)
 - Voormalige hoogveenen (bron: Geo-Innovatie & GroenPR, 2021)
 - Groenmakerijen en Looschheerpolders (bron: Geo-Innovatie & GroenPR, 2021)
 - Dokzandgebied (bron: Geo-Innovatie & GroenPR, 2021)
 - Stuwwallen (bron: Geo-Innovatie & GroenPR, 2021)
- Overig landschap
- Grasland (bron: Bodemwet voor Natuurbescherming, 2024)
 - Akkerland (bron: Bodemwet voor Natuurbescherming, 2024)
 - Veenschap (bron: Bodemwet voor Natuurbescherming, 2024)
 - Boerijk en bebost agrarisch landschap (bron: Bodemwet voor Natuurbescherming, 2024)
 - Structureel rijk cultuurlandschap (bron: Bodemwet voor Natuurbescherming, 2024)
 - Overig open cultuurlandschap (bron: Bodemwet voor Natuurbescherming, 2024)
 - Ander boerijk landschap (bron: Bodemwet voor Natuurbescherming, 2024)



5.2 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.

De verbeterde bereikbaarheid en connectiviteit die de Nedersaksenlijn biedt, versterken 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. 'In samenwerking met lokale partners is het aantal woningen en arbeidsplaatsen per gemeente in kaart gebracht. Hierbij is rekening gehouden met bestaande plannen en het ambitieniveau van de verschillende gemeenten, binnen de grenzen van wat haalbaar is. Daarnaast zijn deze aantallen vergeleken met de doelstellingen uit het Deltaplan voor Noordelijk Nederland.

De onderstaande tabel illustreert (t.o.v. scenario 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.

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
	Ennen	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 ca. 10.000 woningen rond de Nedersaksenlijn in dit ontwikkelperspectief passen in deze bandbreedte. Dit betreft de aantallen nabij de stations volgend uit het proces, maar ambities en locaties elders in het gebied die wellicht ook te relateren zijn aan NSL zijn niet meegenomen

note:) Voor de gemeente Groningen gaan we uit van extra woningen en arbeidsplaatsen. Vanwege de aanzienlijk grotere omvang van de gemeente ten opzichte van andere gemeenten en het feit dat de geïdentificeerde uitdagingen minder relevant zijn voor de stad, wordt Groningen niet meegenomen in de effectbepaling.

Bereikbaarheid banen

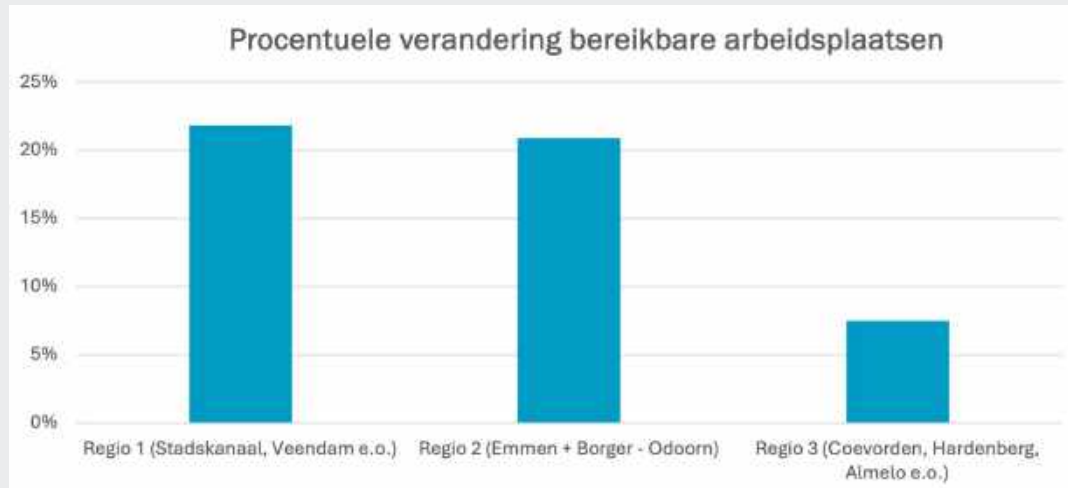
De Nedersaksenlijn en de ruimtelijke ontwikkelingen in het ontwikkelperspectief leiden tot een betere bereikbaarheid van banen binnen een 'acceptabele reistijd'. Het aantal banen binnen acceptabele reistijd is berekend met een 'afstandsvervalcurve'.

