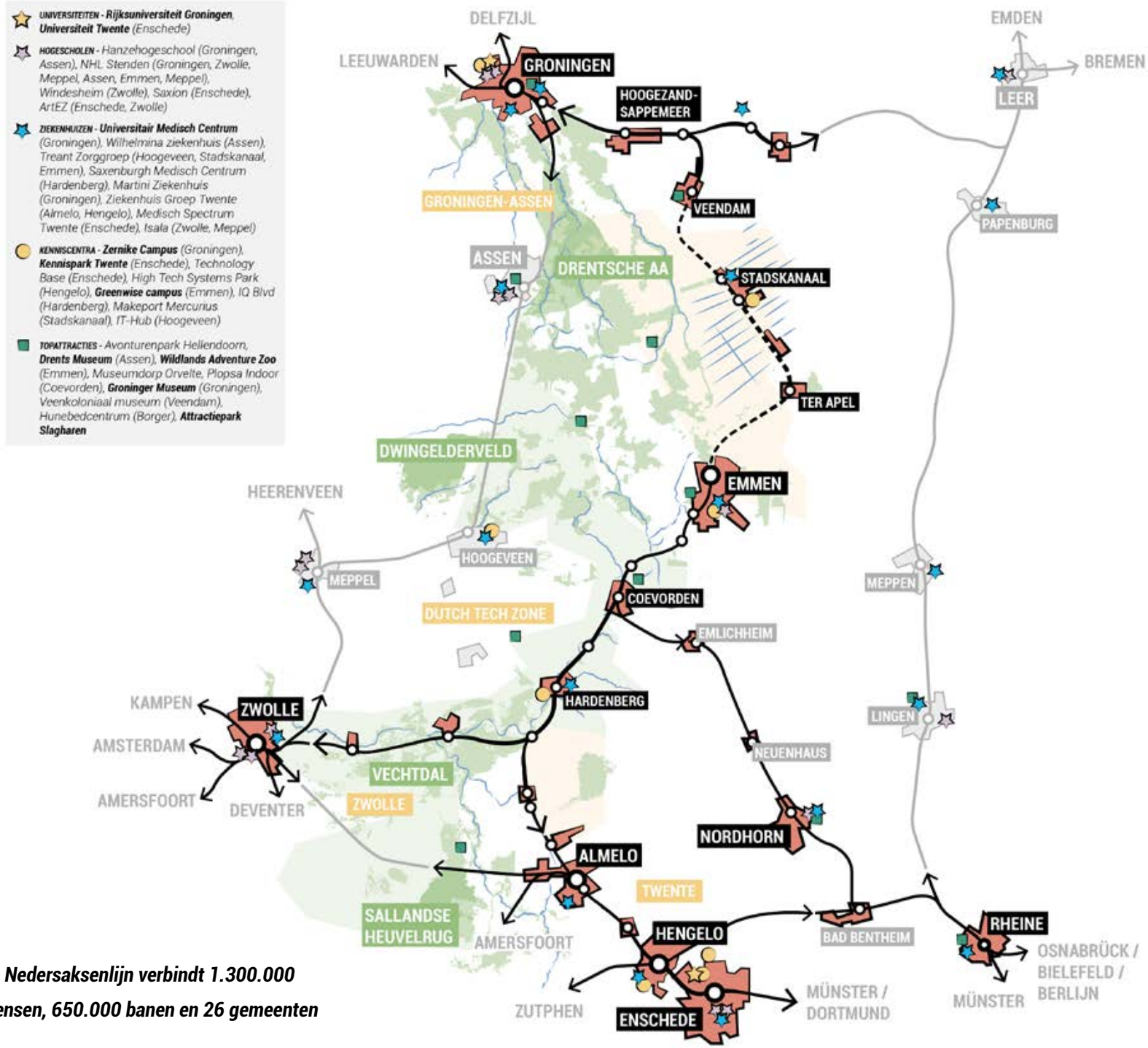
Bidbook Nedersaksenlijn.

Katalysator voor regionale structuurversterking.

1 november 2022

Verbonden ecosystemen



De Nedersaksenlijn verbindt 1.300.000 mensen, 650.000 banen en 26 gemeenten

Hyperlinks zijn aanklikbaar

Excellentie,

Een ketting is zo sterk als de zwakste schakel. De Nedersaksenlijn zou Twente met Groningen verbinden, als de tussenliggende schakel *(Emmen - Veendam)* niet zou ontbreken. Een schakel die de robuustheid van de spoorverbinding tussen Groningen en de rest van Nederland verbetert. Een spoorlijn van 180 kilometer die 1,3 miljoen mensen met elkaar, en met 650.000 banen verbindt. Mits we die laatste schakel van 44 kilometer herstellen.

Na aanleg van de laatste 44 kilometer verbindt de Nedersaksenlijn 1.300.000 mensen en 650.000 banen

Maar er is meer. Door de aanleg van snelweg A31, ***transformeerde het Duitse Emsland de afgelopen jaren*** van het zwakste jongetje van de klas tot de snelst groeiende regio in Duitsland. Van krimp naar groei, dus. Daar kunnen de economie en samenleving aan onze kant van de grens van leren, maar ook van profiteren. Vanaf 2025 laat de Bentheimer Eisenbahn vanuit Bad Bentheim de ***trein via Nordhorn doorrijden naar Coevorden***. Daardoor gaan wij ook direct profiteren van de toegenomen welvaart bij onze buren. Hoeveel maatschappelijke impact regionaal spoorvervoer kan hebben, zagen we eerder in Nordhorn, Hardenberg en Veendam.

Het leven is hier goed. Er is ***volop dynamiek***. De sfeer is gemoedelijk, het is veilig, er is historie, de natuur is dichtbij en er is volop ruimte en rust om te ontspannen. En er zijn genoeg banen. Toch is de beroepsbevolking de afgelopen decennia afgenomen. Beperkte bereikbaarheid is daarvoor de belangrijkste en misschien wel de enige verklaring. De bereikbaarheid van grootstedelijke voorzieningen, van opleidingen en van banen voor hoger opgeleiden.

Jongeren worden gedwongen op kamers te gaan, omdat de vervolgopleiding van hun keuze vanuit het ouderlijk huis niet te bereizen is. Hun nieuwe sociaal-economisch netwerk maakt het lastig om naar de regio terug te keren, terwijl veel van hen niets liever zouden willen. Maar ***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 onze dorpen minder aantrekkelijk, waardoor er meer gezinnen

vertrekken en de aantrekkelijkheid nog verder afneemt. Ook onze bedrijven en onderwijsinstellingen staan om jongeren te springen. Onderzoekers wijzen op het ***risico van een neerwaartse spiraal***.

Maar juist omdat onze regio zo'n fantastisch woonklimaat heeft, is het omgekeerde ook waar. Als het lukt om ***meer gezinnen aan onze regio te binden***, stijgt het draagvlak voor de voorzieningen, neemt de aantrekkelijkheid van onze regio verder toe en kan ze nog meer gezinnen aan zich binden. Doordat het werken, leren, winkelen en ontspannen op afstand gemeengoed aan het worden is én omdat de huizen op steeds meer plekken in Nederland voor steeds meer mensen onbetaalbaar worden, ligt er nu een grote kans. Een kans die we nú moeten pakken en ook willen pakken. Langs het tracé van de Nedersaksenlijn willen we 30.000 tot 40.000 nieuwe betaalbare woningen bouwen.

Werken op afstand verkleint voor veel beroepsgroepen namelijk de noodzaak om dicht bij je werk te wonen. En als je minder vaak naar het kantoor in de stad hoeft, gaan de voordelen van het wonen in de kleinere kernen van Drenthe, Overijssel en Groningen zwaarder wegen. De Nedersaksenlijn ***verbindt onze regio***, onze ***integrale gebiedontwikkelingen*** (o.a. *innovatiehubs IQ Blvd, Makeport Mercurius en Greenwise Campus), onze* ***toerische hotspots*** en onze ***zorgcentra*** met elkaar én met de onderwijshubs en economische powerhouses Groningen, Zwolle en Twente.

Onder meer Stadskanaal en Hardenberg worden serieuze opties voor gezinnen van wie de ene ouder in Groningen en de andere in Zwolle of Almelo werkt. Zeker als ze nog maar 3 dagen per week naar kantoor hoeven, veel meer huis voor hun geld krijgen en opa en oma in de buurt wonen. Bovendien is het prima werken en studeren in de trein, waardoor reistijd geen verloren tijd meer is. In combinatie met het onderliggende systeem van hubs, aansluitende ketenreizen en deelmobiliteit wordt een comfortabele en ***duurzame*** reis aangeboden van deur tot deur.

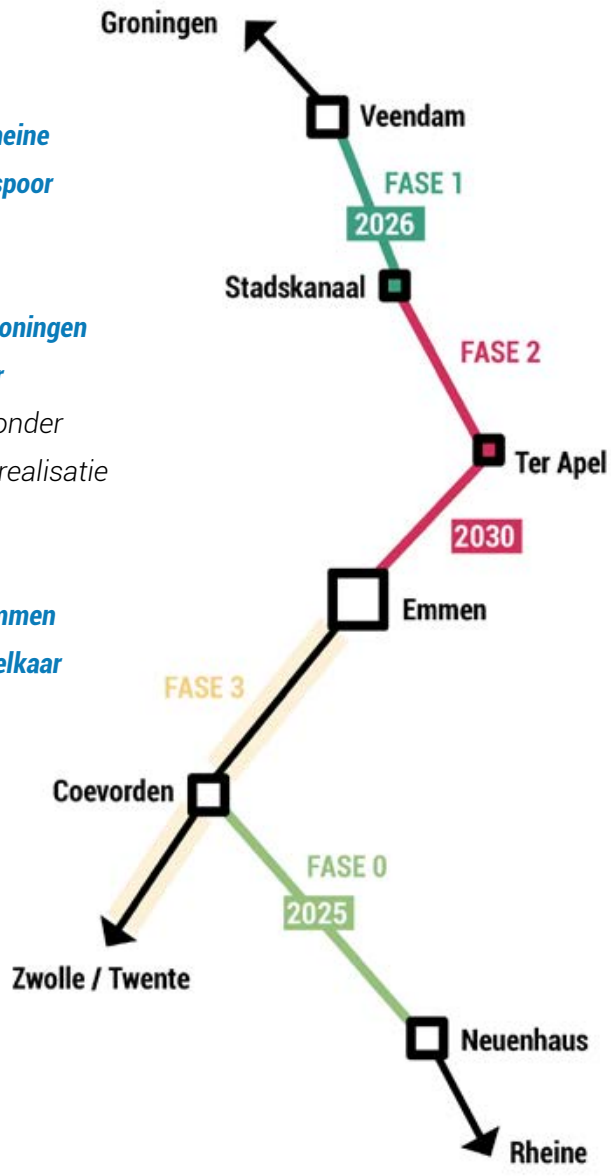
Voornoemde toont waarom wij het zo belangrijk vinden dat de Nedersaksenlijn wordt gerealiseerd. We begrijpen dat de druk op de landelijke huizenmarkt hoog is en het vervoerssysteem verstopt. We zijn ook heel blij dat onze Nedersaksenlijn een ***bijdrage kan leveren aan het oplossen van problemen elders in Nederland***, maar het gaat ons er toch vooral om dat wij beter met elkaar en met onze regio verbonden zijn. Dat meer inwoners banen vinden die beter bij ze passen, dat ***onze werkgevers hun vacatures beter kunnen invullen***, dat we de voorzieningen en leefbaarheid in onze dorpen op peil kunnen houden en dat we onze kinderen een fijne plek kunnen bieden om te wonen en te leven. Hiermee krijgt de brede welvaart in Noordoost-Nederland een belangrijke impuls.

Door de ontbrekende schakel slim en gefaseerd aan te leggen, kan de lijn tegen lagere kosten gerealiseerd en eerder in gebruik genomen worden. Daarmee vergroten we niet alleen de maatschappelijke waarde, maar ook het draagvlak onder inwoners en bedrijven. Als regio hebben we zelf inmiddels

Vanaf 2025 zijn Rheine en Coevorden per spoor verbonden

Vanaf 2026 zijn Groningen en Stadskanaal per spoor verbonden *(onder voorbehoud van realisatie ERTMS)*

Vanaf 2030 zijn Emmen en Groningen met elkaar verbonden



110 miljoen euro gereserveerd voor verbetering van ons regionale spoor. Met deze nieuwe schakels leggen we een basis die we, als dat financieel uit kan en maatschappelijk wenselijk is, stapsgewijs uitbouwen naar een volwaardige snelle treinverbinding tussen Groningen en Twente. De Nedersaksenlijn functioneert tevens als feeder voor het Europese TEN-T netwerk.

Ons voorkeurstracé maakt gebruik van de bestaande spoorbedding tussen Veendam en Ter Apel en loopt via de westzijde van de N366 en de N391 om aan te sluiten op de bestaande stationsinfrastructuur in Emmen.
Bij de bouw kunnen we het ***bestaande spoor*** op een slimme manier gebruiken, waardoor niet alleen de kosten, maar ook hinder en vervuiling beperkt blijven. Bij het ontwerp van de berm van de N391 is al rekening gehouden met aanleg van spoorinfrastructuur. Dit tracé is bovendien het meest landschapsvriendelijk.

De Nedersaksenlijn is geen infraproject, maar een verbindingsproject. De Nedersaksenlijn verbindt ons fysiek, maar ook economisch, sociaal en emotioneel. De Nedersaksenlijn is niet alleen belangrijk voor het klimaat en voor onze economie, maar ook voor het onderwijs, voor de zorg, voor de woningmarkt en voor de leefbaarheid en sociale structuur van onze samenleving.

U heeft ons gevraagd een bidbook te maken en een beetje bidbook bevat een aanbod. Wat wij u aanbieden is het realiseren van een ontbrekende schakel in uw interregionale, grensoverschrijdende spoorwegnet. Een ontbrekende schakel die twee landen, drie provincies, 4 economische regio's

en 26 gemeenten verbindt en bovendien uw spoorwegnet robuuster maakt. Door mee te denken en mee te werken lukt ons dat ongekend snel en tegen uitzonderlijk lage kosten. Bovendien zijn wij bereid daarin initiatief te nemen en de regie te pakken. Wat ons betreft wordt de Nedersaksenlijn een best practice op het gebied van maatschappelijk eigenaarschap, van integraal sturen, van grensoverschrijdende samenwerking, van adaptieve ontwikkeling en van de revival van de 'perifere' regio's in Nederland.

Het ***traject Zuidbroek-Veendam is in 2011 in gebruik genomen*** en inmiddels een groot succes. ***Coevorden – Bad Bentheim wordt gerealiseerd en is in 2025 klaar***. Wat wij u concreet vragen is een Rijksbijdrage van 63 miljoen euro voor het traject Veendam – Stadskanaal, zodat ook daar in 2026 de eerste trein kan rijden. Daar leggen we dan zelf 63 miljoen euro bij.

In lijn met het ***MIRT-onderzoek Deltaplan*** vragen we u daarnaast om samen met ons de schouders te zetten onder een realisatieplan voor de laatste 29 kilometer *(Stadskanaal – Emmen)*, zodat we in 2030 een directe spoorverbinding hebben tussen Twente en Groningen. Onze regionale overheden hebben aangeboden daarvoor het projectmanagement te voeren. Bovendien lopen we over van ideeën hoe wij de middelen die daarvoor nodig zijn bij elkaar kunnen brengen en omdat het een integraal plan is, zouden we die ideeën graag met alle betrokken ministeries *(IenW, EZK, BZK, OCW en VWS)* uitwerken.

De regio zet de seinen op groen voor de Nedersaksenlijn, u ook?

Namens iedereen,

Melle Mulder	*Voorzitter Stichting Nedersaksenlijn*
Alwin te Rietstap	*Wethouder gemeente Hardenberg*
Arjan Hof	*Wethouder gemeente Twenterand*
Bea Meppelink – de Jager	*Wethouder gemeente Coevorden*
Bert Boerman	*Gedeputeerde provincie Overijssel*
Bert Wierenga	*Wethouder gemeente Veendam*
Fleur Gräper-van Koolwijk	*Gedeputeerde provincie Groningen*
Guido Rink	*Wethouder gemeente Emmen*
Henk van der Goot	*Wethouder gemeente Westerwolde*
Jeroen Hartsuiker	*Wethouder gemeente Borger-Odoorn*
Klaas Sloots	*Burgemeester gemeente Stadskanaal*
Nelleke Vedelaar	*Gedeputeerde provincie Drenthe*

“Politiek, bestuur, bedrijfsleven, zorg en onderwijs staan eensgezind achter de Nedersaksenlijn”

De regio is er klaar voor !

Impressie dag van de Nedersaksenlijn
18 mei 2022

NEDERSAKSENLIJN OP HOOFDLIJNEN

Met de laatste ontbrekende spoorschakel van 44 kilometer tussen Veendam en Emmen maken we het spoorwegnet robuuster en 'unlocken' we *(interregionaal en grensoverschrijdend)* maatschappelijke waarde. De totale spoorlijn verbindt twee landen, drie provincies, 4 economische regio's, 26 gemeenten, 1,3 miljoen mensen en 650.000 banen. De Nedersaksenlijn biedt een alternatief voor reizigers bij calamiteiten en/of werkzaamheden op het traject Zwolle -Meppel.

De Daily Urban Systems van Groningen, Emmen, Zwolle en Twente groeien aaneen. Dankzij 45% reistijdwinst tussen Veendam en Emmen; 45% tussen Groningen en Stadskanaal; 65% tussen Emmen en Ter Apel; 25% tussen Hardenberg en Groningen en 25% reistijdwinst tussen Emmen en Rheine.

Prognose gaat uit van 6.000 regionale reizigers. Reeds geopende trajecten Zuidbroek - Veendam *(25% hoger dan geprognotiseerd)* en Bad Bentheim - Neuenhaus (30% hoger) laten zien dat dit aantal fors hoger kan uitpakken. De regio krijgt een alternatief voor de auto.

Grote waarde voor de regio. Verbinding van onze toerische hotspots, zorgcentra, onderwijsinstellingen, fieldlabs en innovatiehubs *(IQ BLVD, Makeport Mercurius en Greenwise Campus)* met elkaar, met het landelijke trein-fiets netwerk en met de nabij gelegen powerhouses Groningen, Zwolle en Twente. Er is volop ruimte voor ***integrale gebiedsontwikkelingen*** *(wonen, werken, innovatie, zorg en recreatie)* op loopafstand van de *(nieuwe)* treinstations van Veendam, Stadskanaal, Ter Apel, Emmen (-Zuid), Coevorden en Hardenberg. In de coalitieakkoorden van deze gemeenten wordt hier al op voorgesorteerd.

