

Zienswijze

Verkenning Nedersaksenlijn



ROVER

Reizigersvereniging Rover

23-2-2026



Amersfoort, 23 februari 2026

Aan: Ministerie Infrastructuur en Waterstaat

Betreft: Reactie startdocument MIRT-verkenning Nedersaksenlijn

Geachte heer/mevrouw,

Reizigersvereniging Rover is dé stem van de reiziger. Wij willen duurzame gedeelde mobiliteit voor iedereen. Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid onze zienswijze te geven op het startdocument voor de MIRT-verkenning Nedersaksenlijn.

Wij zijn blij dat u voornemens bent een spoorverbinding te realiseren tussen Emmen, Stadskanaal en Veendam. Wij zien de voordelen van deze spoorverbinding voor de bereikbaarheid van de Veenkoloniën, Zuidoost Groningen en Zuidoost Drenthe vanuit zowel Groningen als Twente. Op verschillende reisrelaties worden de reistijden aanzienlijk korter en het netwerk wordt robuuster doordat een nieuwe omreisroute ontstaat.

De komst van de Nedersaksenlijn kan, zeker als ook het busnetwerk in de regio wordt geoptimaliseerd, in onze ogen bijdragen aan een mobiliteitstransitie naar duurzame mobiliteit in deze regio en het maakt woningbouw mogelijk. In bijgevoegde zienswijze vragen wij u dan ook te komen tot voortvarende besluitvorming en realisatie zodat de reiziger snel kan profiteren van deze verbetering van het spoornetwerk.

Wij beseffen dat het huidige beschikbare budget nog niet voldoende is voor het ambitiemodel. Dit model biedt wel een veel aantrekkelijker aanbod voor de reiziger dan het ingroeimodel. Bij vier treinen per uur worden de wachttijden voor reizigers immers aanzienlijk korter. Wij roepen u daarom ook op om maatregelen te onderzoeken die deze hogere ambitie dichterbij brengen. Wij denken dan aan kostenbesparingen bij overwegen en aan het nemen van voorbereidende maatregelen die ervoor zorgen dat een latere uitbreiding van de lijn tegen beperkte kosten mogelijk is.

Tenslotte doen wij u ook een voorstel voor een alternatief ingroeimodel dat in onze ogen beter aansluit bij de vervoervraag dan het ingroeimodel uit het MIRT-onderzoek. Een deel van ons voorstel kan zelfs al op korte termijn worden gerealiseerd omdat hiervoor geen enkele infrastructuraanpassing nodig is. Daarmee kunt u de Nedersaksenlijn een vliegende start geven.

Uiteraard is Rover van harte bereid deze zienswijze verder toe te lichten. Wij blijven graag betrokken bij de MIRT-verkenning. Wij vragen daarbij ook aandacht voor regelmatig overleg met de regionale consumentenvertegenwoordigers in het Consumentenplatform OV Groningen, het Consumentenplatform OV Drenthe en het Rocov Overijssel.

Met vriendelijke groet,

Frank Visser, beleidsmedewerker

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*

Inhoud

1. Sneller komen tot voorkeursbeslissing	4
2. Planning: oplevering woningen na realisatie spoor	4
3. Betrokkenheid marktpartijen in een vroeg stadium	4
4. Opgaven: bereikbaarheid en mobiliteitstransitie	4
5. Centraal gelegen stationslocaties: Emmen en Stadskanaal	5
6. Kijk voor gebiedsontwikkeling naar alle stationsgebieden	6
7. Meer treinen door overwegen in plaats van onderdoorgangen	6
8. Kosten en baten van verlengen dubbelspoor in kaart	7
9. Kosten en baten oplossingsrichtingen gelijkwaardig vergelijken	7
10. Toekomstvast participeren, ontwerpen, verwerven en realiseren	9
11. Meerdere dienstregelingen mogelijk maken	10
12. Voorstel voor alternatief ingroeimodel	11
13. Versnellen realisatie Veendam - Stadskanaal	13
14. Onderzoek nieuwe stations	13