Vooraf in de regio rondom Stadskanaal en Veendam is sprake van een significante toename (ruim 80%) van het aantal bereikbare arbeidsplaatsen in het ontwikkelperspectief. Dit geldt in mindere mate voor de andere regio's. Voor het hele gebied (alle vijf COROP-regio's) neemt het aantal bereikbare arbeidsplaatsen met 7 procent toe. Bovendien zien

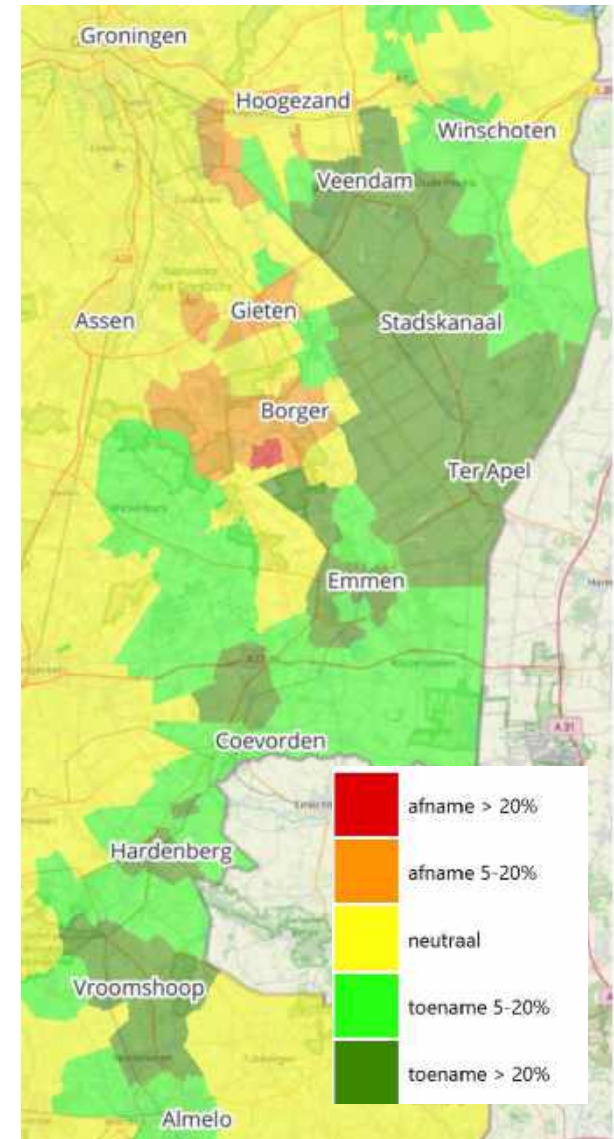
we rondom Borger en Gieten zelfs een afname van het aantal bereikbare arbeidsplaatsen, dit is het gevolg van de afgewaardeerde buslijn 300. Onderstaande grafiek/kaart geeft een indicatie van de procentuele verandering van het aantal bereikbare banen in het ontwikkelperspectief.

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. Deze stijging van de woningwaarde is 0 tot 6,5 procent.



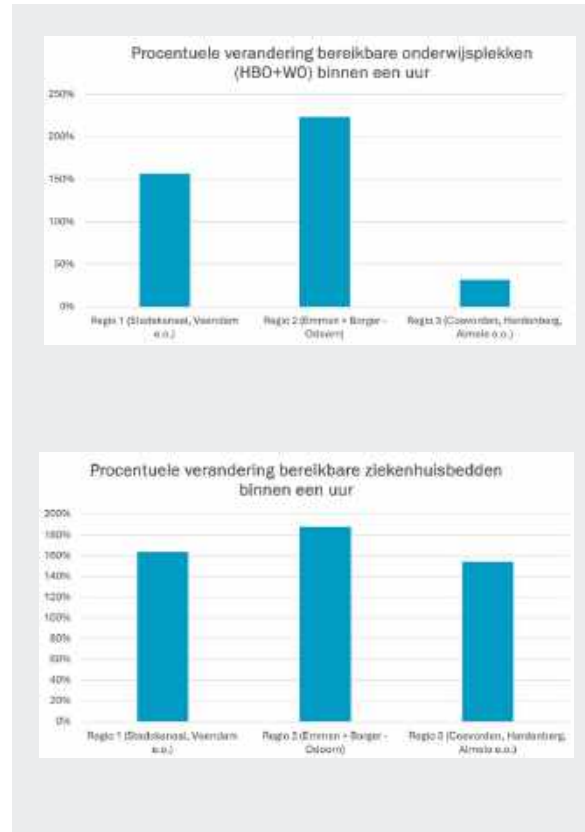
↑ indicatie van de procentuele verandering van het aantal bereikbare banen in het ontwikkelperspectief Nedersaksenlijn (t.o.v. WLO-hoog prognoses 2040).