Wij zien kans voor het bouwen van 30.000 tot 40.000 betaalbare woningen langs het tracé van de Nedersaksenlijn.

Het voorkeurstracé maakt gebruik van de bestaande spoorbedding tussen Veendam en Ter Apel en loopt via de westzijde van de N366 en de N391 om aan te sluiten op de bestaande stationsinfrastructuur in Emmen.

Een gefaseerde aanleg; waardoor maatschappelijke baten naar voren worden gehaald *(zo snel mogelijk rijden)* en kosten naar achteren worden geschoven. Vanaf 2025 zijn Rheine en Coevorden per spoor verbonden. Vanaf 2026 zijn Groningen en Stadskanaal per spoor verbonden *(onder voorbehoud van realisatie ERTMS)*. Vanaf 2030 zijn Almelo, Emmen en Groningen met elkaar verbonden en is de Nedersaksenlijn in zijn basisvorm gereed.

Dankzij het zoveel mogelijk benutten van bestaande infrastructuur, lichte en stille (personen)treinen en moderne tractietechnieken kunnen we de Nedersaksenlijn sneller in gebruik nemen, voor lagere kosten, met minder ingewikkelde procedures en minder risico's. In het Deltaplan van het Noorden wordt *(inclusief maatregelen aan spoor tussen Emmen en Zwolle/Almelo)* uitgegaan van een bandbreedte tussen de 500 en 1.000 miljoen euro, welke omwille van de voorzichtigheid is opgeplust naar 1.250 miljoen.

Nedersaksenlijn scoort met 0,6 - 0,9 zeer gunstig in de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse *(Gezamenlijke analyse Deltaplan voor Noordelijk Nederland). Met name door een zeer goede score op Brede Welvaartsindicatoren.*

ONS AANBOD EN ONZE VRAAG AAN U

Wij bieden aan:

1. €63 miljoen cofinanciering van de regio voor fase 1 van de NSL
2. Regievoering op realisatieplan Nedersaksenlijn
3. Een lijn die de toekomstkansen van onze bewoners verruimt
4. Het bouwen van 30.000 tot 40.000 betaalbare woningen langs het tracé van de NSL
5. Actieve sturing gebiedsontwikkeling rond stations door gemeenten en provincies
6. Sterk en nuchter bedrijfsleven met kloppend hart voor de NSL
7. Moderne, verbonden zorginstellingen die samen verantwoordelijkheid nemen voor medewerkers en patiënten
8. Enthousiaste onderwijsinstellingen om jong talent in de regio op te leiden
9. Een innovatieve regio die grensoverschrijdend samenwerkt en grote kansen ziet de waterstofeconomie verder uit te bouwen

Wij vragen van u:

1. €63 miljoen euro voor fase 1 NSL: reactivering Veendam-Stadskanaal
2. Starten met gezamenlijk realisatieplan NSL

FASERING - Als het aan bewoners en bedrijven ligt, starten we liever vandaag dan morgen. Bij de totstandkoming van onderhavig bidbook is andermaal gebleken dat de Nedersaksenlijn – naast een goede bijdrage aan de brede welvaart – op veel steun kan rekenen bij bedrijven, bewoners en instellingen uit het gebied. De wens voor de nieuwe lijn is groot, evenals de wil om hier gezamenlijk op korte termijn mee aan de slag te gaan.

Het kan ook snel. Dankzij het zoveel mogelijk benutten van bestaande infrastructuur, lichte en stille (personen)treinen en moderne tractietechnieken kunnen we de Nedersaksenlijn snel in gebruik nemen, voor lagere kosten, met minder ingewikkelde procedures en minder risico's. In het Deltaplan van het Noorden wordt (inclusief maatregelen aan spoor tussen Emmen en Zwolle/ Almelo) uitgegaan van een bandbreedte tussen de 500 en 1.000 miljoen euro, welke omwille van de voorzichtigheid is opgeplust naar 1.250 miljoen.

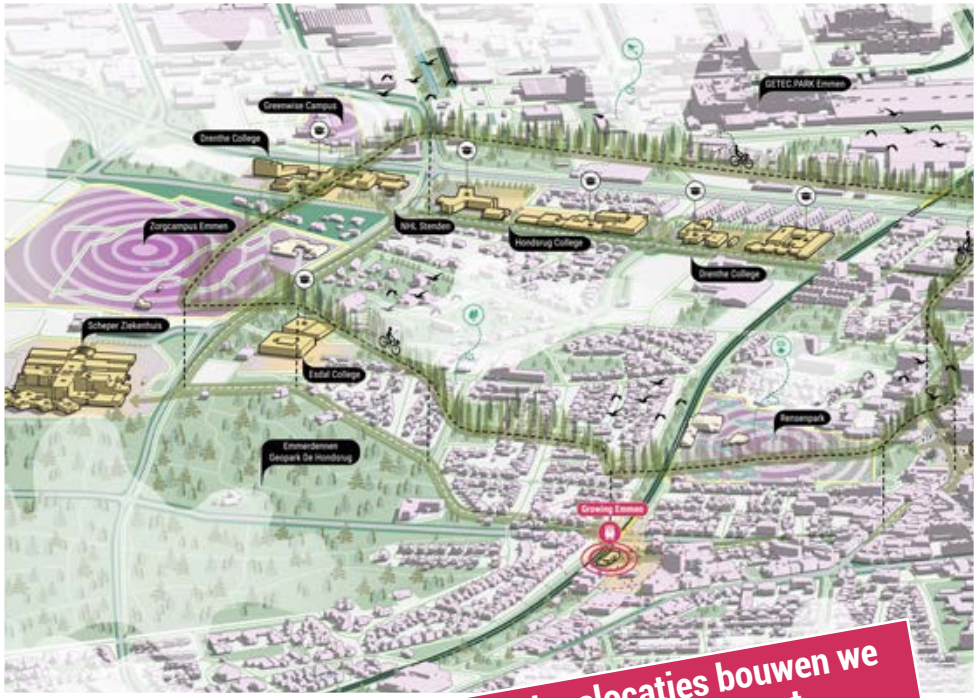
De 1 miljard is voor het gehele traject tussen Groningen en Almelo. Maar we kiezen voor een gefaseerde aanleg. De eerste stap is al in ontwikkeling. (FASE 0) Vanaf 2025 zijn Rheine en Coevorden per spoor verbonden en fungeert dit deel van het traject als feeder van het grensoverschrijdende Trans-Europees transportnetwerk. Onze focus ligt nu op de laatste ontbrekende spoorschakel (FASE 1 en 2) van 44 kilometer tussen Veendam en Emmen. Vanaf 2026 zijn Groningen en Stadskanaal per spoor verbonden (onder voorbehoud van realisatie ERTMS). Vanaf 2030 zijn Almelo, Emmen en Groningen met elkaar verbonden en is de Nedersaksenlijn in zijn basisvorm gereed. Uiteraard werken we tegelijkertijd graag aan verdere optimalisaties om de dienstregelingen zo goed mogelijk op elkaar te laten aansluiten (FASE 3). Dit betekent dat er op bestaand spoor tussen Emmen en Hardenberg ruimte c.q. capaciteit moet worden gecreëerd en dat station Almelo van een extra perron zou kunnen worden voorzien.

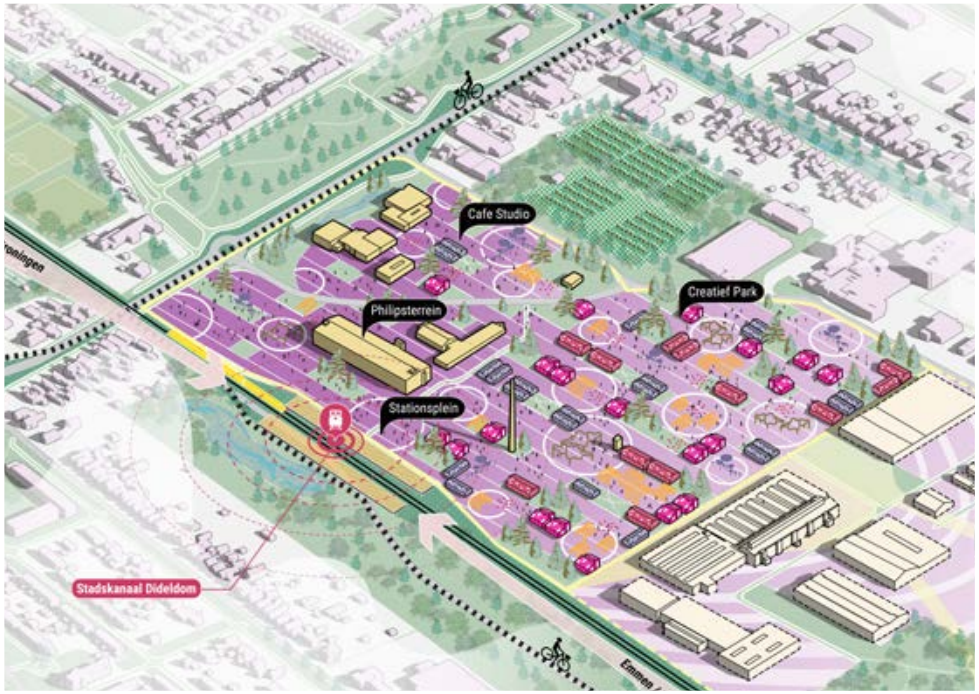
REALISATIEPLAN - We vragen u om in gezamenlijkheid met ons een realisatieplan uit te voeren naar de Nedersaksenlijn. Wij hebben de organisatie hiervoor al klaar staan. De eerste update verwachten we u te geven vanaf november 2023. Het definitieve plan zal gereed zijn in november 2024. Daarin bieden we aan:

- Volledige ontzorging
- Een plan dat integraal gestroomlijnd is met het Deltaplan voor het Noorden
- Integraal en maatschappelijk ingebed plan voor gebiedsontwikkelingen aan het spoor (woningbouw, bedrijvigheid, zorg en onderwijs)
- Inbedding van de Nedersaksenlijn in het onderliggende mobiliteitsnet (met o.a. hubs, bussen en snelfietsroutes)
- Uitgewerkt plan voor verduurzaming
- Onderbouwing van de internationale, grensoverschrijdende samenwerking

ACHTERGRONDEN

De Nedersaksenlijn versterkt onze positie als maakregio





Op de stationslocaties bouwen we integraal aan onze toekomst

1. HET LEVEN IS GOED ROND DE VEENKOLONIËN

De sfeer is hier gemoedelijk, het is veilig, er is veel historie, de natuur is dichtbij en er is volop ruimte en rust om te ontspannen. En er zijn genoeg banen. Bovendien zijn de huizen hier betaalbaar. Rondom de *(voorziene)* stationslocaties van Veendam, Stadskanaal, Ter Apel, Emmen, Coevorden en Hardenberg is nog volop ruimte voor de realisatie van mooie, groene woon- en werklocaties.

De komst van de trein is noodzakelijk om een aantrekkelijke vestigingsplek te worden voor huishoudens en bedrijven die onderdeel zijn van de Daily Urban Systems van Groningen, Zwolle en/of Twente. En dus om het potentieel van de stationslocaties ten volle te benutten. Door meer bewoners en bedrijven naar onze regio te halen verlagen we de druk op de woningmarkt en het vervoerssysteem elders, maar zorgen we bovendien voor meer draagkracht onder de voorzieningen in onze dorpen en steden.

"Noaberschap is hier vanzelfsprekend. We zetten samen de schouders eronder. 'Gewoon doen', dat is onze kracht."

Voor de prijs van een driekamerappartement van 80 m² in een buitenwijk van Zwolle koop je naast het station in Stadskanaal een vrijstaande parkwoning van120 m² op 780 m² eigen grond (FUNDA).

2. VOLOP DYNAMIEK: WE WERKEN AAN VITALE CENTRA

De ruimte en het groen zijn hier geweldig, maar de kernen van onze dorpen en steden verdienden wel wat aandacht. De afgelopen tien jaar hebben we daar dan ook fors in geïnvesteerd. Meest in het oog springend is natuurlijk de Centrumvernieuwing Emmen van 2012. De Hondsrugtunnel zorgt voor een rustiger straatbeeld met minder auto's, maar heeft de auto-bereikbaarheid tegelijk wel fors verbeterd. Aan het daarbovenop gerealiseerde Raadhuisplein ontstond plek voor onder meer het Atlas Theater en WILDLANDS Adventure Zoo, waardoor daar een unieke sfeer is ontstaan die past bij het ontspannen leven in onze regio. Het oude dierenpark wordt nu stapsgewijs getransformeerd naar het Rensenpark. Een openbaar toegankelijk stadspark met culturele broedplaatsfuncties zoals CBK, Museum of Contemporary Tibetan Art, Stadstheater, Filmhuis, Aerial 51, Toolbox, Loods13 en Villa Lindenhof. Een goede treinverbinding naar het centrum van Emmen draagt niet alleen bij aan het succes van deze ontwikkeling, maar ook aan het woonplezier in Veendam, Ter Apel, Stadskanaal, Coevorden en Hardenberg.

De verschuiving naar online shoppen leidt in heel Nederland tot leegstand in de binnensteden. Stadskanaal was daarin voorloper en besloot al in 2016 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. Ook werden de historie en kwaliteit van het kanaal beter benut en zichtbaar gemaakt. 'Compact, strak en karaktervol' zijn de kernwaarden voor opwaardering van Musselkanaal. Voor Ter Apel en Veendam zijn plannen in de maak die na het succes van Stadskanaal 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.

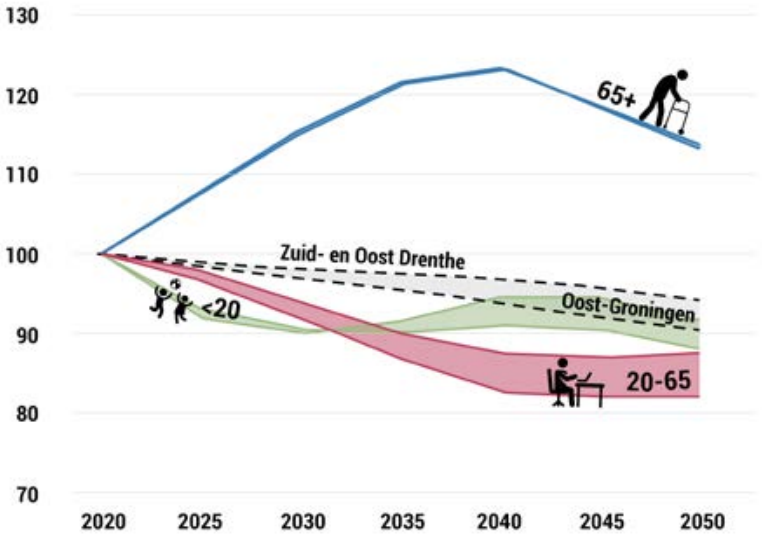
Doordat de Nedersaksenlijn Emmen, Stadskanaal, Ter Apel en Veendam onderdeel maakt van de Daily Urban Systems van Groningen, Zwolle en Twente en ze tevens beter verbindt aan die van de Randstad, wordt onze regio een aantrekkelijke vestigingsplaats voor huishoudens en bedrijven.

De kwaliteit van onze kernen draagt daaraan bij en omgekeerd draagt de Nedersaksenlijn dus ook bij aan de kwaliteit en vitaliteit van onze kernen. De Nedersaksenlijn verhoogt met andere woorden het maatschappelijk rendement op de investeringen die wij in de kwaliteit van onze kernen doen en hebben gedaan.

Na de komst van de trein naar Groningen is de krimp in Veendam inmiddels omgeslagen naar groei. Uitbreiding van de verbinding naar Emmen zal dat effect versterken. Geholpen door de trend naar meer online en de overspannen woningmarkt elders in het land verwachten we dan ook een serieuze woningbouwopgave te kunnen accommoderen. Een woningbouwopgave waar we ruimte voor hebben en die dankzij de Nedersaksenlijn veel minder zal leiden tot een groei in autogebruik.

3. BIJ NIETS DOEN MISSEN WE KANSEN VOOR ONSZELF EN DE REST VAN NEDERLAND

"Werkplaats Toekomstkracht" *(E&E advies iov 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.

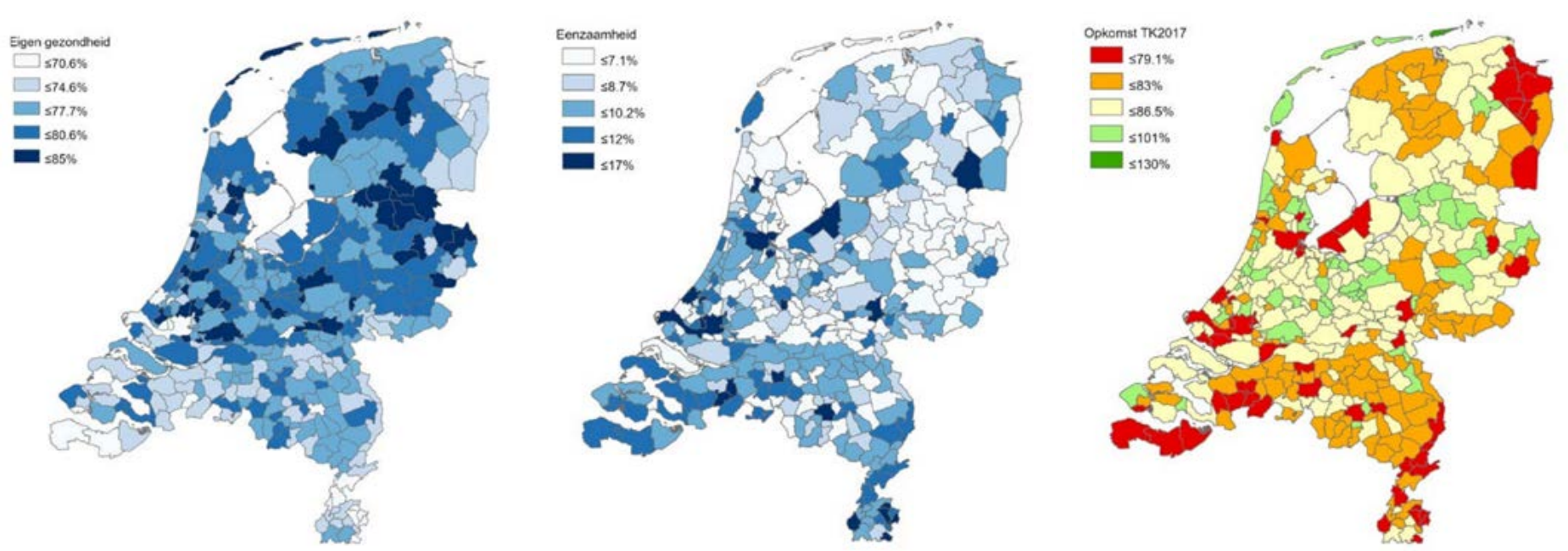


Bevolkingsprognoses Zuidoost Drenthe (bovenste lijn) **+ Oost-Groningen** (onderste lijn) **naar leeftijdsgroep** (CBS, 2019)

Wanneer we niks doen dreigt de beroeps-bevolking af te nemen met circa 42.000.