1. Sneller komen tot voorkeursbeslissing

U wilt eind 2028 komen tot een voorkeursbeslissing. U heeft echter al veel werk verricht in het MIRT-onderzoek. Hieruit is een duidelijke voorkeur gekomen voor het tracé. Op onderdelen is het wel wenselijk om verschillende opties af te wegen, maar wij denken wel dat dit proces kan worden versneld. Hierdoor kunnen de doelen van de Nedersaksenlijn sneller worden bereikt.

Wij merken daarbij op dat het instrument MIRT-onderzoek ooit is ingevoerd om vooruitlopend op de formele MIRT-verkenning alvast zaken te onderzoeken zodat de uiteindelijke MIRT-verkenning in een korter tijdsbestek kan plaatsvinden. U volgt nu echter de reguliere procedure voor een MIRT-verkenning waardoor er geen sprake meer is van tijdswinst. Op grond van de informatie die beschikbaar is vanuit het MIRT-onderzoek zou het in onze ogen mogelijk moeten zijn om reeds eind 2027 de voorkeursbeslissing te nemen.

Advies: *Versnel de besluitvorming in de MIRT-verkenning en streef ernaar reeds eind 2027 de voorkeursbeslissing te nemen.*

2. Planning: oplevering woningen na realisatie spoor

Wij zien graag een spoedige realisatie. Het is wenselijk dat de lijn er eerder ligt dan de geplande extra woningen die zullen profiteren van de lijn. Dit voorkomt dat nieuwe bewoners een (extra) auto aanschaffen en de mobiliteitskeuzes al vastliggen voordat de lijn opengaat.

Wij missen in het startdocument een planning voor de realisatie van de Nedersaksenlijn. U geeft aan dat planning zal worden opgenomen in het gedetailleerde integrale Plan van Aanpak dat in de huidige startfase wordt geschreven. Omdat deze planning nu nog niet bekend is kunnen wij hier niet op reageren.

Advies: *Wij adviseren de planning van woningbouw af te stemmen op de opleveringsdatum van de Nedersaksenlijn zodat duurzame mobiliteitskeuzes van nieuwe bewoners worden gestimuleerd.*

3. Betrokkenheid marktpartijen in een vroeg stadium

Een nieuwe spoorlijn wordt in Nederland niet vaak gerealiseerd. Kennis van marktpartijen kan bijdragen aan een kostenefficiënte realisatie. Ook voor een efficiënte exploitatie en een dienstregeling die optimaal aansluit bij de vervoervraag is een marktconsultatie een goed instrument.

Advies: *Wij adviseren in de eerste fase van de verkenning een marktconsultatie te houden zowel onder bouwers als onder vervoerders.*

4. Opgaven: bereikbaarheid en mobiliteitstransitie

U noemt als hoofdopgaven het verbeteren van de OV-bereikbaarheid, het verkorten van de OV-reistijd, het verkleinen van de autoafhankelijkheid, het op een goede wijze integreren van de bestaande en nieuwe stations in de omgeving, het ontsluiten van (nieuwe) woningen, onderwijs en arbeidslocaties en het bijdragen aan een betere OV-verbinding tussen Nederland en Duitsland.

Wij herkennen ons in deze hoofdopgaven, maar zouden deze graag verder aangescherpt zien. De focus op bereikbaarheid (en de ruimtelijk-economische impact daarvan) is goed, maar daarnaast zien wij ook als belangrijke opgave te komen tot een mobiliteitstransitie. Dit kan vanuit allerlei motieven zoals verkeersveiligheid, volksgezondheid (OV-reizigers

wandelen meer en gebruiken vaker de fiets), leefbaarheid en duurzaamheid. Het verbeteren van de OV-bereikbaarheid en het verkorten van de OV-reistijd kan daar een bijdrage aan leveren, maar wij zien de mobiliteitstransitie als bovenliggend doel. Ook andere maatregelen kunnen daaraan bijdragen zoals aantrekkelijke tarieven, stations en haltes waar het prettig wachten is (sociale veiligheid), voorzieningen op deze stations zoals toiletten, comfortabele fietsverbindingen naar de stations en voldoende stallingen op korte loopafstand van de treinen.