↑ Overzichtskaart met aantal bereikbare arbeidsplaatsen binnen acceptabele reistijd in het ontwikkelperspectief Nedersaksenlijn (t.o.v. WLO-hoog prognoses 2040)

Met behulp van de afstandsvervalcurve is per NRM-zone berekend hoe het aantal bereikbare banen verandert en wat de impact hiervan is op de WOZ-waarde. Voor het verband tussen verbeterde bereikbaarheid en WOZ-waarden hebben we verschillende bronnen geraadpleegd. Ten eerste hebben we de CPB-publicatie *Stad en Land* gebruikt, waaruit blijkt dat 1.000 extra banen binnen een acceptabele reistijd met het openbaar vervoer leidt tot een stijging van €0,09 per vierkante meter in woningwaarde. Daarnaast hebben we de CPB-publicatie *House Prices and Accessibility: Evidence from a Natural Experiment in Transport Infrastructure* gebruikt. Deze studie toont een elasticiteit van 0,8 tussen huizenprijzen en bereikbaarheid, wat inhoudt dat een toename van 1 procent in het aantal bereikbare arbeidsplaatsen leidt tot een stijging van 0,8 procent in huizenprijzen. De berekeningen resulteren in een woningwaardestijging van respectievelijk 0,01 procent en 6,3 procent. In de eerste berekening zien we enkele uitschieters van maximaal 0,25 procent zijn zichtbaar in NRM-zones binnen de gemeenten Stadskanaal, Westerwolde en Veendam. In deze tweede berekening verdubbelt de woningwaarde voor deze uitschieters. Onze veronderstelling is dat de woningwaardestijging zich tussen deze twee uitersten bevindt. Met andere woorden, de stijging van de woningwaarde voor het hele gebied ligt tussen de 0 en 6,5 procent.

Een aandachtspunt bij deze 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). De grafieken en kaart op de vorige



↑ Nevenstaande grafieken/kaarten geven een indicatie van de procentuele verandering van in bereikbaarheid van onderwijsplekken en ziekenhuisbedden vanuit de Nedersaksenlijn regio's in het ontwikkelperspectief Nedersaksenlijn.

pagina geeft een indicatie van de procentuele verandering van het aantal bereikbare banen in het ontwikkelperspectief.

Bereikbaarheid zorg en onderwijs

Naar verwachting zullen de Nedersaksenlijn en de ruimtelijke ontwikkelingen in het ontwikkelperspectief niet alleen extra banen creëren, maar ook de bereikbaarheid van

zorg- en onderwijsvoorzieningen 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. Dit effect is berekend door de verandering in het aantal ziekenhuisbedden en onderwijsplaatsen (HBO en WO) binnen een uur OV-reistijd in kaart te brengen.

De verandering is voor alle deelregio's binnen het gebied aanzienlijk.

De verandering is voor alle deelregio's binnen het gebied aanzienlijk. Voor het hele gebied (alle vijf COROP-regio's) neemt het aantal te bereiken onderwijsplekken (HBO+WO) en ziekenhuisbedden binnen een uur reistijd respectievelijk 129% en 64% toe. Voor verschillende subregio's is de toename nog sterker. Vooral de regio rondom Stadskanaal en Veendam en Emmen en Borger-Odoorn. Veel onderwijslocaties en ziekenhuizen die in de huidige situatie niet bereikbaar zijn binnen een uur zijn dat in het ontwikkelperspectief wel. Het aantal te bereiken onderwijsplekken en ziekenhuisbedden voor deze regio's zal in het ontwikkelperspectief respectievelijk 2 tot 3 keer zo hoog zijn ten opzichte van de uitgangssituatie.