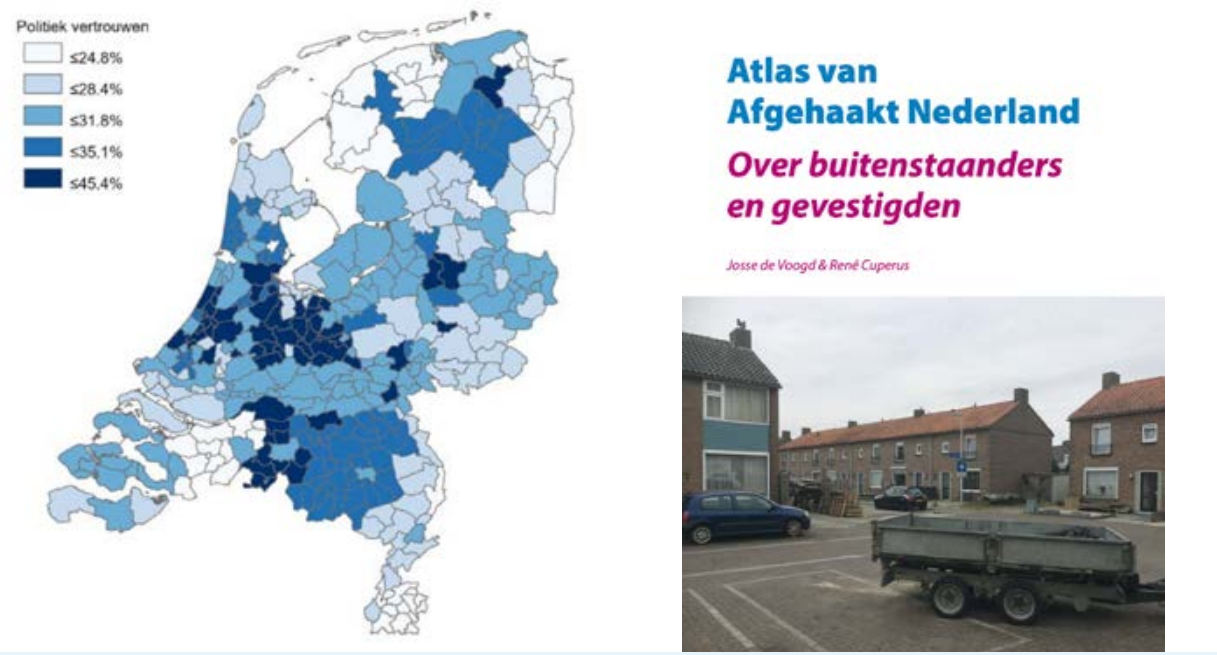
Het vinden van het juiste personeel blijft voor bedrijven daardoor de allergrootste uitdaging.

Afbakening regio's zoals beschreven in de tekst

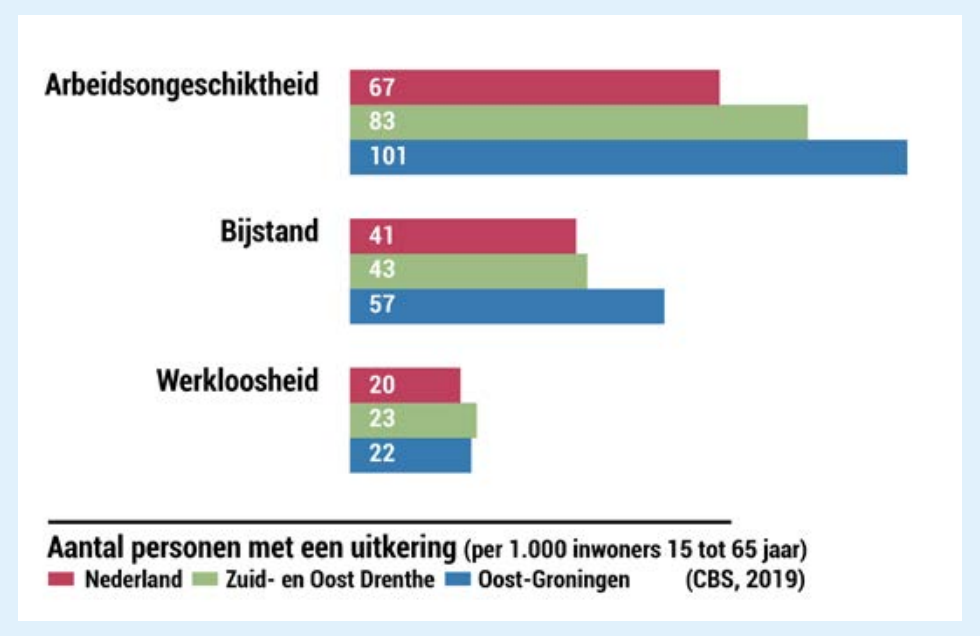


"Het vertrouwen in de landelijke politiek is naar het nulpunt gedaald. Veel mensen voelen zich gebruikt. De regio is goed genoeg om gas te winnen, windmolens te plaatsen en asielzoekers op te vangen, maar bij een beroep op Rijksmiddelen wordt voorrang gegeven aan schijnbaar grotere knelpunten in de Randstad. Daardoor is ook een groeiend bewustzijn ontstaan dat als we er hier iets van willen maken, we dat zelf moeten doen. En dat doen we dan ook."

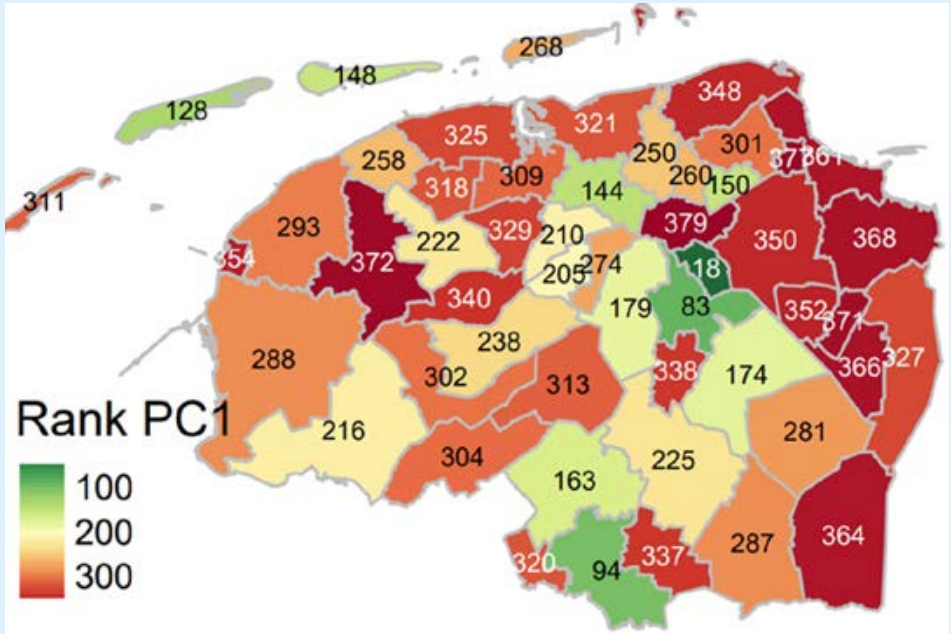
"De Nedersaksenlijn kan de regio echt verbinden. Niet alleen fysiek, maar ook economisch en sociaal."



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.



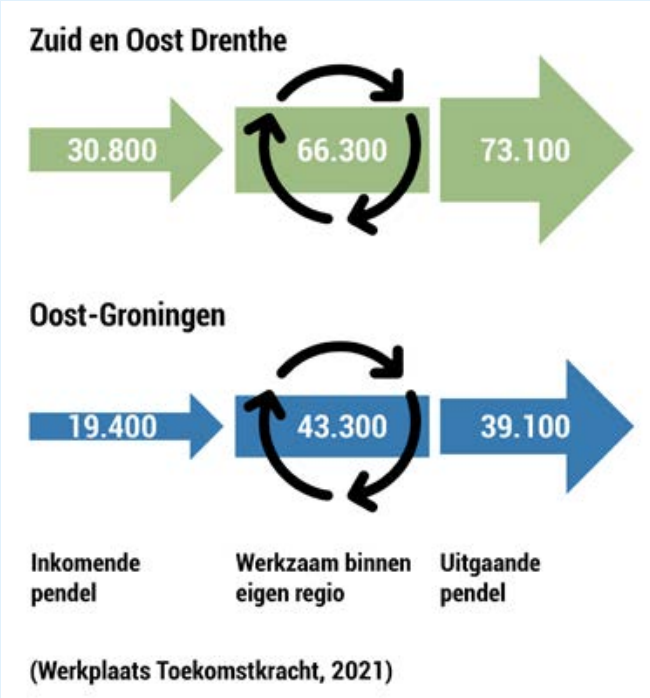
Ranking gemeenten op sociaal Economische Status - RUG 2020

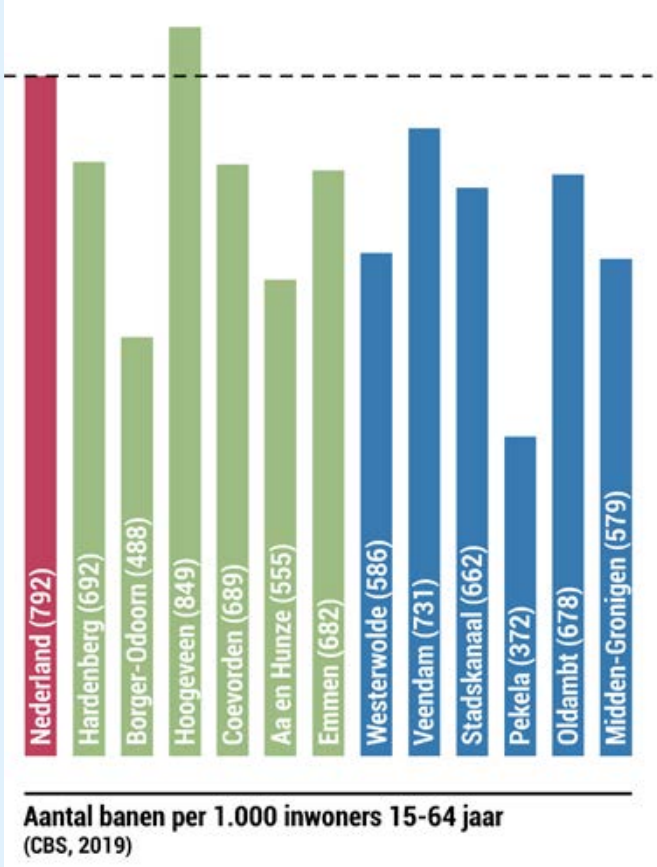
Groeiregio's als Zwolle en Groningen en de hightechregio Twente liggen om Emmen heen, maar zijn niet voor iedereen goed te bereiken. Dit geldt zeker voor mensen met een lager inkomen, die vaak een veel kleinere actieradius hebben. Emmen zou gezien haar omvang en centrale ligging economisch beter moeten 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 krimpt naar verhouding het hardst, 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.

Een groot deel van onze inwoners is voor werk afhankelijk van andere regio's.

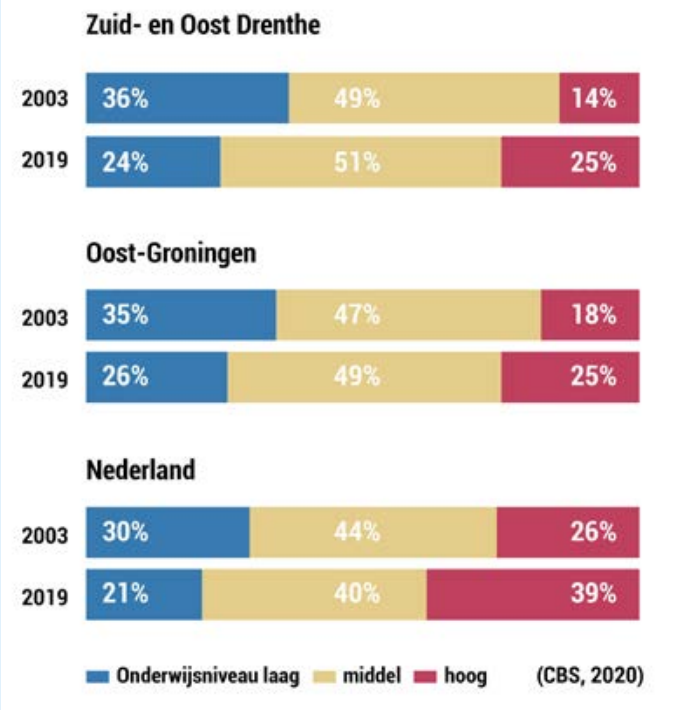
Groei van onze bedrijven is nodig om vertrekkende, krimpende of stoppende bedrijven te compenseren.





We gaan voor groei in werkgelegenheid voor een betere verhouding tussen banen en werknemers.

Sommige gemeenten profiteren in sociaal economisch opzicht van de nabijheid van Groningen, maar dat geldt vooral voor de mensen die werken in de diensten-economie. 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.



We willen de netto uitstroom van hoogopgeleiden naar andere regio's stoppen. Er is lokaal immers een steeds grotere behoefte aan HBO en universitair geschoold personeel.

Heropening station Veendam (Foto: Jan Oosterhuis)

Trouw

Na 57 jaar is de trein terug in Veendam

Herintroductie passagierstrein Groningen - Veendam moet hele regio impuls geven

ELLIS ELLENBROEK 16 mei 2011, 00:00

De forens met zijn leren werktas moet staan. De trein van Groningen Centraal naar Veendam zit deze middag in de spits stampvol studenten en scholieren. De forens vindt het niet erg. Hij hoeft maar een kwartiertje, hij gaat eruit in Kropswolde.

Via de stopplaatsen Martenshoek, Hoogezand-Sappemeer, Sappemeer-Oost en Zuidbroek gaat het verder naar Veendam. En dat is nieuw. Ruim 57 jaar was de Groningse gemeente met bijna 30.000 inwoners per spoor niet te bereiken. Apetrots zijn de provincie Groningen, de gemeente Veendam, vervoerder Arriva en spoornetbeheerder ProRail dat ze het samen in vier jaar voor elkaar kregen de lijn te herintroduceren.

4. EEN RIJDENDE TREIN DIE (DUS) AL EERDER WAS VERTROKKEN

Terugblik Veendam - Op 1 mei 2011 werd na bijna 60 jaar station Veendam heropend. Dat het zo'n enorm succes zou worden hadden we van te voren niet kunnen bedenken. Het spoor verving een buslijn aan de westkant van Veendam. De bus leek beter op het stedelijk weefsel aan te sluiten dan de trein, vooral omdat het station aan de rand van de stad ligt. En dan ook nog eens aan de oostkant, terwijl de belangrijkste bestemmingen Groningen en Assen juist ten westen van Veendam liggen. De trein rijdt sneller dan de bus, maar doordat de trein moet omrijden via Zuidbroek bleef de reistijd naar Groningen nagenoeg gelijk. Desondanks is het aantal reizigers sinds 2011 en ondanks corona met meer dan 25% toegenomen. Mede doordat we naast het station nieuwe huizen gaan bouwen, zal het aantal reizigers toenemen. En al helemaal als de trein daarna doorrijdt in de richting van Emmen, Almelo en Enschede.

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.

"De komst van de Nedersaksenlijn wordt breed en van onderop gedragen. Een beweging waar je niet meer omheen kan en die net als een sneeuwbal steeds groter wordt, waardoor hij niet meer te stoppen is."
Bas Teijken, Ofichem Group Ter Apel

Foto: SHINE accelerator

"De (OV-)nabijheid van (UMC) Groningen heeft bijgedragen aan de komst van het Amerikaanse bedrijf SHINE. Er gaan medische isotopen gemaakt worden in Veendam, die nodig zijn voor onderzoek naar bijvoorbeeld behandeling van kanker. De komst levert zo'n 200 directe banen op voor mensen uit alle opleidingsniveaus. Daarvan gaan ook toeleveranciers meeprofiteren."

"Ondanks een mindere aantakking op het stedelijk weefsel en net zo'n lange reistijd toch 25% reizigersgroei. In Veendam noemen we dat de 'railbonus'. Die 'railbonus' verwachten we ook in Stadskanaal te kunnen incasseren, waar het station bovendien wel op een gunstige plek in het stedelijk gebied ligt. Stadskanaal kiest al steeds vaker voor het OV en de Q-liner zit dan ook flink in de lift. De tijd is rijp voor een volgende stap."
Kees den Otter, Arriva

INTENTIEVERKLARING ABSICHTSERKLÄRUNG
SPOORVERBINDING BAHNVERBINDUNG
COEVORDEN - NEUENHAUS - BAD BENTHEIM
OP DE CORRIDOR AUF DEM KORRIDOR
(GRONINGEN-) EMMEN - RHEINE (-OSNABRÜCK/MÜNSTER)
DEUTSCHLAND
NEDERLAND
26 SEPTEMBER 2022
Niedersachsen
provincie Drenthe
ProRail

5. NÄCHSTER HALT: EMMEN - NORDHORN - RHEINE

Het grensoverschrijdend spoorvervoer in de regio is al in de maak. Bentheimer Eisenbahn AG bestaat meer dan 125 jaar, is de grootste aanbieder van openbaar vervoer in het graafschap Bentheim en verbindt Oost-Nederland, Noordrijn-Westfalen en Nedersaksen. In een paar jaar tijd kreeg de Bentheimer Eisenbahn het samen met de regionale Duitse overheden voor elkaar om weer reizigerstreinen te laten rijden tussen Bad Bentheim *(15.000 inwoners)*, Nordhorn *(55.000 inwoners)* en Neuenhaus *(10.000 inwoners)*. Het volgende doel is Coevorden, daarna Emmen. Er wordt daarom nog eens bijna 40 miljoen euro geïnvesteerd in de revitalisering van de spoorverbinding tussen Coevorden *(35.000 inwoners)*, Emlichheim *(7.000 inwoners)* en Neuenhaus. Wanneer het bestaande spoor tussen Coevorden en Emmen grotendeels dubbelspoor is, ontstaat vanuit Emmen een rechtstreekse verbinding met grensstations Bad Bentheim en Rheine *(75.000 inwoners)*, van waaruit de ICE treinen naar onder meer Düsseldorf, Frankfurt, Berlijn, Stuttgart en München vertrekken. De reistijdswinst tussen Emmen en Rheine zal uiteindelijk meer dan 45 minuten bedragen.