De Nedersaksenlijn moet er niet alleen voor zorgen dat niet gemaakte maar wel gewenste reizen in de toekomst wel worden gemaakt (bestrijden vervoerarmoede), maar zorgt er idealiter ook voor dat mensen die nu voor de auto kiezen voor een groter deel van hun reizen kiezen voor het openbaar vervoer al dan niet in combinatie met de fiets of deelmobiliteit. U kunt hierop sturen door de huidige modal split in kaart te brengen, deze te vergelijken met andere regio's en op basis hiervan een ambitie te bepalen. Vervolgens zou u kunnen onderzoeken hoe de plannen voor de Nedersaksenlijn (haltes, lijnvoering) kunnen worden geoptimaliseerd om te komen tot een maximale modal shift.

Advies: Voeg het maximaliseren van de bijdrage aan de mobiliteitstransitie toe als hoofdpoging van de MIRT-verkenning.

Wij vragen u daarbij niet alleen te kijken naar het spoor, maar ook te kijken naar bus en deelmobiliteit. Bij hoofdpoging 1 (het verbeteren van de OV-bereikbaarheid) en hoofdpoging 2 (het verkorten van de OV-reistijd) moet het dus nadrukkelijk ook gaan om optimalisatie en uitbreiding van het bus-netwerk en goede aansluitingen tussen bus en trein (overstaptijd, loopafstand) om zo het totale resultaat optimaal te maken.

Wij zien kansen voor het toevoegen van grensoverschrijdende buslijnen richting Duitsland. Het aantal bussen dat tussen Enschede en Bad Nieuweschans de landsgrens passeert is minimaal. Door dit te verbeteren kunt u bijdragen aan een betere bereikbaarheid en ook het gebruik van de Nedersaksenlijn kunnen stimuleren.

Advies: Beschouw bij het uitwerken van de plannen voor de Nedersaksenlijn met het oog op de gewenste mobiliteitstransitie niet alleen het vervoersaanbod op de Nedersaksenlijn maar voor de doorrekening van de spoormaatsregelen ook:

- (1) Optimalisatie en uitbreiding van het aansluitende OV-netwerk (lijnvoering, overstaptijden, loopafstanden) en specifiek het toevoegen van grensoverschrijdende buslijnen tussen de stations aan de Nedersaksenlijn en Duitsland.
- (2) Realiseren van aantrekkelijke knooppunten (sociale veiligheid, stallingen, toiletten, wachtvoorzieningen en stallingen)
- (3) Tarieven
- (4) Comfortabele en snelle fietsroutes

5. Centraal gelegen stationslocaties: Emmen en Stadskanaal

De locaties van de stations ten opzichte van de bebouwing (woningen en veel bezochte voorzieningen) en de aanrijroutes van het regionale openbaar vervoer zijn van belang. Hierbij moet niet alleen gekeken worden naar de huidige, maar ook naar de toekomstige bebouwing.

In Stadskanaal kan het een groot verschil zijn of het station komt in de omgeving van Dideldom of meer centraal in de omgeving van de Stationslaan waar ook kansen zijn voor woningbouw aan de westzijde.

In Emmen ligt het huidige station ten noorden van het centrum. De meeste voorzieningen liggen een kilometer zuidelijker. Nu er aanpassingen nodig zijn aan het station is het te overwegen het station te verplaatsen richting de Van Schaikweg. Hier lijkt voldoende ruimte beschikbaar voor een station. Ook kan hierdoor mogelijk het busnetwerk worden geoptimaliseerd. Tenslotte zou deze verplaatsing betekenen dat er bij de spoorwegovergangen ten noorden van deze nieuwe locatie de dichtligtijden korter worden zolang er op het traject Emmen – Stadskanaal twee treinen per uur rijden.