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

COROP-regio	BRP-effect
Oost-Groningen	10,9%
Overig Groningen	0,7%
Zuidoost-Drenthe	5,6%
Noord-Overijssel	0,2%
Twente	1,2%

voor verdere investeringen en ontwikkelingen. In bovenstaande tabel op de vorige pagina geven we een indicatie van de procentuele toename van het BRP als gevolg van de beoogde ontwikkelingen. Dit is berekend door de gemiddelde toegevoegde waarde per werkende te vermenigvuldigen met de toename van het aantal arbeidsplaatsen.

Dit is weergegeven op het niveau van de COROP-regio. De veronderstelling is dat als het ontwikkelperspectief niet ontwikkeld zou worden

deze ontwikkeling ten goede komt aan andere regio's in Nederland.

Vooraf 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. Dit gaat om Oost-Groningen (met Stadskanaal en Ter Apel) en Zuidoost-Drenthe (met Emmen en Coevorden).

De verbeterde bereikbaarheid door de Nedersaksenlijn resulteert in aanzienlijke efficiëntiewinsten voor zakelijke reizigers, aangezien zij minder tijd kwijt zijn aan reizen. Deze tijdsbesparing verhoogt de productiviteit en kan leiden tot een aanvullend positief effect op het bruto regionaal product (BRP). Hoewel dit effect aanzienlijk kan zijn, wordt het niet kwantitatief in

beeld gebracht vanwege de complexiteit en de vele aannames die hierbij komen kijken, zoals de specifieke reispatronen van zakelijke reizigers, de exacte tijdswinst en hun eerdere reismijden.

Omgevingseffecten

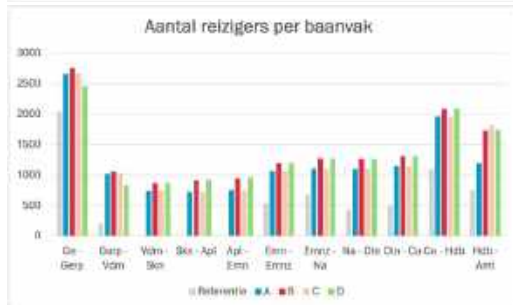
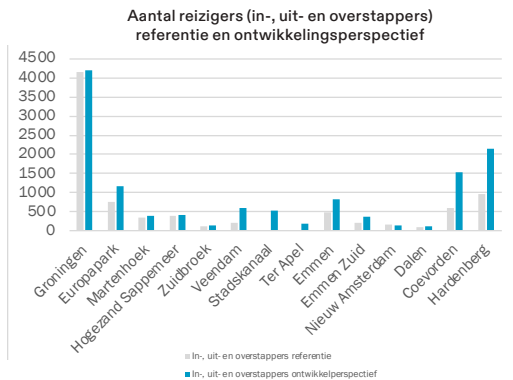
De dienstregeling in het ontwikkelperspectief leidt ertoe dat de trein een aantrekkelijker reisalternatief is waardoor een modal shift, ten gunste van treinvervoer, optreedt. Voor alle gemeenten is er in het ontwikkelperspectief sprake van een afname van autokilometers. Dit bedraagt voor de meeste gemeenten maximaal 1,5 procent. In sommige gemeenten (bv. Veendam en Stadskanaal) betreft dit 2 tot 3 procent. De afname in autokilometers resulteert in minder emissies van fijnstof en stikstofoxiden. De tabel linksonder geeft dit weer per gemeente. Emissies van CO₂ hebben impact op landelijke/ mondiale klimaatopgaven. Inzichten in de CO₂-impact op gemeentenniveau zijn daarmee voor deze studie minder relevant. Wanneer de Nedersaksenlijn niet ontwikkeld zou worden zouden bovendien andere keuzes gemaakt worden voor mobiliteitsoplossingen (het geld zou op een andere manier of op een andere plek besteed worden). Dit zou mogelijk weer andere CO₂-effecten met zich meebrengen. Dit maakt het complex om de betekenis van de bespaarde CO₂-effecten te duiden.

Naar verwachting draagt de Nedersaksenlijn (binnen het ontwikkelperspectief) bij aan een verbetering in verkeersveiligheid. Een afname van autokilometers leidt tot minder verkeersongevallen en -slachtoffers. De Nedersaksenlijn wordt zonder gelijkvloerse overgangen ontworpen. De kans op een ongeval op het spoor is daarmee minimaal. Tenslotte leiden minder autokilometers tot minder geluidshinder. Dit wordt echter weer voor een deel tenietgedaan door de lokale impact van de geluidshinder door de nieuwe spoorlijn.