"Onze lijn naar Coevorden wordt ingericht als "Nebenbahn" met een maximale snelheid van 100 km/h. Daarvoor worden minder strenge eisen gesteld aan de onderbouw, bovenbouw en spoorwegovergangen. Dat kan ook als voorbeeld dienen voor de NSL. De nuttige waarde van 140 km/h in vergelijking met 100km/h is gering: het grootste deel van de reizigers in de regio's zijn bijvoorbeeld scholieren en studenten. Die zijn ongevoelig voor een paar minuten reistijdverschil. Maar 140 km/h vraagt wel een veel betere en duurdere onder- en bovenbouw."
Joachim Berends, directeur Bentheimer Eisenbahn

"We hebben veel contact met Wirtschaftsverband Emsland dat 45.000 FTE aan werkgelegenheid vertegenwoordigt. Samen vormen we dé internationale maakregio van West-Europa met topopleidingen in o.a. Lingen, Osnabrück, Groningen en Enschede. We zijn complementair aan elkaar, maar delen ook het zelfde veenkoloniale DNA, alsmede de perifere ligging ten opzichte van de nationale centra."
Herman Idema, Ondernemend Emmen (300 bedrijven en 16.000 fte)

"In Duitsland zit een groot deel van ons arbeidspotentieel. Nu al is er veel grensoverschrijdend verkeer."
Hendrik van de Ploeg, directeur GETEC PARK.EMMEN

"We hebben als bedrijf nu al een sterke grensoverschrijdende uitwisseling van stagiaires maar de vraag blijft altijd weer: hoe komen ze op het werk? Doortrekken van de Bentheimer Eisenbahn van Neuenhaus naar Coevorden en aansluiting op de NSL zou een complete Nederlandse regio ontsluiten voor ons bedrijf."
Wolfgang Wesselink, Neuenhauser Maschinenbau GmbH

Emmen-Rheine is een van de grensoverschrijdende spoorprojecten in de EUREGIO. EuregioRail zet zich in voor het verbinden van regio's, het overbruggen van nationale grenzen en een betere samenwerking tussen Nederlandse en Duitse instellingen voor duurzame grensoverschrijdende verkeersverbindingen.

6. LEREN VAN DE BUREN - HOE 'ARMENHAUS' EMSLAND UITGROEIDE TOT 'ERFOLGSLAND'

Het Duitse Emsland lijkt op Oost-Groningen en Zuid- en Oost Drenthe. Het bestaat grotendeels uit een perifeer gelegen, dunbevolkt en landelijk gebied. Een dominante centrumplaats ontbreekt. Wel liggen er aan rivier de Eems drie middelgrote steden met een bovenlokale verzorgingsfunctie: Papenburg *(38.000 inwoners)*, Meppen *(35.000 inwoners)* en Lingen *(57.000 inwoners)*. Het merendeel van de Emslanders woont in kleine dorpen en stadjes zoals Haren *(25.000 inwoners)*, Sögel *(8.000 inwoners)*, Haselünne *(13.000 inwoners)* en Werlte *(10.000 inwoners)*. Toch gaat het de regio economisch voor de wind. Emsland heeft het laagste werkloosheidspercentage van Niedersachsen en het aantal inwoners is sinds 2000 met bijna 10% toegenomen. Emsland bewijst het: Es ist möglich. Ook in Nedersaksen.

Emslandplan - In de jaren na de Tweede Wereldoorlog stond het Emsland bekend als 'Deutsches Sibirien', 'Muffrika' en 'Armenhaus der Nation'. Het was een arm en achtergebleven veengebied met vijftien gevangenenkampen en drie keer zo veel werklozen als in het nabijgelegen Drenthe. Het Bourtangermoeras was, anders dan over de grens, vrijwel ontoegankelijk omdat ontginningspogingen waren mislukt.

Om de situatie te verbeteren besloot de Duitse regering in 1950 tot een grootschalig regionaal stimuleringsprogramma: het Emslandplan. Er moest zo snel mogelijk ontwikkeling komen. Zo konden vluchtelingen uit de voormalige Ostgebiete worden opgevangen en kon een begin worden gemaakt met de ontginning van de olie die in 1942 werd ontdekt. Voor de uitvoering van het Emslandplan werd, op afstand van de politiek, ontwikkelingsbedrijf 'Emsland GmbH' opgericht. Deze investeerde tussen 1951 en 1989 meer dan 2 miljard

Deutsche Mark in afwatering, bereikbaarheid en landontwikkeling. Veen- en heidegebieden werden geschikt gemaakt voor landbouw. Moerassen werden drooggelegd. Complete dorpen werden gebouwd en er werd geïnvesteerd in nieuwe wegen en bruggen.

Vanaf de jaren 1960 verlegden de investeringen zich in de richting van de industrialisatie. Er werden industrieterreinen aangelegd om bedrijven van buiten aan te trekken. Vooral Lingen werd een populaire vestigingsplaats voor bedrijvigheid met risico's voor de volksgezondheid, zoals energieopwekking, petrochemie, en het werken met gevaarlijke grondstoffen. Het 'Armenhaus der Nation' groeide in snel tempo uit tot een van de meest geïndustrialiseerde regio's van Niedersachsen. Het innovatieve high tech karakter van de streek werd tussen 1984 en 2006 gemarkeerd met een 31 kilometer lang magneetzweeftrein-testtraject tussen Lathen en Dörpen.

Regiokracht **-** Bevrijd van eeuwenlange armoede grepen de nuchtere, hardwerkende en samenwerkingsgezinde Emslanders impulsen tot vernieuwing met beide handen aan. De verbondenheid met de regio bleek sterker dan de lokale sentimenten toen deelregio's Lingen, Meppen en Aschendorf-Hümmling in 1977 samengingen in Landkreis Emsland. Er was een breed gedragen besef dat schaalvergroting nodig was om de voorliggende uitdagingen succesvol aan te pakken. Daaronder het op peil houden van de beroepsbevolking, doordat jongeren naar de grotere steden vertrokken en senioren juist naar de regio toekwamen. Illustratief voor de Emslandse mentaliteit is het project Lückenschluss A31, waarin het regionale bedrijfsleven en overheden uit de Duits-Nederlandse grensregio samen 50 miljoen euro bij elkaar brachten om de ontbrekende 42 kilometer Autobahn tussen Oberhausen en Emden te realiseren, welke in 2004 in gebruik werd genomen *(tien jaar eerder dan gepland)*.

Transrapid (Foto: Jan Oosterhuis)

"We hebben zo'n 80 kilometer gemeenschappelijke grens, maar vormen met elkaar één regio. Het is belangrijk om met de trein vanuit het Emsland, via Ter Apel, naar Groningen, Enschede en Amsterdam te kunnen reizen."
Marc-André Burgdorf, Landrat Landkreis Emsland

Diverse economie **-** De economische structuur van het Emsland is in de loop der jaren diverser geworden. De landbouw is fors gemoderniseerd, en Lingen is uitgegroeid tot 'Energy Valley', inclusief een levendige campus. In Haren zijn 20 rederijen gevestigd, net zo veel als in havenmetropool Hamburg. Regionale familiebedrijven groeiden uit tot wereldspelers. Bekend zijn ondernemingen als Meyer Werft *(Papenburg)*, Berentzen *(Haselünne)*, Rothkötter Unternehmensgruppe *(Meppen)* en Krone *(Spelle en Werlte)*.

Foto: Emsland Touristik

Foto: Meyer Werft

Foto: Campus Lingen, Hochschule Osnabrück

In 1980 kwamen er 180.000 toeristen per jaar, in 2011 meer dan 2 miljoen. Die groei is te danken aan de sterke regio-branding en de nieuwe rechtstreekse verbinding met het Ruhrgebied *(A31)*. Er is voor 1.100 kilometer aan ruiterpaden aangelegd, met op veel boerderijen de optie tot een slaapplaats voor ruiter én paard *(Bett-und-Box)*. Ook is er geïnvesteerd in goed bewegwijzerde fietspaden, langs attracties zoals Schloss Dankern en Clemenswerth, welke in trek zijn bij oudere fietstoeristen op zoek naar rust en ruimte. Bij jonge gezinnen zijn de klimparken, waterskibanen en kartbanen in trek. Voor de langere afstanden is de 'Emsland RADexpress' geïntroduceerd, waardoor fietsen meekunnen met de bus.

"Het is heel belangrijk om de grensregio te ontsluiten. We hebben dat eerder gezien met de A31. Het Emsland heeft een enorme economische groei doorgemaakt dankzij goede infrastructuur. Dat wensen we ook voor het gebied rondom de Nedersaksenlijn. De treinlijn is een voorwaarde voor de groei van dit gebied." Karel Groen, directeur Eems Dollard Regio (EDR)

Ook de industrie zelf is een toeristisch product geworden. In Papenburg is het lokaal gewortelde familiebedrijf Meyer Werft bijvoorbeeld uitgegroeid tot een wereldspeler in de bouw van grote en luxueuze cruiseschepen. De werf is echter niet alleen werkgever maar ook een toeristenmagneet. Bezoekers kunnen hier met eigen ogen zien hoe schepen worden gebouwd en via de Ems richting Noordzee gaan.

Succesverhaal – Duitsland kijkt met bewondering naar de prestaties van het Emsland. Waar de letters 'EL' op de Emslandse kentekenplaten vroeger spottend werden vertaald naar Entwicklungsland, zou Erfolgsland meer op zijn plaats zijn. Erfolg waarvan samenwerking, nuchterheid en aanpakken aan de basis stond.

Voor dit hoofdstuk is dankbaar gebruik gemaakt van: Gert-Jan Hospers (Universiteit Twente en Radboud Universiteit, april 2013). Het Emsland: jarenlang gewend aan groei.

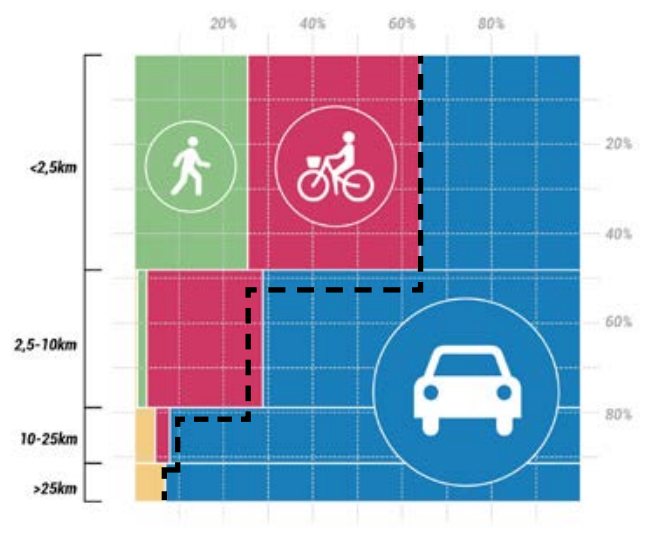
7. HOE DE NEDERSAKSENLIJN VIA BEREIKBAARHEID DE LEEFBAARHEID VERBETERT

Wat bezielt iemand om zoveel vrije tijd in een spoorlijn te steken? Melle Mulder is ondernemer in Ter Apel, maar ook voorzitter van de Stichting Nedersaksenlijn. *"Mijn dochter is 19 en woont nog thuis. Om op school te komen moet ze 's ochtends 2 uur en een kwartier met de bus. En 's avonds dus ook weer naar huis. Ze wil niets liever dan in Ter Apel wonen. Want het leven is hier geweldig en ze heeft hier haar sport en vriendenkring. Maar op een gegeven moment slaat de twijfel gewoon toe. Wil ik wel iedere dag 4,5 uur in de bus zitten, of moet ik op een gegeven moment toch maar gewoon in de stad gaan wonen. En mijn dochter is niet de enige. Al haar vriendinnen zitten met dezelfde vraag. En als ze eenmaal vertrokken zijn, keren ze dan ooit weer terug? Ik steek mijn vrije tijd niet in de Nedersaksenlijn omdat ik van treinen hou. Ik hou van mijn dochter en ik wil dat zij en haar vrienden hier in Ter Apel kunnen blijven wonen".*

"Ondanks bevolkingskrimp 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." Nelleke Vedelaar, Gedeputeerde Staten provincie Drenthe

"Met relatief weinig middelen kunnen we het veenkoloniale gebied een gigantische boost geven. Conjuctuur volgt infrastructuur. Zonder investeringen in bereikbaarheid hebben andere interventies in dit gebied weinig effect."
Herman Idema, Ondernemend Emmen (300 bedrijven en 16.000 fte)

"De talenten en jongeren van nu willen hun leven meer dan ooit in kunnen richten langs OV- en fietsverbindingen. We merken bij onze kinderen dat de auto niet langer heilig is."



De auto is dominant in de gemeenten langs de Nedersaksenlijn. Maar lopen, fietsen (op de middellange afstand) en OV (op de lange afstand) wonnen in de afgelopen 10 jaar wel aan terrein.
OViN 2004-2018

Groningen, Emmen en het veenkoloniaal gebied worden volwaardig onderdeel van elkaars Daily Urban Systems - De reistijd tussen Groningen en Stadskanaal bedraagt nu 61 laagwaardige busminuten. Dat wordt met de Nedersaksenlijn 34 hoogwaardige treinminuten (-45%). De reistijd Veendam - Emmen wordt teruggebracht van 68 minuten naar 39 minuten (-43%). Emmen - Ter Apel wordt straks 10 minuten in plaats van 28 minuten (-64%). Dat betekent dat voorzieningen voor het veenkoloniale gebied qua OV-reistijd veel dichterbij komen te liggen.

Recent onderzoek van het PBL (2022 - *Toegang voor iedereen?)* toont aan dat het grootste bereikbaarheidsprobleem buiten de stad ligt, in de beperkte bereikbaarheid per OV en fiets. De Nedersaksenlijn is geen doel op zich. Toegenomen bereikbaarheid heeft impact op tal van beleidsterreinen.

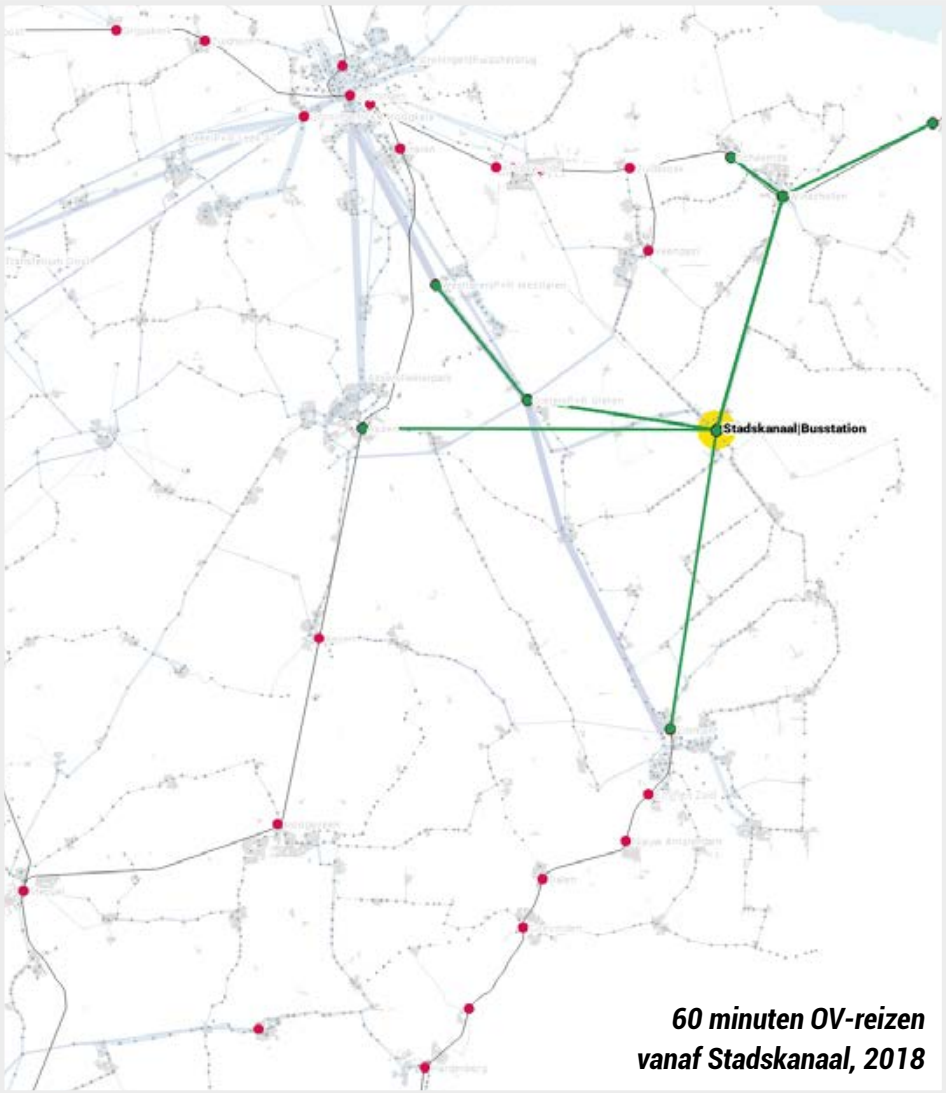
Foto: Melle Mulder en zijn dochter Chantal (Dagblad van het Noorden, 19 mei 2022)

"Voor bedrijven zou de Nedersaksenlijn een enorme oppepper zijn omdat het dan voor stagiaires en andere jonge werknemers aantrekkelijker wordt om hier te komen." Melle Mulder, ondernemer in Ter Apel en voorzitter stichting Nedersaksenlijn