Advies: *Zorg dat de stationslocaties optimaal liggen ten opzichte van woonwijken, voorzieningen die veel publiek trekken en het regionale busnetwerk. Kies in Stadskanaal voor een centrale ligging van het station en onderzoek kosten en baten van verplaatsing van station Emmen richting de Van Schaikweg.*

6. Kijk voor gebiedsontwikkeling naar alle stationsgebieden

Parallel aan deze MIRT-verkenning wordt de Verkenning Gebiedsontwikkeling Nedersaksenlijn uitgevoerd. Wij juichen het toe dat naar de kansen voor ruimtelijke ontwikkeling wordt gekeken omdat dit het gebruik van de Nedersaksenlijn kan vergroten en andersom de komst van deze lijn deze ruimtelijke ontwikkelingen kan stimuleren.

U noemt in paragraaf 4.3 van het startdocument een groot aantal ontwikkelingen die u meeneemt in de Verkenning Gebiedsontwikkeling. U noemt hierbij ook specifiek de herontwikkeling in de stationsgebieden van Coevorden, Hardenberg en Almelo. Wij zien ook kansen voor dergelijke herontwikkelingen in andere stationsgebieden langs de Nedersaksenlijn en aangrenzende baanvakken.

Wij zijn er ook van overtuigd dat de kansen voor woningbouw op fietsafstand van alle stations groot zijn. Zo is het station van Zwolle sneller bereikbaar met het openbaar vervoer vanuit Ommen en Dalfsen dan vanuit enkele buitenwijken van Zwolle. Ook een plaats als Mariënberg kan een aantrekkelijke woonlocatie worden als het OV-aanbod verbetert.

Advies: *Verken voor alle stations in het plangebied welke kansen er zijn voor herontwikkeling in de directe omgeving van deze stations en voor woningbouw op fietsafstand van deze stations.*

7. Meer treinen door overwegen in plaats van onderdoorgangen

U onderzoekt mogelijke versoeringen door onderdoorgangen te vermijden door op plekken waar dit kan verkeersstromen te combineren of beveiligde overwegen toe te passen (motie Grinwis). Wij juichen dit toe.

Zelfs in het ambitiemodel is het aantal treinen op de Nedersaksenlijn lager dan op veel andere spoortrajecten in Nederland die spoorwegovergangen kennen. Investerings in realisatie van onderdoorgangen met het oog op de overwegveiligheid zijn effectiever per bestede euro als deze worden gedaan op drukkere trajecten en op overgangen met meer verkeer. Door waar dit verantwoord is op de Nedersaksenlijn spoorwegovergangen toe te passen in plaats van ongelijkvloerse kruisingen kunnen in onze ogen aanzienlijk kosten worden bespaard.

Wij zien uitvoering van de motie Grinwis wel in de context om met de besparing die deze versoeringen opleveren een beter OV-product mogelijk te maken op de Nedersaksenlijn. Dit kan door het geld dat niet wordt ingezet voor overwegen in te zetten voor het realiseren van meer dubbelspoor. Mogelijk komt hiermee zelfs alsnog het ambitiemodel in beeld. Het is

uiteraard aan te raden om in het ontwerp van de Nedersaksenlijn de mogelijkheden open te houden om in de toekomst ongelijkvloerse kruisingen te realiseren als dit wenselijk is vanuit de groei van het railverkeer of het kruisende verkeer.