Gemeente	Oplossingsrichting: Verandering emissies fijnstof (PM10) (in gram per jaar)	Oplossingsrichting: Verandering emissies stikstofoxiden (NOx) (in gram per jaar)
Regio 1: Stadskanaal, Veendam e.o.		
Westerwolde	15.680	142.550
Stadskanaal	66.590	605.370
Veendam	31.660	287.800
Midden-Groningen	340.790	3.098.120
Regio 2: Emmen en Borger-Odoorn		
Emmen	-101.110	-919.170
Borger-Odoorn	-165.930	-1.508.460
Regio 3: Coevorden, Hardenberg e.o.		
Coevorden	294.680	2.678.900
Hardenberg	-171.650	-1.560.490
Ommen	-86.440	-785.810
Twenterand	120.080	1.091.650
Almelo	630.610	5.732.810

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 NSL, en het ontwikkelperspectief. Het aantal treinreizigers neemt voor elk baanvak en elk station significant toe.



5.3 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 duurzame vormen van mobiliteit (OV met fiets als voor- en natransport)
Veiligheid	Mogelijke effecten op termijn	Geen significante effecten

↑ Indirecte effecten ontwikkelperspectief

Arbeid en vrije tijd

De impact van de Nedersaksenlijn op de arbeidsmarkt en vrije tijd binnen het ontwikkelperspectief is aanzienlijk door de hogere treinfrequenties en de groei van het aantal arbeidsplaatsen. Dit effect is vooral sterk zichtbaar in de regio rondom Stadskanaal, Veendam en Ter Apel, maar ook in de andere deelregio's is sprake van een verbetering. Vergeleken met de huidige situatie worden banen buiten de regio aanzienlijk beter bereikbaar met het openbaar vervoer, terwijl het aantal banen binnen de regio zelf ook flink toeneemt (zie paragraaf 5.1).

Dankzij de Nedersaksenlijn, de extra woningbouw en de daarmee gepaard gaande toename van (hoogopgeleide) bevolking in het gebied kunnen bedrijven en economische clusters in het gebied gemakkelijker gekwalificeerd personeel aantrekken, wat de ontwikkeling van deze bedrijven ten goede komt. Momenteel is de matige bereikbaarheid van de economische kernen in het gebied een reden voor zowel bewoners als bedrijven een belemmering om zich hier te vestigen. Hoogopgeleide mensen kiezen er zelfs voor om het gebied te verlaten en zich elders te vestigen. Verbeterde bereikbaarheid zorgt ervoor dat deelregio's en gemeenten binnen het invloedsgebied van de Nedersaksenlijn een volwaardiger onderdeel worden van elkaars Daily Urban System. Dit kan ertoe leiden dat mensen in de toekomst vaker kiezen om in het gebied te blijven of zich er zelfs te vestigen.

Daarnaast kampt de regio met een kwetsbare sociaaleconomische structuur. De Nedersaksenlijn binnen het ontwikkelperspectief creëert meer (bereikbare) banen, biedt mensen meer perspectief en leidt derhalve tot een afname van werkloosheid en bijstandsuitkeringen.

Tenslotte vergemakkelijkt de Nedersaksenlijn op termijn de interactie tussen Nederland en Duitsland, waardoor mensen sneller geneigd zijn om over de grens te werken.

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. Uit de analyse blijkt dat de groei in het aantal banen leidt tot een BRP-stijging van ruim 5 procent in Zuidoost-Drenthe en zelfs ruim 10 procent in Oost-Groningen. Hoewel er ook een BRP-effect is in andere regio's, is het daar minder groot.

Bij de berekening van dit BRP-effect is uitsluitend gekeken naar de banen binnen de regio. De daadwerkelijke impact kan nog groter zijn door de verbeterde bereikbaarheid van banen buiten de regio. Daarnaast 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 verder toenemen. Dit is des te belangrijker gezien het huidige en dreigende tekort aan hoogopgeleide en hoogproductieve werknemers. Bedrijven en clusters in de regio kunnen dankzij de ontwikkelingen binnen het ontwikkelperspectief beter floreren, wat een positieve weerslag zal hebben op de indicatoren binnen het thema materiële welvaart.