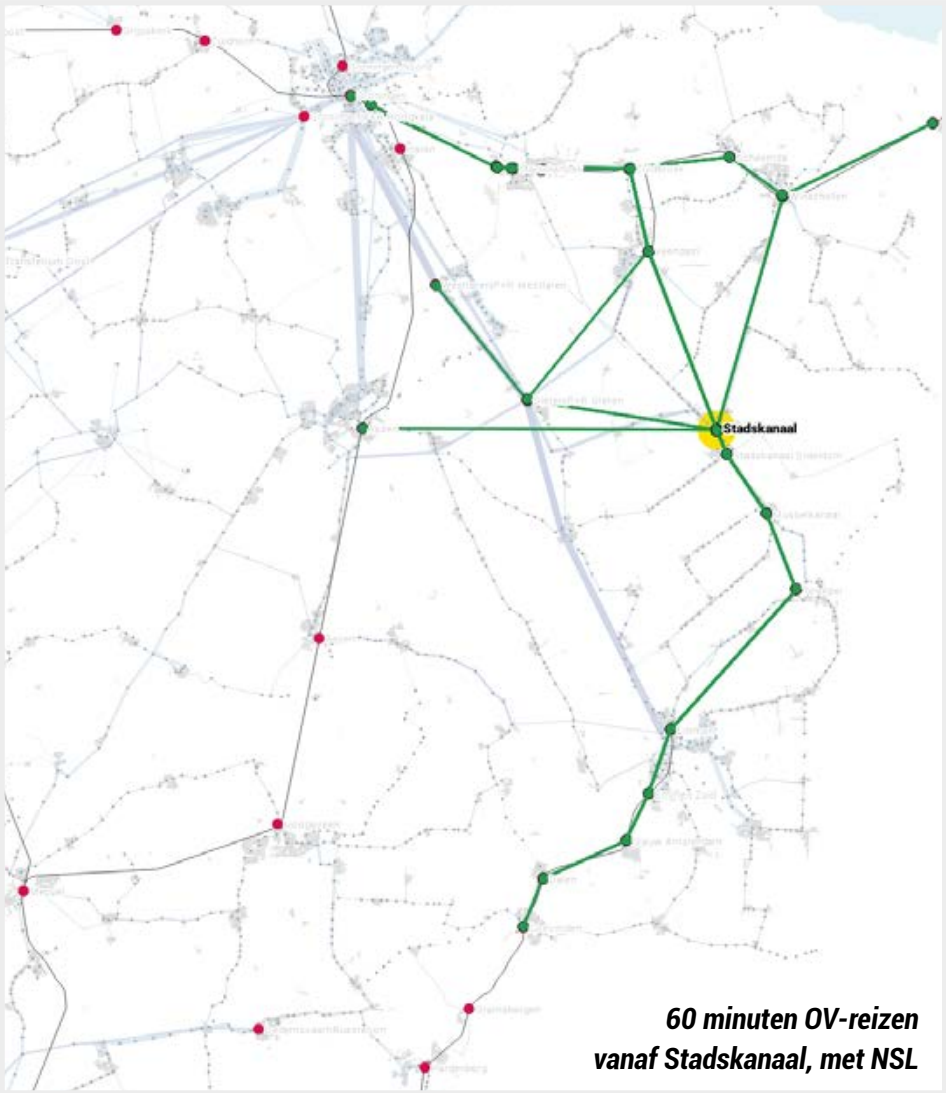
"Het zou fantastisch zijn voor jongeren zoals ik als reizen per trein zou kunnen. Het zou de hele regio veel aantrekkelijker maken."
Chantal Mulder, student in Ter Apel

"Ook voor werkende mensen uit de Veenkoloniën is de reistijd en de reisbeleving naar het zuiden nu een beperking. De afstand naar Emmen, Coevorden en Hardenberg is nu enorm, terwijl daar gave kansen liggen voor mooie banen bij prachtige bedrijven."
Henriëtte Herbschleb, Dutch TechZone

"De Nedersaksenlijn heeft een forse regionale functie met een landelijke uitstraling. Het draagt bovendien bij aan versterking van de spoorlijn Almelo-Hardenberg."
Chris de Goede, Reizigersvereniging ALMA *(in 1997 opgericht voor het in stand houden van de spoorlijn Almelo-Hardenberg).*



60 minuten OV-reizen vanaf Stadskanaal, 2018

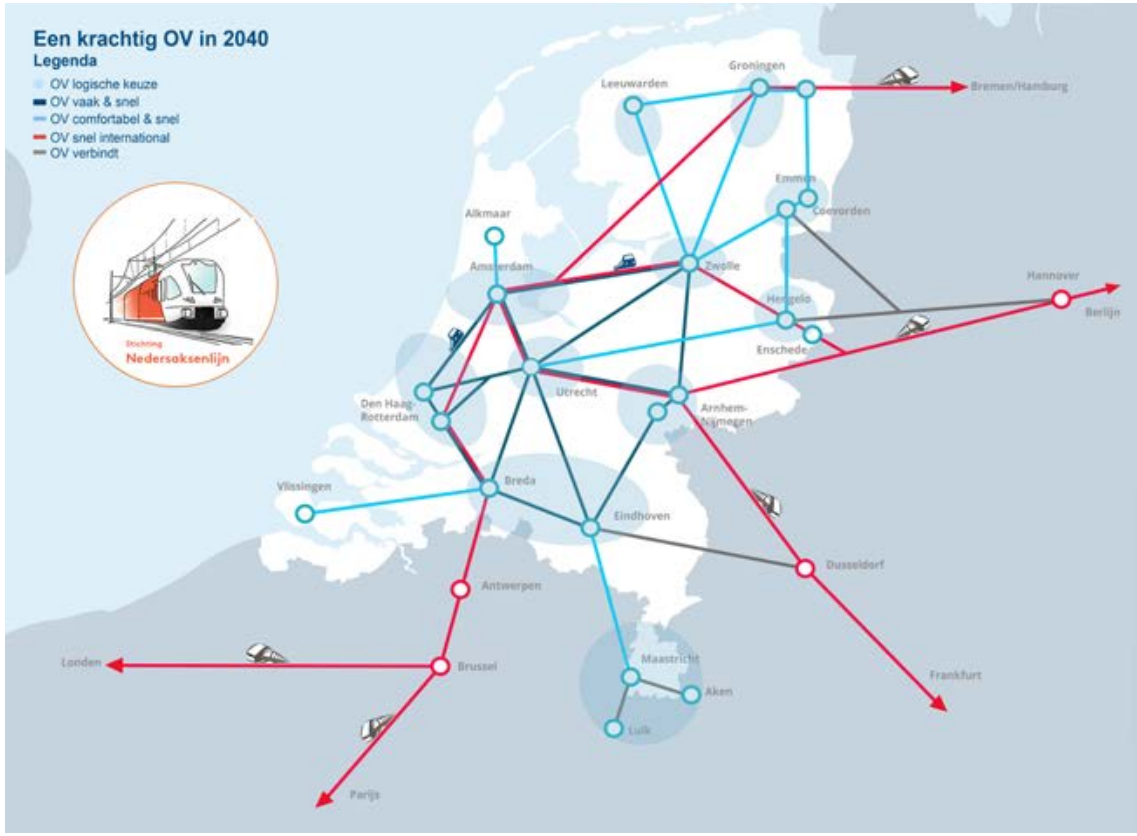


60 minuten OV-reizen vanaf Stadskanaal, met NSL

8. INTEGRAAL ONDERDEEL VAN DELTAPLAN VOOR HET NOORDEN

Op basis van de afspraken uit het BO MIRT 2020, de motie Amhaouch en de motie Terpstra werken het Rijk *(IenW, BZK en EZK)* en Noordelijk Nederland (provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland en de gemeenten Groningen, Leeuwarden, Assen en Emmen) aan een Deltaplan voor Noordelijk Nederland waarin de verbetering van de bereikbaarheid wordt gecombineerd met een passende ruimtelijke ontwikkeling van vooral wonen en werken.

Met de bouwstenen voor het Deltaplan willen de betrokken provincies en gemeenten een bijdrage leveren aan nationale opgaven als de woningbouw, energietransitie en klimaatadaptatie. De bouwstenen voorzien in een sterker noordelijk stedelijk netwerk, met Groningen, Assen, Leeuwarden, Emmen, Almere en Lelystad als hoofddragers, dat goed verbonden is met de Randstad. De regionale bouwstenen voor het Deltaplan bestaan uit het realiseren van 220 duizend extra nieuwe woningen *(bovenop de 'autonome' groei van 100 duizend woningen)* en de verbetering van spoorweginfrastructuur. Dit betreft de Lelylijn *(een nieuwe snelle verbinding van de Randstad via Lelystad naar Groningen en Leeuwarden)*, het opwaarderen van de bestaande spoorverbinding via Zwolle naar Groningen, Leeuwarden en Emmen en de Nedersaksenlijn *(versterken relatie Groningen-Drenthe-Twente middels opbouw spoornetwerk tussen Emmen en Veendam)*. Wij zien kans voor het bouwen van 30.000 tot 40.000 betaalbare woningen langs het tracé van de Nedersaksenlijn.



Met de spoormaatregelen uit het Deltaplan voor het Noorden wordt Noord-Nederland onderdeel van het Stedelijk Netwerk Nederland (afbeelding: Stichting Nedersaksenlijn)

"Vanuit VNO-NCW & MKB Noord hebben wij ons altijd hard gemaakt voor investeringen in nieuwe openbaar vervoer verbindingen, zoals de Lelylijn en de Nedersaksenlijn. De Nedersaksenlijn is voor de ontsluiting van het gebied waar de lijn doorheen loopt van groot belang. En hiermee van essentieel belang voor de regionale economie en leefbaarheid. Dat ondersteunen wij vanuit VNO-NCW en MKB Noord van harte."
Ton Schroor, directeur VNO-NCW MKB Noord

9. HOE DE NEDERSAKSENLIJN VOOR VERGROENING ZORGT

De Veenkoloniën vergrijzen en ontgroenen. De Nedersaksenlijn brengt voorzieningen en banen dichterbij. Geholpen door het gemeengoed worden van het via internet op afstand werken, leren, winkelen en ontspannen, kunnen we de trend van ontgroening ombuigen naar een trend van vergroening. Zéker nu de huizen elders in Nederland steeds onbetaalbaarder worden. Daar waar de nadelen van het wonen in de Veenkoloniën dankzij de Nedersaksenlijn kleiner worden, worden de voordelen juist groter!

"Als ik bij mijn ouders op bezoek ben geweest moet ik met de bus van Musselkanaal naar Groningen en dan met de trein naar Leeuwarden. Het zou tof zijn als dat in de toekomst met de trein kon."
Lotte, student creative business aan de NHL in Leeuwarden

De matige bereikbaarheid van onderwijsinstellingen dwingt onze kinderen om na de middelbare school op kamers te gaan. En als ze dan toch op kamers moeten, dan gaan ze net zo makkelijk naar Amsterdam of Maastricht als naar Groningen of Enschede. Wij hopen dat onze kinderen door de Nedersaksenlijn vaker voor een opleiding in Zwolle, Groningen of Enschede kiezen en (vooral) vaker bij ons in de buurt blijven wonen. Dat verlaagt de druk op plaatsen in de woningmarkt waar de druk nu hoog is. Eerst omdat ze geen studentenkamer nodig hebben, daarna omdat hun sociale netwerk ze hier houdt. Dat is fijn voor mensen die woonruimte in de Randstad of een studentenstad zoeken. Belangrijker vinden we dat onze kinderen daardoor gelukkiger worden, we onze kinderen en kleinkinderen in de buurt houden en we onze dorpen leefbaar houden.

"Kiezen voor spoor is ook kiezen voor verdichten aan het spoor, met wonen, werken en onderwijs. Je wilt reizigers met locatiekwaliteit de trein in lokken. Rondom de nieuwe stations van de Nedersaksenlijn is volop ruimte voor nieuwe woningen." Kees den Otter, Arriva

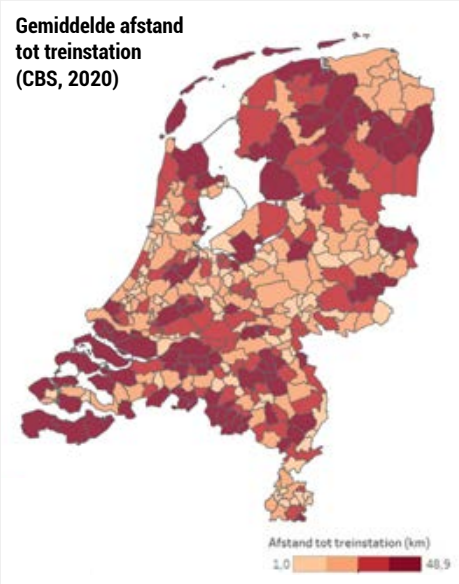
De Nedersaksenlijn gaat er niet alleen voor zorgen dat studentensteden Groningen en Twente hoogwaardig worden verbonden met de regio. Ook diverse MBO- en HBO-instellingen worden beter met elkaar en met de regio verbonden. Dit leidt voor onze lokale jongeren tot een beter bereikbaar en groter onderwijsaanbod op alle opleidingsniveaus.

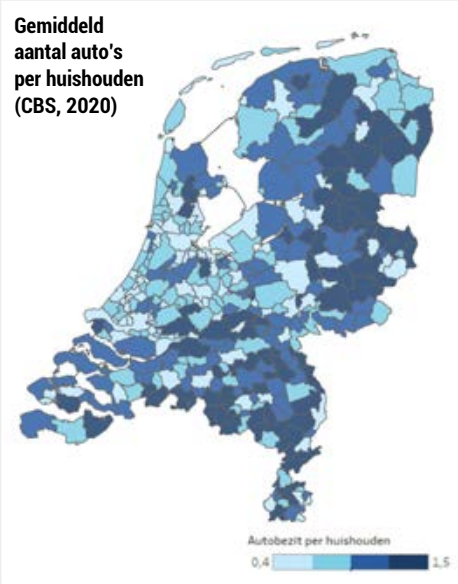
Als meer jonge gezinnen in de Veenkoloniën komen of blijven wonen, neemt het draagvlak voor de voorzieningen toe. Meer voorzieningen vergroten de aantrekkelijkheid verder, waardoor de Veenkoloniën voor nog meer gezinnen een aantrekkelijke plek wordt om zich te vestigen. Het zijn vooral de hoger opgeleiden die onze regio de afgelopen decennia hebben verlaten en het zijn diezelfde hoger opgeleiden die over het algemeen bereid zijn om verder naar hun school of werk te reizen. Dat doen ze bovendien relatief vaker met de trein. De Nedersaksenlijn zal helpen om ook de hoger opgeleiden terug naar onze regio te brengen en zo de sociale structuur in onze regio te herstellen.

"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."
Erica Schaper - NHL Stenden Hogeschool

10. HOE DE NEDERSAKSENLIJN VOOR EEN DUURZAMER VERPLAATSINGSGEDRAG ZORGT

De gemiddelde afstand tot een treinstation is hoog in onze gemeenten. 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. We weten dat er een verband is tussen stedelijkheid en autogebruik. Maar zo'n zelfde verband zien we ook 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. Wij verwachten dat de komst van de Nedersaksenlijn ervoor gaat zorgen dat het autobezit in de Nedersaksenlijn-gemeenten omlaaggaat. En dat is goed nieuws voor onze verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en gezondheid. Het zal bovendien zorgen voor een verlaging van de uitstoot van broeikasgassen en stikstof.





"Emmen zit aan de waterstof backbone. De trein kan hier gevuld worden met waterstof. Dat is uniek, het kan verder alleen in Delfzijl."
Hendrik van de Ploeg, directeur GETEC PARK.EMMEN

We zien ook kansen voor verduurzaming van het treinvervoer zelf. Noord-Nederland is al decennialang de energieleverancier van Nederland en Noordwest-Europa. Met het Investeringsplan Waterstof Noord-Nederland en met de Europese erkenning op zak als leidende waterstofvallei wordt er volop ingezet op de energiedrager waterstof. Met deze schone brandstof kan ook de stap worden gezet naar CO2-neutraal spoor. Experts verwachten dat rond 2035 tussen circa 20 procent van de markt voor regionale treinen in Europa op waterstof draait.

11. HOE DE NEDERSAKSENLIJN BIJDRAAGT AAN HET OPLOSSEN VAN DE PROBLEMEN ELDERS IN NEDERLAND

Wij willen de Nedersaksenlijn omdat we onze dorpen en steden leefbaar willen houden. Daarvoor is het belangrijk dat onze kinderen hier willen blijven wonen en dat we meer jonge gezinnen aantrekken. Zij helpen om onze samenleving vitaal en de voorzieningen op peil te houden. Onze kinderen en de jonge gezinnen die nu vaak noodgedwongen dichter bij hun werk en grootstedelijke voorzieningen wonen. En daarmee druk veroorzaken op de woningmarkten ten westen van onze regio.

"Mede als gevolg van werken op afstand en glasvezel worden afstanden korter. Dat blijkt ook uit de actuele woningvraag, die 5 tot 10 jaar terug nog niet voorzien was. Jongeren keren vaker terug voor een betaalbare woning. Daarnaast zien we een groep oudere, goed opgeleide en geslaagde Randstedelingen die kiezen voor grote boerderijen, ruimte, rust en landelijkheid."
Beleidsmedewerker gemeente Stadskanaal

"Er is een trek van het westen naar het noorden gaande. Mensen hebben tijdens de coronaperiode ontdekt dat je heel goed thuis kunt werken en niet alle dagen op het werk hoeft te zijn. De regio is aantrekkelijk om te wonen, er is volop ruimte en de huizenprijzen zijn lager. Deze beweging zorgt ervoor dat we bevolkingskrimp kunnen ombuigen. Maar dan moeten we dit momentum wel vasthouden."
Jan van Loenen, Zorgbelang Drenthe

"Op Rundedal (in Emmen) is nog ruimte voor grootvestigers waarvoor elders in Nederland geen plek is. We waren hier in de race voor een Tesla GigaFactory. Eén van de vestigingsvoorwaarden was echter om een doorgaande spoorverbinding te hebben."

Mensen die in het westen wonen, doen daar ook hun boodschappen, sporten daar en bezoeken daar hun vrienden. Daarmee oefenen zij dus ook druk uit op de infrastructuur daar. Ook na realisatie van de Nedersaksenlijn is het OV-netwerk in onze regio nog niet zo concurrerend ten opzichte van de auto zijn als dat het OV-netwerk in Amsterdam dat is. Dat betekent dat mensen die vanuit Amsterdam naar Stadskanaal verhuizen vaker de auto pakken dan ze dat in Amsterdam deden. Gelukkig kan onze infrastructuur die toenemende vraag makkelijk accommoderen en leiden de verhuizingen vanuit het westen naar onze regio weldegelijk tot vermindering van het overbelaste verkeersysteem in de Randstad.