Door de toename in concentratie van kennisintensieve arbeidsplaatsen treden bovendien agglomeratie effecten op.

Er vindt meer interactie plaats met kennishotspots (in Emmen, maar ook bijvoorbeeld in Groningen en Enschede). Dit leidt tot kennis-spillovers en daarmee tot meer toegevoegde waarde.

Samenleving

Een groei van het aantal inwoners zorgt voor een toenemende vraag naar 'bevolkingsvolgende' voorzieningen, zoals scholen, gezondheidszorg en recreatieve faciliteiten. Naarmate meer mensen van deze diensten gebruik maken, ontstaat de noodzaak om de dienstverlening uit te breiden en te verbeteren om aan de groeiende behoeften te voldoen. Een kencijfer hierbij is dat er per duizend woningen ongeveer 350 'bevolkingsvolgende arbeidsplaatsen' worden gecreëerd. De uitbreiding van het aantal woningen draagt dus direct bij aan de ervaren leefbaarheid in het gebied.

Vooraf 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. 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.

Aandachtspunt is dat meer factoren van invloed zijn op indicatoren binnen het thema samenleving in het gebied. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan 'cohesie' en 'vertrouwen'. Doel van het ontwikkelperspectief is dat er zoveel mogelijk aansluiting gevonden wordt bij het lokale karakter van en bestaande clusters binnen het gebied. Er zal echter wel sprake zijn van veranderingen in het gebied: er zullen meer mensen in het gebied komen wonen vanuit locaties elders in Nederland.

Dit heeft mogelijk ook een weerslag op het karakter en de eigenheid van het gebied wat vervolgens indicatoren als cohesie en vertrouwen kan beïnvloeden.

Gezondheid

In het ontwikkelperspectief verbetert de toegankelijkheid en bereikbaarheid (binnen een uur OV-reistijd) van zorginstellingen. Zorg wordt beter bereikbaar met het openbaar vervoer en het aantal zorgvoorzieningen neemt toe. In alle subregio's is deze verbetering significant, maar in de regio rondom Stadskanaal en Veendam is deze verbetering het sterkst zichtbaar. Daarnaast neemt het aantal autokilometers af. Dit leidt tot minder geluidshinder en uitstoot met een positieve impact op de gezondheid als gevolg. Bovendien is reizen met het openbaar vervoer over het algemeen gezonder dan reizen met de auto doordat er meer beweging plaatsvindt (tijdens het voortransport of tijdens het overstappen). In hoeverre dit daadwerkelijk 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 (sociaaleconomische positie, levensgeluk etc.) en daarom doen we dan ook 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

Binnen het thema wonen zijn diverse indicatoren relevant die van invloed zijn op het woongenot, zoals tevredenheid met de woning, tevredenheid met de woonomgeving en de afstand tot

voorzieningen zoals een café, basisschool en sportterrein. De score op dit thema 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 bereikbaarheid van banen en voorzieningen beïnvloedt de woningwaarde in het gebied. Uit de analyse volgt dat de impact van meer bereikbare arbeidsplaatsen op de WOZ-waarde in het gebied minimaal is. (<0,1 procent). In deze berekening is echter niet gekeken naar andere factoren die van invloed zijn op woningwaarde, zoals andersoortige voorzieningen of de nabijheid van natuur.

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.

Subjectief welzijn

Voor de indicatoren binnen het thema subjectief welzijn geldt dat het ontwikkelperspectief niet onderscheidend is. Hier is dan ook geen beoordeling aan toegekend.

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.

Uit de analyse volgt dat het aantal autokilometers in een deel van gemeenten binnen het gebied

afneemt als gevolg van de Nedersaksenlijn wat resulteert in positieve milieueffecten. Deze afname zien we echter voor een deel van de gemeenten (bv. Emmen of Hardenberg). In een ander deel van de gemeenten (bv. Coevorden of Almelo) neemt het aantal autokilometers juist toe.

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.

Veiligheid

Voor de indicatoren binnen het thema veiligheid geldt dat het ontwikkelperspectief niet onderscheidend is. Hier is dan ook geen beoordeling aan toegekend.

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, met mogelijk zelfs een groei als gevolg. Dit zorgt voor gunstige effecten binnen de thema's milieu, gezondheid, wonen en samenleving.