Dat verschijnsel doet zich overigens voor bij alle overbelaste voorzieningen in de Randstad, dus bij ook de kinderopvang, in de zorg, bij de politie en in het onderwijs.

12. HOE DE NEDERSAKSENLIJN BIJDRAAGT AAN EEN BETER TOERISTISCH REGIOPRODUCT

Dat het in onze regio goed toeven is, hoef je de miljoenen gasten die we jaarlijks ontvangen niet te vertellen. Leisure is een sector van betekenis. Het Vechtdal is zelfs een toeristische topregio met jaarlijks bijna 3 miljoen bezoekers. Daaronder veel Duitsers die willen overnachten op een 'ANWB topcamping' of een bezoek brengen aan Plopsa Indoor Coevorden en Attractiepark Slagharen. WILDLANDS Adventure Zoo Emmen trekt alleen al een kleine 1 miljoen bezoekers per jaar. Ook de Veenkoloniën worden goed bezocht, zeker nu de Koloniën van Weldadigheid zijn opgenomen in de UNSECO Werelderfgoedlijst.

"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) verbindingslijn door een regio met een gemeenschappelijke Nedersaksische taal en cultuur."
Bart Jan Harmsen, oud-wethouder gemeente Twenterand
en Parkmanager Het Lageveld *(recreatieschap Twente)*

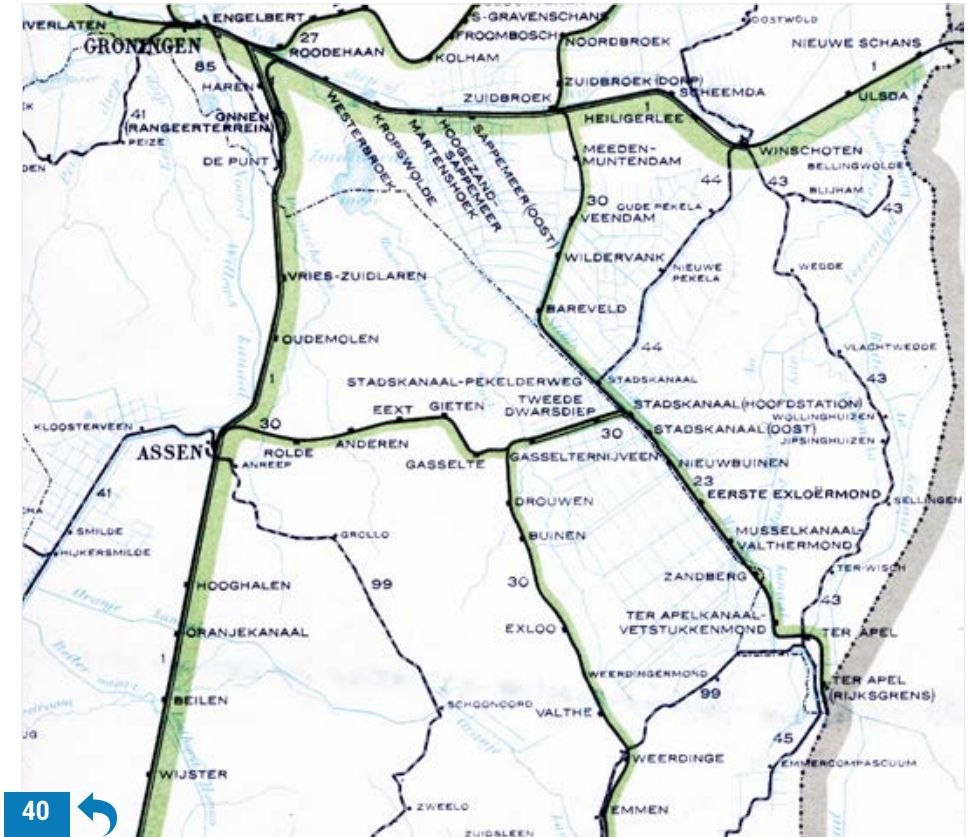
"Onze regionale ambitie is om het aantal overnachtingen de komende 10 jaar te verdubbelen. Daarvoor moeten we de Veenkoloniën en Westerwolde nog meer op de kaart gaan zetten. Je komt hier voor rust en ruimte, voor fietsen, wandelen, natuur en cultuurhistorie. We zien nu al een verbreding van het hoogseizoen. Ook in het voor- en naseizoen wordt er veel geboekt. Het is op die momenten nu al lastig om een beschikbare hotelkamer te vinden."

Steeds meer van die toeristen komen liever met de trein.

Het zou voor Oost-Groningen en Zuid-Oost Drenthe een geweldige boost zijn als deze regio's ook voor de groeiende groep 'OV-toeristen' worden geopend. Het maakt gecombineerde dagjes uit mogelijk met bijvoorbeeld Hotel Talens, Kasteel Coevorden (Coevorden), het Boschhuis (Ter Apel), Hotel Parkzicht (Veendam), City Hotel (Stadskanaal), Van der Valk, Hotel Ten Cate, Fletcher Hotel of Stadshotel Boerland (Emmen) als uitvalsbasis. Het station is het 'toeristisch overstappunt' waar het dagje uit begint. Deze plekken moeten beleving, verblijf, natuur en recreatie uit gaan stralen.

13. MUSEUMSPOORLIJN STAR

De 'oude' STAR - De spoorlijn tussen Veendam en Musselkanaal is een restant van het netwerk dat in het begin van de vorige eeuw werd aangelegd door de NOLS *(NoordOoster Locaal Spoorweg)* en de 'oude' STAR *(Groningsch-Drenthsche Spoorwegmaatschappij '**S**tadskanaal-**T**er **A**pel-**R**ijksgrens')*. Vanaf 1905 was Stadskanaal per trein bereikbaar vanuit de richting Gieten. Daarna werd het netwerk uitgebreid richting Emmen en Veendam. Veel bedrijven langs de lijn hadden aansluitingen voor goederenvervoer, daaronder de Philips-fabriek in Stadskanaal. Door de verbetering van de wegen liep het gebruik van het spoor terug. De laatste personentrein van Stadskanaal naar Groningen reed in 1955, pas in 1990 eindigde ook het goederenvervoer.



"We denken en doen graag mee in het proces van de Nedersaksenlijn. Richting de toekomst willen we graag onze opties voor uitbreiding richting toeristische hotspot de Hondsrug openhouden." Anne de Vries, STAR

De 'nieuwe' STAR - De 'nieuwe' STAR *(Stichting Stadskanaal Rail, beter bekend als Museumspoorlijn STAR)* werd in 1992 opgericht met als doel de spoorlijn te behouden als industrieel monument van de Veenkoloniën. Door een kleine enthousiaste groep vrijwilligers is begonnen met het verwerven van subsidies en fondsen. En met succes, want in 1994 kon in Zuid-Duitsland materieel worden overgenomen van een museumspoorlijn die haar activiteiten moest staken. Met veel publiciteit kon zodoende in het voorjaar van 1994 voor het eerst worden gereden met eigen materieel. De stoomlocs waren nog niet gearriveerd, dus werd er een beroep gedaan op stoomloc 4 van de Museum Buurt Spoorweg uit Haaksbergen. Later in datzelfde jaar werden de eerste ritten gereden met stoomlocomotief "Emma". Naast de "Emma" was ook een andere stoomloc vanuit Zuid-Duitsland naar Stadskanaal gekomen; dit was de "Anna", helaas niet in dienstvaardige staat.

Sinds die eerste rit in 1994 is er veel gebeurd. In 1995 werd er voor het eerst volgens een vaste dienstregeling gereden en bracht locomotief "Emma" een bezoek aan de stad Groningen. In eigen beheer werd "Anna" rijvaardig gemaakt. Niet alleen op materieelgebied is het nodige bereikt. De hele spoorlijn is weer berijdbaar gemaakt door een grote groep vrijwilligers. Tevens zijn er perrons aangelegd in Stadskanaal en Musselkanaal, en als 'tijdelijk' onderkomen voor de technische dienst en het materieel verrees er in Stadskanaal een romneyloods.

Dankzij subsidies kon in 1997 in Stadskanaal een 3-sporige werkplaats gerealiseerd worden, zodat ook in de wintermaanden comfortabel gewerkt kon worden. In 1998 werd het stationsgebouw in Stadskanaal geopend, dat lijkt op het oude NOLS-gebouw dat tot eind jaren '70 op dezelfde plek te vinden was.

Om de continuïteit van Museumspoorlijn STAR zeker te stellen is in 2004 een ambitieus project van start gegaan, dat de restauratie en het in de oude staat terugbrengen van het baanvak, de kunstwerken, aanleg van halteplaatsen en de verwerving van station Veendam betreft, alsmede de bouw van een nieuwe rijtuigenloods met museum, een kolenbunker, een watertoren en een seinhuis. Daarnaast is geïnvesteerd in de aanschaf van nieuw en restauratie van bestaand rijdend materieel. Dit project werd mede-bekostigd door de Europese Gemeenschap, Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland, EZ/KOMPAS.

Sinds het begin in 1992 is Museumspoorlijn STAR gegroeid naar een grote organisatie met ongeveer 150 vrijwillige medewerkers, vele diesel- en stoomlocomotieven en enkele tientallen wagens en rijtuigen.

Met dank aan de STAR is het tracé beschikbaar gebleven, zodat het minder kost om een spoorverbinding te realiseren dan wanneer er helemaal niets meer was geweest. De provincie Groningen, de STAR en Arriva hebben afspraken gemaakt op welke wijze het baanvak door beide vervoerders goed en veilig gebruikt kan worden.

14. HOE DE NEDERSAKENSLIJN EEN ZORGWOESTIJN VOORKOMT

De trend is dat hoog specialistische zorg zich concentreert. Dat betekent dat je voor derdelijns zorg naar de UMC's in Groningen, Nijmegen, Utrecht of het topklinische ziekenhuis in Zwolle of Enschede moet. Onze regionale ziekenhuizen zijn belangrijk voor de tweedelijnszorg, maar ook voor de ondersteuning van de eerstelijnszorg en de voor- en nabehandeling van de derdelijnszorg. De Nedersaksenlijn verbindt 10 ziekenhuizen met elkaar die allemaal op loopafstand van een (toekomstig) treinstation liggen. Dat geldt bijvoorbeeld voor de ziekenhuizen van Stadskanaal, Emmen, Hardenberg en Almelo maar ook voor het daghospitaal in Coevorden. Door de concentratie van zorg wordt het reizen naar en tussen zorgcentra steeds belangrijker. Willen we dat op een duurzame, inclusieve en betaalbare manier doen, dan hebben we de Nedersaksenlijn hard nodig.

"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 verschraling 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."
Jan van Loenen, Zorgbelang Drenthe

De Nedersaksenlijn zal natuurlijk een rol spelen in het reizen van patiënten naar het ziekenhuis, maar net zo belangrijk is het vinden en binden van zorgpersoneel. Betere en beter betaalbare bereikbaarheid van onze zorgaanbieders, maakt het voor inwoners van onze regio *(en vlak over de grens)* aantrekkelijker om voor een carrière in de zorg te kiezen.

We hebben in onze regio een tekort aan huisartsen en medisch specialisten. Dat komt niet doordat ze er niet zijn of hier niet willen werken, maar vaak wel doordat het voor hun partner moeilijk is om hier een passende baan te vinden. De Nedersaksenlijn maakt dat door een filevrije verbinding met Zwolle, Groningen, Twente en de Randstad wél mogelijk. Zeker nu na corona het thuiswerken bij veel werkgevers de norm is geworden.

"Continuïteit van zorg vraagt continuïteit van verbindingen. Vroeger kwamen onze medewerkers en zorgvragers uit Hardenberg, inmiddels ook uit Twente, Drenthe en Oost-Groningen. Saxenburgh krijgt steeds meer een regionale spilfunctie. Ons verzorgingsgebied groeit. En daardoor wordt de afhankelijkheid van OV groter: voor uitwisseling van personeel tussen ziekenhuizen, om onze rol als opleidingsinstituut te vervullen, voor zorgvragers die elders op een wachtlijst staan, voor de familieleden en begeleiders die op bezoek komen en voor de medewerkers zelf."
Wouter van de Kam, voorzitter Raad van bestuur Saxenburgh Groep

"Bij veel voorzieningen wordt grensoverschrijdend gewerkt, zoals bij ziekenhuizen en bij de brandweer. Maar als iemand aan de andere kant van de grens in het ziekenhuis komt te liggen is er voor bezoekers nu nauwelijks grensoverschrijdend openbaar vervoer. De NSL gaat voor verbetering zorgen."
Wolfgang Wesselink, Neuenhauser Maschinenbau GmbH

"Het behouden van zorg is belangrijk voor dit gebied. We willen jongeren en werkgelegenheid vasthouden. En we willen aantrekkingskracht uitoefenen op toekomstig personeel. Een ziekenhuis in de buurt is dan een belangrijke vestigingsvoorwaarde. Het geeft mensen een gevoel van veiligheid: dat je snel ergens terecht kunt bij acute noodsituaties. Bijvoorbeeld bij een bevalling of bij ziekte van jonge kinderen."

Wouter van de Kam, voorzitter Raad van bestuur Saxenburgh Groep

"We waren zelf tot voor kort woonachtig in de gemeente Westerwolde. We zijn daar niet vertrokken omdat het er niet plezierig wonen is. Wel omdat de 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. We zijn als 'jonge ouderen' bovendien vitaler dan de 'ouderen van vroeger', we willen reizen. Dan is het heel prettig als je dicht bij een station woont. In mijn droombeelden worden de stationsomgevingen aan de Nedersaksenlijn levendige, multifunctionele plekken waar ook thuiszorgorganisaties een plek krijgen."

Jan van Loenen, Zorgbelang Drenthe

“In 1999 vestigde het eerste bedrijf zich op het grensoverschrijdende industrieterrein Europark Coevorden/Emlichheim. Doel van het park was om te komen tot regionale structuurversterking in de grensregio Drenthe/Grafschaft Bentheim, om werkgelegenheid te scheppen en om de strategische ligging tussen zeehavens (Hamburg, Rotterdam), het spoorwegennet en autosnelwegen (A37, A31, N34 en N36) te benutten. Europark is synchromodaal bereikbaar en huisvest bedrijven als Nijhof-Wassink, Intergas, United Petfood en OlbaPlast.”

“EuroTerminal Emmen-Coevorden-Hardenberg (ETECH) is een in 2007 gestarte onderneming van de Bentheimer Eisenbahn AG. Het is de eerste en enige grensoverschrijdende terminal op de Nederlands-Duitse grens. De terminal speelt een belangrijke rol voor bedrijven in Noord- en Oost-Nederland die goederen importeren uit overzeese gebieden. Vanuit ondermeer Rotterdam en Malmö rijden meerdere goederentreinen per week naar Coevorden, waar containers worden overgeladen op vrachtwagens voor de last-mile delivery. De terminal heeft de wind stevig in de rug. De trein kampt namelijk niet met de problemen van weg- en watervervoer, zoals het tekort aan goede chauffeurs, files en gewichtsbeperkingen. En met de trein kan het ook nog eens sneller. Vervoersbedrijf Graaco werkt onder de naam ‘C2C’ aan een directe spoorverbinding tussen Coevorden en China. Waar een schip 45 dagen nodig heeft voor deze reis kan het over rail in 25 dagen.”

Foto: GVZ-Europark.eu

“Als Coevorden en Veendam een directe verbinding krijgen per spoor vergroten we onze mogelijkheid om op duurzame wijze goederen te vervoeren. In het verleden reed Veendam 10 treinen per week op Rotterdam, wij 6.”
Jos Veldhuis, algemeen directeur Euroterminal ETECH

15. DE NEDERSAKSENLIJN VERSTERKT ONZE POSITIE ALS MAAKREGIO

Maken zit in ons DNA. De ontwikkeling kwam hier 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. We gingen turf winnen in Emmer-Compascuum, Erica, Klazienaveen en Nieuw-Amsterdam. Begin twintigste eeuw liep de turfwinning drastisch terug. In de Groninger Veenkoloniën zorgden scheepswerven, kalkbranderijen, strokartonfabrieken en de aardappel-zetmeelindustrie voor nieuwe werkgelegenheid. Het economisch succes werd zichtbaar in buurten als het Wester- en Oosterpark in Hoogezand en Parkwijk in Stadskanaal, waar beter gesitueerden in de jaren 1930 een plek vonden.

Industrie **-** 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.

Concurrentie met lage lonen landen **-** In de jaren 1970 vlakte de groei af. 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.

Maar er ontstonden ook 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 regionale)* bedrijven in de provincie Overijssel.

Dutch TechZone is groot in industrie en maken. Internationaal zijn we voorloper op het gebied van groene chemie (Emmen) en composieten (Fokker). We zijn toeleverancier voor de high tech maakindustrie, van machinebouwers, de voedingsindustrie, agritech, automotive, olie- en gassector en luchtvaartindustrie.

- ***Wavin Hardenberg*** (distributie van water en gas)
- ***Intergas Coevorden*** (verwarmingssystemen)
- ***Fokker Hoogeveen*** (kenniscentrum thermoplastisch composiet)
- ***Masévon Hardenberg*** (mechatronische precisie-assemblages)
- ***Oegema Dedemsvaart*** (transport)
- ***PM Bearings Dedemsvaart*** (hightech fabrikant van precisie rechtgeleidingen, lineaire sledes en geavanceerde bewegingssystemen)
- ***VEPA Hoogeveen*** (ontwerpen, ontwikkelen en produceren van kantoor- en projectmeubelen; met circulair centrum in Emmen)
- ***VDL Wientjes Emmen*** (ontwikkeling, engineering en productie van hoogwaardige kunststofproducten - o.a. waterfles ***Dopper***)
- ***Moderna Textielservice Hardenberg*** (dienstverlening op gebied van linnen, bedrijfskleding, schoonloopmatten en sanitairhygiëne)
- ***GETEC PARK.Emmen*** (bedrijvenpark voor (groene) polymeerchemie: biochemie, foodrecycling en klimaatneutrale energievoorziening)
- ***DSM*** (productie polyesters en nylon)
- ***Teijin*** (grootste aramidefabriek ter wereld; producent van Twaron® garen)
- ***Jelice*** (gelatine van varkenszwoerd)
- ***BASF*** (producent van hoogwaardig 3D print filament)
- ***Morssinkhof*** (gerecyclede PET-gebaseerde industriële garens)
- ***Cumapol*** (opwaardering van polyester)
- ***CuRe Technology Emmen*** (recycling polyester)
- ***Green PAC*** (Polymer Application Centre): kennisknooppunt voor open chemische innovatie op het gebied van kunststoffen, composieten, vezels en garen (initiatief van NHL Stenden en Windesheim)

Traditioneel textielgaren wordt er al lang niet meer gemaakt, maar GETEC PARK.EMMEN (GPE) is nog steeds een van de drijvende krachten achter de Emmense economie, tegenwoordig met industriebedrijven die actief zijn in de (groene) polymeerchemie, zoals Teijin, DSM, Morssinkhof, Cumapol, CuRe en vele anderen.

Hier werken 2.500 mensen direct bij de bedrijven op het park. Bijna eenzelfde aantal werkt bij bedrijven in de regio die afnemers hebben op GPE: van de bloemist en de bakker tot installateurs en bouwbedrijven.

Foto: Groningen-Railport.com

"De Bentheimer Eisenbahn is van oudsher een logistieke onderneming. We vervoeren goederen per spoor en over de weg. Personenvervoer is hier pas recentelijk aan toegevoegd, over onze eigen lijn."

"Het nut van goederenvervoer over de Nedersaksenlijn is afhankelijk van de nationale havenstrategie. Als de Eemshaven wordt uitgebouwd tot grotere haven kan het zinvol zijn om de Nedersaksenlijn voor goederen geschikt te maken. Tot die tijd valt er veel te bereiken met het opwaarderen van de bestaande terminal in Veendam of het afwikkelen van lokaal goederenvervoer met containers, om deze met elektrische vrachtwagens naar onze terminal in Coevorden te brengen."
Joachim Berends, directeur Bentheimer Eisenbahn

"Voor grote spelers als Leemans, GETEC EMMEN, DSM, Tejin en Avebe zou het mooi zijn als er op termijn goederenvervoer over de Nedersaksenlijn kan. De vraag is of dat duurzaam mogelijk is zonder al te veel overlast voor omwonenden."

"De Veendammer railterminal is ontstaan vanuit grote spelers als Friesland Campina en Avebe. Zetmeel- en melkpoeder werden via hier over spoor naar Rotterdam gebracht. Inmiddels gaat veel per boot (via Westerbroek) en vooral per vrachtwagen. Maar vrachtwagens vervuilen en belasten het vervoersysteem. Bovendien lopen door schaarste aan chauffeurs de tarieven snel op. Bij HUSA werken veel praktisch geschoolden uit de directe (fiets)nabijheid. De ontsluiting naar Duitsland per rail is matig. Terwijl daar wel de toekomst ligt. Verbeteren kan via de Oostbocht maar er ligt ook een grote kans om de verbinding tussen het Ruhrgebied en circulair cluster Delfzijl/Eemshaven te verbeteren. Dat levert geluidsoverlast op, maar het gaat maar over 1 of 2 goederentreinen per dag."
Maurice de Wilde, HUSA Logistics

Kracht van samenwerking - De regio zag zich aan het begin van de eenentwintigste eeuw voor steeds grotere uitdagingen gesteld. Er was sprake van een netto uitstroom van hoogopgeleiden naar andere regio's, het vinden van het juiste personeel werd daardoor uitdaging nummer 1. Om de regionale economie te versterken werd als gevolg van het adviesrapport 'commissie Vollebregt – Alberda van Ekenstein' in 2017 daarom een Triple-Helix samenwerking gestart onder de naam "Vierkant voor werk". Deze samenwerking tussen onderwijs, ondernemers en overheden *(gemeenten Hoogeveen, Coevorden, Hardenberg en Emmen en provincie Drenthe)* heet inmiddels Dutch Tech Zone 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".

"Groot nadeel is dat Emmen aan het einde van de lijn ligt: het hebben van een station alleen maakt namelijk nog geen goede verbinding. In Emmen stopt het nu. 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."
Herman Idema, Ondernemend Emmen (300 bedrijven en 16.000 fte)

"We zijn een MKB-regio. Meer dan 95% van de bedrijven is een familiebedrijf. We huisvesten een aantal hele grote bedrijven, waarvan het hoofdkantoor vaak ergens anders zit. Onze vestingen moeten op de hoofdkantoren uitleggen waarom ze hier willen blijven. Goede bereikbaarheid per spoor is bij de meeste bedrijven een belangrijk vestigingscriterium." Uit gesprek met Dutch TechZone

Er is in onze regio nog steeds werkloosheid en toch krijgen we onze vacatures moeilijk vervuld. De Nedersaksenlijn helpt om vraag naar en aanbod van arbeid beter te matchen. Zelfs over de grens met Duitsland. De trein maakt ons bovendien een aantrekkelijker werkgever voor mensen wiens partner in Groningen, Twente of de Randstad werkt.

"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

"In Groningen zitten de natuurkundigen, in Enschede de toegepaste wetenschappers. Beide passen goed bij de circulaire economie in Emmen. Om meer verbindingen tot stand te brengen tussen Groningen, Emmen en Enschede hebben we beter OV nodig."
Hendrik van de Ploeg, directeur GETEC PARK.EMMEN

"We hebben een regionomie waarin betrouwbaarheid en loyaliteit sleutelwoorden zijn. Tussen Naoberschap in Drenthe en Noaberschap in Twente en Groningen zit maar 1 letter verschil. In het Westen betekent 'We kèke wel effe' dat het op de lange baan wordt geschoven. 'Mwah, kiek wel ieven' betekent hier dat het helemaal voor elkaar komt. Het samen doen gaat over verbinden en verbinding is de trein. Elke regio op zich kan het namelijk niet in zijn eentje."
Maureen Nederhoed, Harwig

16. OP DE STATIONSLOCATIES BOUWEN WE INTEGRAAL AAN ONZE TOEKOMST

Potentie van stationshubs - De Nedersaksenlijn is geen wondermiddel voor economisch succes. Jongeren en hoger opgeleiden plannen hun leven steeds meer langs spoorlijnen en fietspaden, maar ook lokale meerwaarde, nabijheid en agglomeratiekracht worden steeds belangrijker. Opening van het station Veendam *(in 2011)* weerhield Avebe er niet van om de R&D-afdeling van Veendam naar Groningen te verhuizen. En Move4Mobile kon vanuit Gramsbergen onvoldoende aantrekkingskracht organiseren op het benodigde human talent, waardoor ze de sprong naar Zwolle maakten.

De Nedersaksenlijn kan de cruciale backbone zijn om het aantrekkelijke woonklimaat, het bedrijfsleven, het onderwijs, de zorg, de natuur en het toerisme een gezicht te geven en om ecosystemen met elkaar te verbinden. Mooie voorbeelden in deze richting ontwikkelen we momenteel in Hoogeveen (IT-Hub) en Hardenberg (IQ BLVD). In Coevorden krijgt onderwijsinstelling De Nieuwe Veste een plek bovenop het spoor. En ook in Zwolle, Groningen, Enschede en andere steden zijn of worden de stationslocaties centrale hotspots van activiteit. Dit gegeven maakt dat de plekken op loopafstand van een treinstation meer dan ooit plekken zijn waar de keuzevrijheid, kansen en bereikbaarheid van mensen, banen, voorzieningen en kennis het grootst zijn. Wij willen mee in deze trend!

IT-Hub Hoogeveen - De IT Hub in Hoogeveen wordt een fysieke plek aan het station waar de koppeling wordt gelegd tussen bedrijfsleven, studenten *(mbo, hbo en wo)*, talent, kennis en onderzoek. Het bedrijfsleven heeft specifieke thema's ingebracht waarop wordt ingezet in de IT Hub, namelijk: data-analytics, artificial intelligence, robotics, sensoring (Internet of Things), blockchaintechnologie en cybersecurity. De hybride leer- en werkomgeving biedt mogelijkheden om IT-talent te boeien en om ze te binden aan Drentse bedrijven. Trekkers van de Hub zijn TVM verzekeringen, Unigarant, Rijksuniversiteit Groningen, NHL Stenden Hogeschool, Hanzehogeschool Groningen, Alfa-college, gemeente Hoogeveen en provincie Drenthe. Fokker stelt opleidingsplekken beschikbaar. Nieuwe TVM medewerkers worden lokaal omgeschoold door Make IT Work, het omscholingstraject van de Hanzehogeschool Groningen.

Foto: Gerrit Boer Fotografie, Hoogeveensche Courant

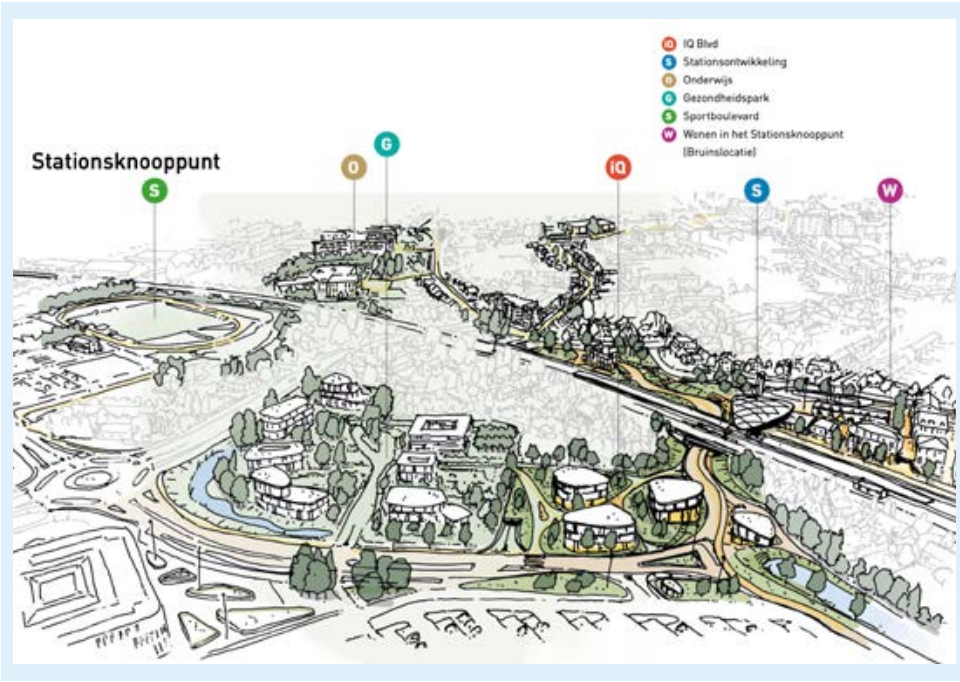
"Voor TVM waren de komst van de IT-Hub in Hoogeveen plus een beschikbare plek aan het station randvoorwaardelijk om in Hoogeveen te blijven. Locatiekwaliteit op een uitstekend bereikbare locatie per OV is cruciaal voor aantrekkingskracht op talent." Uit gesprek met Dutch TechZone

Foto: Bicycledutch.wordpress

Stationsomgeving Coevorden - Er wordt flink geïnvesteerd in de stationsomgeving van Coevorden. De gemeente werkt aan een visie voor de westkant van de stad. Het stationsgebied moet hierbinnen het visitekaartje worden met nu al een volledig nieuwe buitenruimte, een loods met café en een nieuwe voetgangerstunnel die de ontwikkelingen aan de westkant in verbinding brengt met het centrum. Ook komt de nieuwbouw van scholengemeenschap De Nieuwe Veste pal aan het spoor te liggen. De opwaardering van het stationsgebied werd mogelijk na de realisatie van een nieuwe spoorbrug met wachtspoor voor goederentreinen richting de Euroterminal.

Foto: Stationsgebied Hardenberg met scholen, sportboulevard en ziekenhuis

IQ BLVD Hardenberg **-** Ook Hardenberg komt op stoom rondom haar stationsknooppunt. Het centrum van Stad Hardenberg heeft een metamorfose meegemaakt en heeft zich in de afgelopen 20 jaar ontwikkeld tot winkelstad Hardenberg. Het wonen is verdicht en het winkelgebied is teruggebracht tot het kernwinkelgebied. Aan de randen van de voetgangerszone zijn parkeergarages gerealiseerd waardoor de buitenruimte kwalitatief hoogwaardig kon worden heringericht, passend bij het beeld van een gezellig stadscentrum. Theater de Voorvechter neemt een prominente plek in en zorgt samen met de horeca voor levendigheid. De laatste jaren is het stadsfront aan de rivier de Vecht vernieuwd. Ondanks de verdichting is de verbinding tussen de stad en de rivier veel meer zichtbaar. De binnenstad van Hardenberg heeft een regionale functie. De ligging van de binnenstad dichtbij het station draagt hier aan bij. De komende jaren zal de verblijfsfunctie van het centrum nog verder worden versterkt.



Mede door de ligging aan de huidige Vechtdallijnen is het de gemeente Hardenberg als een van de weinige grensgemeenten gelukt om continu te groeien. Niet alleen qua aantal inwoners maar zeker ook qua aantal arbeidsplaatsen. Hardenberg heeft door zijn voorzieningenniveau een regionale functie. De Hardenberger woont dichterbij een theater, ziekenhuis en station dan de gemiddelde inwoner van de Randstad. De economie draait op de maakindustrie *(plastic en metaal)* waarbij binnen verschillende bedrijven hoogwaardige producten worden gemaakt. Maar ook landbouw, zorg en toerisme zijn grote werkgevers. Daarbij wordt geprofiteerd van de ligging als schanierfunctie tussen de regio's Twente, Zwolle en Groningen/Assen. De vervolmaking van de Nedersaksenlijn zal zorgen voor een nog grotere binding

met Groningen. Voor de bedrijven is hoger opgeleid personeel belangrijk. De spoorlijn ontsluit letterlijk het hoger onderwijs in Groningen. Op termijn zal Hardenberg dan ook nog meer profiteren van de ligging.

Talent, ondernemers, overheid, onderwijs, onderzoeks- en kennisinstellingen vinden elkaar op de IQ BLVD. Start-ups én scale-ups in de hightech maakindustrie komen er tot groei en bloei. Ze groeien toe naar een nieuwe economie en ontwikkelen nieuwe economische dragers. Want deze bedrijven en hun toeleveranciers moeten zich steeds meer onderscheiden in innovatie, design en specialisatie. Ook ondernemers in de gezondheidssector zijn welkom, op het Gezondheidspark, met Saxenburgh Medisch Centrum als centrale spil. Op de nabijgelegen Sportboulevard vinden we een sporthal, zwembad, beachcourt en atletiekbaan.

Op de IQ BLVD zijn ook het Ondernemershuis voor het Vechtdal, het Starterhuis Doen! en het Regionaal Techniekcentrum te vinden. Er zijn relaties met innovatiewerkplaatsen of hubs voor de maakindustrie, de vrijetijdseconomie en de agro-foodsector. En er zijn intensieve samenwerkingen met de Universiteit Twente, Kennispoort regio Zwolle, NHL Stenden, Hogeschool Windesheim Zwolle en 'Ik ben Drents Ondernemer'. Dit maakt dat de IQ BLVD een nieuw markeringspunt is voor binnenstedelijk Hardenberg. Meer dan 5.000 leerlingen gaan dagelijks naar school op bijvoorbeeld het Alfa-college, Zonecollege, Vechtdal College, het Greijdanus, De Nieuwe Veste of De Ambelt. Deze studenten van nu zijn onze toekomstige werknemers. Zij komen met de trein naar Hardenberg, lopen vervolgens via de IQ BLVD naar school. Zo krijgen ze elke dag een gezonde dosis techniek voorgeschoteld.

Makeport Mercurius Stadskanaal - Philips startte in 1956 met de productie van beeldbuizen en later halfgeleiders in Stadskanaal. De fabriek werd in 2006 definitief gesloten. "Veel in Stadskanaal ademt Philips". Mede dankzij Philips kreeg Stadskanaal het 'Theater Geert Teis', het 'Refaja Ziekenhuis' en nieuwe woonwijken. Een spannend nieuw hoofdstuk is inmiddels gestart op de grondvesten van het oude Philipsterrein, waar op het hoogtepunt 3.000 mensen werkten. Veel bedrijven uit de regio vonden hier hun grondslag, menig inwoner van Stadskanaal heeft er meters gemaakt.
In de oude Philipsfabriek wordt stapsgewijs gebouwd aan innovatiehub, een broedplaats voor techniek en circulaire maakindustrie. Met werkplekken, productielijnen, ontmoetingsruimte, leerschool en start-up factory. Hier vind je technisch onderwijs, een koppeling met het basisonderwijs, de bedrijfsschool, oriëntatiemogelijkheden voor werkzoekenden en zij-instromers in de maakindustrie, ontmoetingsmogelijkheden voor het netwerk en een kenniscentrum.

"We willen de scholieren en jongeren voor de regio behouden. En zo creëren we een ontmoetingsplek voor ze, waar ze praktijkonderwijs krijgen dat aansluit bij wat in de regio nodig is. Ook faciliteren we mogelijke start-ups en creëren een plek waar we elkaar fysiek kunnen zien en spreken."
Martin van der Leest - SealteQ

De basis voor Makeport Mercurius werd in 2019 gelegd door Rabobank en Kredietunie, MBK-bedrijven SealteQ, Puuridee, Rein Advies, Avitec en Witec en onderwijsinstellingen Noorderpoort en Ubbo Emmius. De bedrijven bundelden hun opleidingsscholen. In de GAP-academy van Dok4 worden jaarlijks zo'n zestig tot honderd mensen opgeleid in alles wat er rondom en in het huis moet gebeuren. Van schilders tot loodgieters en stukadoors.