Ontwikkelperspectief:

Aantrekkelijk en innovatief



Hoofdconclusie

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. In het ontwikkelperspectief Aantrekkelijk en Innovatief 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 verbetering van de OV-bereikbaarheid vormt een vliegwiel voor de sociaal-economische ontwikkeling door het vormen van een verbindende schakel in de gewenste ontwikkelingen voor onderwijs, arbeidsmarkt, wonen en toerisme.

Het ontwikkelperspectief scoort daardoor zeer goed op de brede welvaart indicatoren Arbeid & Vrije tijd en Materiële welvaart. Ook scoort zij 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.

5.4 Conclusie

Doelstellingen Nedersaksenlijn

De hoofddoelstelling van de Nedersaksenlijn is het verzilveren van de kansen en potentie van het gebied van de Nedersaksenlijn en haar inwoners om de sociaal-economische structuren te versterken. Om dat doel te bereiken zijn er op basis van de brede welvaart analyse en in samenwerking met de deelnemende organisaties sub-doelstellingen opgesteld, bestaande uit:

- + Verbeteren match tussen bedrijfsleven en onderwijs
- + Betere beschikbaarheid en draagvlak zorgvoorzieningen
- + Betere beschikbaarheid en draagvlak voorzieningen
- + Prettige woonomgeving en verduurzaming bestaande woningvoorraad
- + Sterke landschappelijke, ruimtelijke en recreatieve waarden, WABOS
- + Betere OV- bereikbaarheid: Regionale mobiliteitstransitie

En vanuit de interregionale oriëntatie:

- + Goede bereikbaarheid arbeidsmarkt en innovatieclusters
- + Goede bereikbaarheid van specialistische zorg
- + Goede bereikbaarheid van hoger onderwijs en recreatie
- + Aantrekkelijk gebied voor nieuwe draagkrachtigen
- + Stimuleren en ontsluiten toerisme en landschapswaardering
- + Betere OV- bereikbaarheid + betere balans auto-afhankelijkheid

Ruimtelijke bouwstenen: Vier denkrichtingen voor wonen, werken en voorzieningen

Er zijn vier denkrichtingen uitgewerkt om de potentie van de Nedersaksenlijn te onderzoeken. Deze zijn onderscheidend in ruimtelijke vulling (wonen, werken, voorzieningen rondom stations) en lijnvoering (ingroeimodel en ambitiemodel). De denkrichting zijn uitersten, om de gewenste elementen zichtbaar te maken. Die elementen komen samen in het ontwikkelperspectief. Er wordt dus geen denkrichting gekozen.

De denkrichtingen zijn gescoord op brede welvaaraspecten. Deels aan de hand van kwantitatieve indicatoren, deels op basis van expert judgement (theory of change). Per deelgebied is een rangorde bepaalde van de verwachte effecten op de verschillende brede welvaartsthema's.

Conclusies uit de denkrichtingen

In alle denkrichtingen is zichtbaar is dat de Nedersaksenlijn zorgt voor een aanzienlijke verbetering van de OVbereikbaarheid van arbeidsplaatsen, zorg en onderwijs. De verschillen tussen de denkrichtingen zijn aanwezig, maar wel beperkt. De gewenste elementen voor het ontwikkelperspectief bestaan uit denkrichting A Innovatie verbonden met enkele wenselijke elementen van B Knooppunt Emmen XL en D Regiopark Nedersaksen.

Ontwikkelperspectief

Er is een ontwikkelperspectief opgesteld dat gericht is op het verzilveren van de kansen en potentie van het gebied van de Nedersaksenlijn en haar inwoners (hoofdstuk 5).

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 spoorse bouwsteen: treinverbinding als vliegwiel

Uit de analyse blijkt dat het verbeteren van de spoorse bereikbaarheid een vliegwiel kan zijn voor de sociaal-economische ontwikkeling. Een verbindende schakel in de gewenste ontwikkelingen voor onderwijs, arbeidsmarkt, wonen en toerisme. Met het aanleggen en optimaliseren van de treinverbinding tussen Groningen-Veendam-Stadskanaal-Emmen-Hardenberg-Almelo-Enschede wordt hieraan invulling gegeven. De verbindingen tussen Coevorden en Duitsland en richting Zwolle dragen bij aan de potentie van de Nedersaksenlijn.

MIRT onderzoek Nedersaksenlijn

Deelrapportage Ruimte en Brede welvaart

20 september 2024