"Kinderen, ouderen, studenten en werkzoekenden geïnteresseerd krijgen voor een baan in de techniek. Dat is het doel."
Eric Vos – Witec

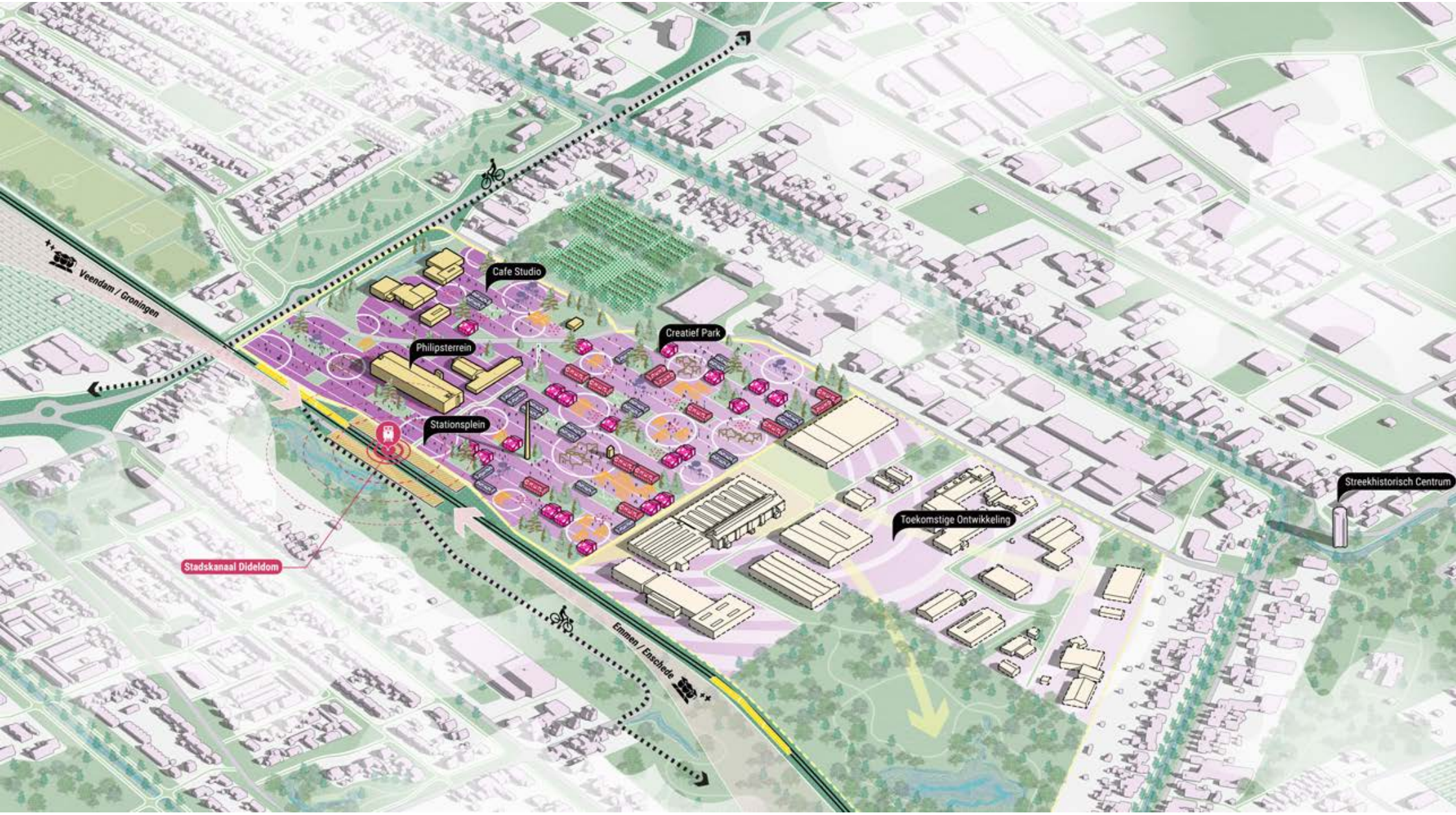
Met de komst van een treinstation Stadskanaal Dideldom dient een volgende kans zich aan. Rondom het terrein wordt de verbinding gelegd richting Groningen, Emmen en Coevorden. Hier is bovendien fysiek ruimte voor nieuwe woningen, werkplekken, ontmoetingsplekken en voorzieningen.

"Makeport Mercurius is straks een ecosysteem voor Stadskanaal en omgeving, als het gaat om maken en de maakindustrie. Van cultuur tot industrie zijn er voor jong en oud straks bedrijvigheid en activiteiten te vinden, die bijdragen aan het welzijn en de welvaart in Oost-Groningen. De ambitie is om een stevig fundament te leggen, zodat er straks 1.500 mensen hier op het terrein werken, onderwijs volgen of bezig zijn met cultuur."
Maarten van der Vlist - GAP Academy en Dok4

"We zagen dat er in de regio mensen langs de kant staan terwijl onze lokale bedrijven schreeuwen om personeel. Alles begint bij werk. Zodra we mensen aan een baan helpen krijgen ze ook zicht op sociale contacten en geld."

"Onze gebouwen liggen aan de toekomstige spoorlijn. Als de trein straks komt wordt het hier the place to be. Een innovatief broeinest waar studenten kunnen slapen, eten en recreëren. Verbonden met kennisbolwerk Twente: daar zitten bedrijven waar we graag de verbinding mee leggen."
Remco van Suchtelen van de Haare - Makeport Mercurius

Inspiratiebeeld - Kansen rondom Makeport Mercurius en stationslocatie
(artistiek droombeeld Studio Bereikbaar)



Inspiratiebeeld - Kansen rondom Makeport Mercurius en stationlocatie
(artistiek droombeeld Studio Bereikbaar)

Rondje Emmen - In Emmen komen onderwijs, zorg, economie, natuur en toerisme samen op loop- en fietsafstand van het spoor. Wie uitstapt bij treinstation Emmen zou het niet zeggen, maar op ongeveer 100 meter van het station beginnen de Emmerdennen: een oase van rust en een van de hotspots van UNESCO Global Geopark De Hondsrug. Het station zelf is nog weinig uitnodigend. Het is vooral ingericht voor stallen en stromen. Niet voor beleven, verblijven en ontmoeten. Ontmoeten kan wel nog in een van de flexwerkruimten van Growing Emmen, enigszins verscholen maar wel pal naast het spoor.

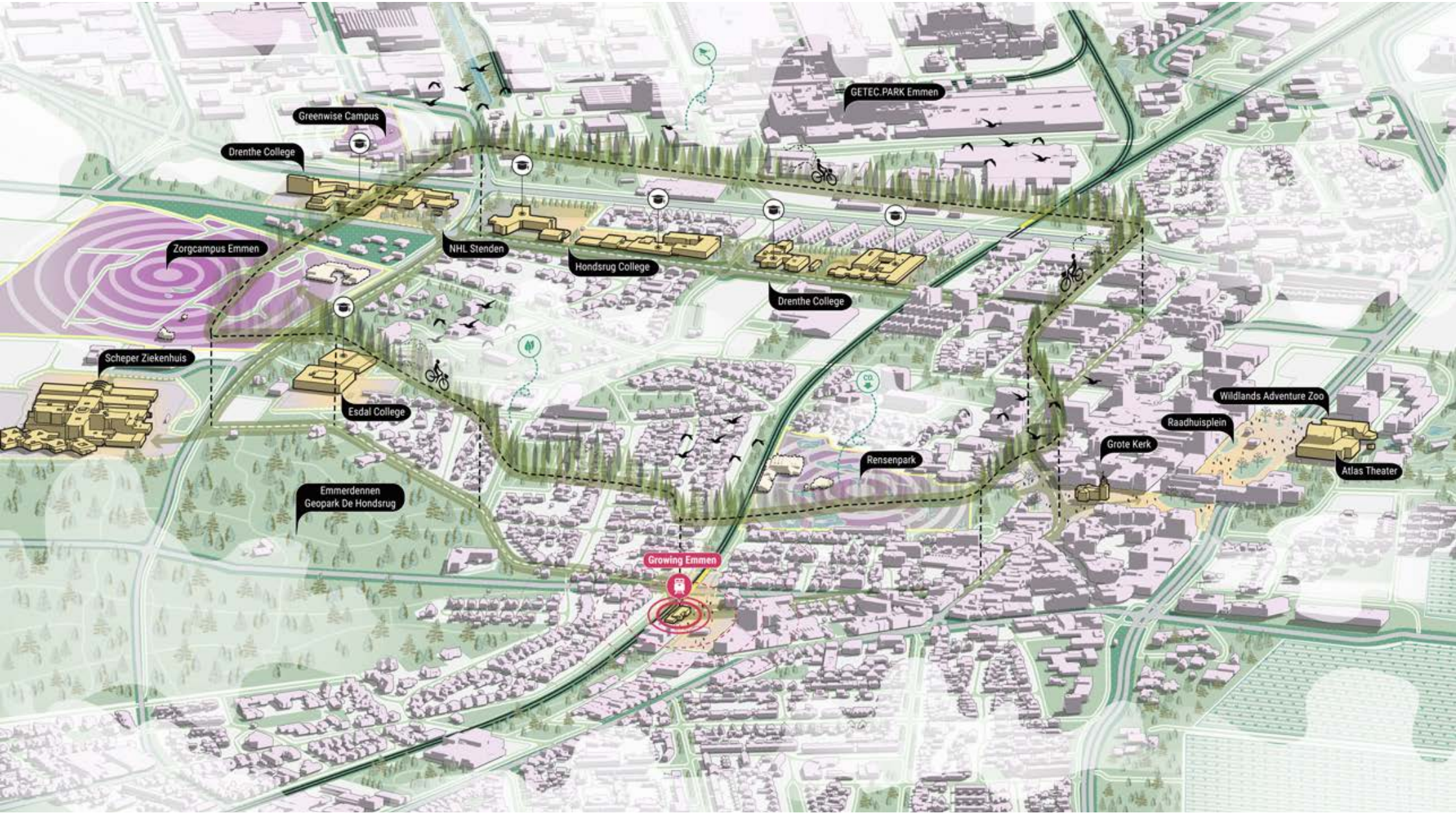
Naast de Emmerdennen - op circa 15 minuten lopen van het station vinden we Ziekenhuislocatie Scheper (Treant) en de voorgezet onderwijslocaties Esdal College en 't Eenspan. Direct ten zuiden van het ziekenhuis moet de komende jaren Zorgcampus Emmen verrijzen. Hier komt een nieuwe HBO-V opleiding met in het kielzog ook andere zorgorganisaties.

Ten zuiden van de nieuwe zorgcampus vormen Van Schaikweg en Dordsestraat de (onderwijs)boulevards waarlangs regionaal onderwijs en economie zich hebben gevestigd. Hier liggen GETEC.Park, ROC Drenthe College, NHL Stenden College en Hondsrug College. GETEC is een van de drijvende krachten achter de Emmense economie, tegenwoordig met industriebedrijven die actief zijn in de (groene) polymeerchemie, zoals Tejin, DSM, Morssinkhof, Cumapol en CuRe. Op de plek van een voormalige busremise wordt verder gebouwd aan de Emmense toekomst, met Greenwise Campus Emmen. Hier richten NHL Stenden, Drenthe College, Rijksuniversiteit Groningen, Provincie Drenthe en gemeente Emmen zich op zichtbaarheid van de industrie en vergroening van de chemie *(met o.a. de Universiteit van het Noorden).*

Op ongeveer een kilometer afstand van GETEC liggen Marktplein, Hoofdstraat en het nieuwe Raadhuisplein, met daaraan Wildlands Adventure Zoo, Atlas Theater, hotel, kerk en Rensenpark *(een openbaar toegankelijk stadspark met galeries en ateliers, op de plek van de voormalige dierentuin)*. Het Marktplein van Emmen ligt op nog geen 700 meter van het treinstation.

"De gemiddelde leeftijd van onze medewerkers is 55. Als we niks doen dan staat het hier over 15 jaar stil. Al onze bedrijven hebben een schreeuwend tekort aan personeel. Dat speelt op alle niveaus maar met name bij het aantrekken van HBO en universitair geschoolden."
Hendrik van de Ploeg, directeur GETEC PARK.EMMEN

De opgaven waar Emmense economie voor staat zijn divers maar laten zich samenvatten met de vraag *"hoe maken we Emmen aantrekkelijk en zichtbaar voor jong talent?"* Voor een vergelijkbare opgave stond Emmen in de jaren 1950 en 1960. Toen werden mensen van buiten aangetrokken met het concept van de 'open groene stad met woonerven'. Ook nu staat Emmen voor een kwaliteitssprong. Met het doortrekken van de treinverbinding richting Veendam wordt Emmen nog meer dan nu de spil tussen Zuidoost-Drenthe en Oost-Groningen. Deze kans willen we met beide handen aangrijpen door de krachten van onze troeven te bundelen en ze zicht- en beleefbaar te maken aan een uitnodigende, groene, wandel- en fietsvriendelijke route: het Rondje Emmen.



Inspiratiebeeld - het Rondje Emmen langs de troeven voor onderwijs, zorg, economie, natuur en toerisme
(artistiek droombeeld Studio Bereikbaar)

"Emmense troeven zicht- en beleefbaar maken in verbinding met het spoor: Greenwise, Zorgcampus, GETEC, onderwijsboulevard, Raadhuisplein, Hondsrug,.."

Inspiratiebeeld - het Rondje Emmen langs de troeven voor onderwijs, zorg, economie, natuur en toerisme (artistiek droombeeld Studio Bereikbaar)

Succesverhaal uit Ter Apel: Ofichem Group - In 1975 richtte Otto Oldenziel samen met zijn vrouw Lab Ofichem op, in een garage die dienstdeed als laboratorium. Na een jaar verhuisde het bedrijf naar een oude melkfabriek in het Drentse Gieten. Hier specialiseerde Ofichem zich in chemische syntheses. De stap van grondstoffenproducent voor medicijnen naar internationale speler in de farmaceutische industrie maakte het familiebedrijf op een industriegebied in Ter Apel. In 2005 waren er nog geen 15 medewerkers, inmiddels al rond de 80. Het bedrijf is afhankelijk geworden van kennis die niet in de regio zelf aanwezig is. Daarom werd een R&D-afdeling geopend op de Zernike Campus in Groningen. Maar "dat brengt grote afstanden met zich mee", laat Bas Teijken weten. "Medewerkers moeten lang reizen en chemicaliën worden vervoerd van Groningen en weer terug. Daarom is er recent ook een R&D-lab gebouwd in Ter Apel. De komst van een Nedersaksenlijn kan ervoor zorgen dat we steeds meer kunnen afschalen in Groningen en alle kennis en middelen in Ter Apel kunnen organiseren".

"Er zitten in de Veenkoloniën naast Ofichem meer grote spelers die zich bezighouden met grondstoffen. Denk aan Koninklijke Ten Kate Vetten en Koninklijke Avebe. Allemaal schreeuwen ze om mensen. Het zou mooi zijn als ze hun R&D-krachten zouden bundelen op een fysieke plek aan het spoor."

"Het Daily Urban system van Groningen is heel uitgestrekt. Het is het Amsterdam van het noorden. Ter Apel komt straks drie kwartier dichter bij Groningen te liggen. Dat gaat iets doen voor de woningmarkt daar." Kees den Otter, Arriva

"Westerwolde maakt plannen voor het gebied rondom het beoogde station in Ter Apel. Het station kan een visitekaartje zijn met niet alleen ruimte voor wonen maar ook voor werken, R&D, onderwijs en toerisme (als startpunt voor routes naar het glooiende landschap van Westerwolde, met Klooster Ter Apel, Vesting Bourtange, Oudeschans, Burcht Wedde, Smeerling en Ter Borg)."

"Ook Ten Kate Vetten is groot voorstander van de Nedersaksenlijn. Om aan goede studenten te komen hebben ze projecten lopen met de Hanzehogeschool. Het bedrijf is bovendien voornemens een pilot te starten met Mywheels deelauto's."

Foto: Ofichem Groep

Inspiratiebeeld - het stationsgebied van Ter Apel kan een visitekaartje zijn voor wonen, werken, onderzoek (R&D), onderwijs en toerisme - een startpunt voor fiets- en wandelroutes door het landschap van Westerwolde (artistiek droombeeld Studio Bereikbaar)

Bouwen aan de toekomst - De Nedersaksenlijn is een verbindingsproject. Het verbindt ons fysiek, maar ook economisch, sociaal en emotioneel.

Met de laatste ontbrekende spoorschakel tussen Veendam en Emmen maken we het spoorwegnet robuuster en 'unlocken' we *(interregionaal en grensoverschrijdend)* maatschappelijke waarde. De totale spoorlijn verbindt twee landen, drie provincies, 4 economische regio's, 26 gemeenten, 1,3 miljoen mensen en 650.000 banen.

Onze regio wordt beter verbonden met elkaar én met de onderwijshubs en economische powerhouses Groningen, Zwolle en Twente. Daarmee geven we een boost aan onze toeristische hotspots, zorgcentra, innovatiehubs en gebiedsontwikkelingen (o.a. *IQ BLVD Hardenberg, Makeport Mercurius Stadskanaal, Stationsomgeving Coevorden en Greenwise Campus Emmen)*. Juist op deze plekken - die op loop- en fietsafstand liggen van (nieuwe) treinstations - zijn de keuzevrijheid, kansen en bereikbaarheid van mensen, banen, voorzieningen en kennis het grootst. Hier willen we integraal verder bouwen aan onze toekomst!

"De nieuwe trein naar Neuenhaus is verkocht als een geïntegreerd product met mooie en modern bediende stations, aansluitingen met verbeterd lokaal OV, reisbureaus, koffietentjes en cafés. Onze stations zijn middelpunten van activiteit geworden. Dat heeft mensen enthousiast gemaakt. Inmiddels klopt ook de Deutsche Bahn bij ons aan om te kijken hoe je regionale stations interessant kunt maken. Aan stationsgebouwen valt geld te verdienen."
Joachim Berends, directeur Bentheimer Eisenbahn

"Zuidoost-Groningen, Zuidoost-Drenthe en Noordoost-Overijssel hebben veel te bieden, maar er is ook behoefte aan nieuwe verdienmodellen. Snellere verbindingen tussen maakbedrijven en de kenniscentra is daarbij essentieel. De Nedersaksenlijn draagt bij aan nieuwe perspectieven in dit energieke gebied en zorgt ervoor dat kansen verzilverd kunnen worden. Zonder de Nedersaksenlijn geen nieuw elan voor onze prachtige regio!" Renate Meulenkamp-Back, Drabo Hardenberg & VNO-NCW Oost

"De Nedersaksenlijn maakt het mogelijk om studenten en bedrijven uit deze regio beter te verbinden met de universiteitshoofdstad van Noord-Nederland. Bovendien sluit de Nedersaksenlijn perfect aan op de Universiteit van het Noorden (UvhN), een samenwerkingsverband van kennisinstellingen: universiteit, hogescholen en het UMCG. Goede verbindingen tussen onze kennisknooppunten is van groot belang voor de studenten en onze medewerkers en voor de verdere ontwikkeling van de economie van Noord-Nederland."
Jouke de Vries, Rijksuniversiteit Groningen

"De Nedersaksenlijn staat bij iedereen in de regio positief op het netvlies. Het is zo'n logische verbinding dat je denkt waarom ligt dit er nog niet?"
Remco van Suchtelen van de Haare - Makeport Mercurius Stadskanaal

BIDBOOK VOOR DE NEDERSAKSENLIJN - 1 NOVEMBER 2022

STUDIO BEREIKBAAR / REBEL GROUP