Momenteel wordt gewerkt aan de opvolger van de beleidsagenda spoorveiligheid 2020-2025. Wij verwachten dat in deze agenda het standstillprincipe ten aanzien van overwegveiligheid een andere invulling zal krijgen in lijn met de aangenomen Kamermoties Veldman c.s. (Kamerstuk 33652 nr. 101 d.d. 19 december 2024) en de eerder genoemde motie Grinwis c.s. (Kamerstuk 29984 nr. 1250 d.d. 27 mei 2025).

Advies: *Betrek de opvolger van de beleidsagenda spoorveiligheid 2020-2025 bij deze MIRT-verkenning. Gebruik het geld dat wordt bespaard door het toepassen van gelijkvloerse spoorwegovergangen voor het uitbreiden van de spoorcapaciteit richting het ambitiemodel. Reserveer wel ruimte om indien de noodzaak hiervoor in de toekomst aandient kruisingen met het overige verkeer in de toekomst ongelijkvloers te kunnen maken.*

8. Kosten en baten van verlengen dubbelspoor in kaart

In het MIRT-onderzoek heeft u een ingroeimodel en een ambitiemodel onderzocht. In beide modellen is sprake van dubbelspoor bij de stations. In het ambitiemodel is het nieuwe deel van het traject tussen Veendam en Emmen volledig dubbelsporig. In het ingroeimodel is tussen Veendam en Emmen sprake van grote stukken enkelspoor.

Wij zijn blij dat u uitgaat van dubbelspoor bij alle stations. Dit maakt de dienstregeling flexibeler en robuuster doordat op elk station een trein uit de tegenrichting kan worden gepasseerd. Tegelijkertijd zien wij in het door ons voorgestelde alternatieve ingroeimodel (zie paragraaf 12) mogelijkheden om kosten te besparen door de stations Stadskanaal en Ter Apel vooralsnog enkelsporig uit te voeren.

Wij onderschrijven het belang van een stuk dubbelspoor ergens op het traject tussen Emmen en Stadskanaal voor een 'vliegende kruising'. In het MIRT-onderzoek is uitgegaan van 7 kilometer dubbelspoor tussen Emmen en Ter Apel. De afstand Emmen – Ter Apel is echter circa 11 kilometer. In onze ogen weegt de besparing van 4 kilometer enkelspoor niet op tegen de winst qua capaciteit en robuustheid van het volledig dubbelsporig maken van dit traject. Wij vragen ons echter af of de voorgestelde locatie voor dubbelspoor de beste locatie is. Deze sluit aan bij de dienstregeling van het ingroeimodel. Wij zien echter mogelijkheden voor een alternatief ingroeimodel die attractiever is voor reizigers en efficiënter qua exploitatie. Dit alternatieve ingroeimodel vraagt juist om dubbelspoor ten noorden van Ter Apel in plaats van ten zuiden van Ter Apel (zie paragraaf 12).

Door stukken dubbelspoor toe te voegen ontstaan er meer mogelijkheden voor de dienstregeling en/of kan de uitvoering van de dienstregeling robuuster worden.

Advies: *Breng per deeltraject van zowel het bestaande als het nieuwe deel van de Nedersaksenlijn in kaart wat de kosten en baten zijn van het verlengen van stukken dubbelspoor qua capaciteit en robuustheid. Ga indien wordt gekozen voor een vliegende inhaling tussen Emmen en Ter Apel uit van volledig dubbelspoor Emmen – Ter Apel.*

9. Kosten en baten oplossingsrichtingen gelijkwaardig vergelijken

In het MIRT-onderzoek is volgens het startdocument het ingroeimodel geraamd op € 1,735 miljard (prijsspeil 2024, bandbreedte € 1,2 tot 2,25 miljard). En het ambitiemodel op ruim € 3

miljard (prijspeil 2024, bandbreedte €2,1 tot 5 miljard). Op deze cijfers zijn een aantal aanmerkingen mogelijk:

- In de deelrapportage spoor staat dat de bovenkant van de bandbreedte van het ambitiemodel niet €5 miljard maar €4 miljard is. De onderkant van de bandbreedte is in de deelrapportage spoor juist ruim €3 miljard en niet €2,1 miljard. Deze verschillen worden niet verklaard.
- Bij de kosten voor het ingroeimodel is geen rekening gehouden met volledige elektrificatie Groningen – Emmen terwijl bij het ambitiemodel volledige elektrificatie juist het uitgangspunt is. In onze ogen is het ambitiemodel ook mogelijk zonder elektrificatie of met alleen elektrificatie op delen van het traject zodat treinen onderweg kunnen opladen. Omdat u in het ambitiemodel wel uitgaat van elektrificatie is er geen sprake van een gelijkwaardige vergelijking tussen beide modellen. Overigens zijn wij wel voorstander van elektrificatie van het traject Groningen – Emmen omdat hiermee alle Vechtdaltrains volledig elektrisch kunnen doorrijden.
- De spoorverdubbeling tussen Emmen en Dalen zit in beide modellen. In het MIRT-onderzoek zijn de kosten voor deze spoorverdubbeling door verschillende partijen geraamd. Het verschil van deze kostenraming is ruim 55% (€259 miljoen voor het ingroeimodel en €408 miljoen voor het ambitiemodel). Dit is een fors verschil.
- De uitbreiding van station Almelo zit alleen in kostenraming van het ambitiemodel. Voor een verbinding die 2x per uur rijdt zou deze ombouw volgens het MIRT-onderzoek niet nodig zijn. Tegelijkertijd wordt gesteld dat het wel nodig is om deze dienstregeling robuust te kunnen rijden en om een efficiënte overstap naar Enschede mogelijk te maken. De verbinding naar Enschede geeft een grote meerwaarde aan de Nedersaksenlijn maar hiervoor hebben wij een oplossing in ons alternatief ingroeimodel (zie paragraaf 12). De centrale vraag is daarom vooral of de dienstregeling voldoende robuust is. Verder constateren wij dat uitbreiding van station Almelo wel wenselijk of zelfs noodzakelijk is voor het rijden van de 4^e sneltrein Zwolle-Enschede, voor de komst van meer internationale treinen onder open toegang en voor een binnenlandse kwartierdienst van intercity's richting Amersfoort. Wij zien ombouw van Almelo daarom als een no-regret maatregel. Dit vraagt echter een aparte studie naar de meest toekomstvaste oplossing. Zo kan worden gedacht aan extra zijperrons, maar ook aan een tweede eilandperron.

Wij concluderen dat er nog geen gelijkwaardige vergelijking beschikbaar is tussen het ingroeimodel en het ambitiemodel uit het MIRT-onderzoek en dat de kosten van beide modellen mogelijk veel dichterbij elkaar liggen dan het MIRT-onderzoek suggereert.

Advies: *Wij vragen u in de MIRT-verkenning een kostenvergelijking te maken tussen de verschillende oplossingsrichtingen die gelijkwaardig is (zelfde ramingsmethode en uitgangspunten) en die uitgaat van een robuuste dienstregeling.*

Advies: *Neem spoedig een besluit over de uitbreiding van de spoorcapaciteit op station Almelo maar zie dit, als dit niet noodzakelijk is voor een robuuste dienstregeling, los van de Nedersaksenlijn gezien het bredere belang van uitbreiding van dit station voor de frequentieverhoging richting Deventer, Zwolle en Hengelo.*

Advies: *Breng de kosten en baten van elektrificatie afzonderlijk in kaart los van de uit te werken oplossingsrichtingen. Kijk daarbij naar verschillende varianten: (1) geen elektrificatie van de Nedersaksenlijn, (2) partiële elektrificatie van Emmen - Groningen, (3) volledige elektrificatie Emmen - Groningen en (4) volledige elektrificatie Emmen – Groningen in combinatie met ook verdergaande elektrificatie van aanpalende trajecten. Wij vragen u bij het bepalen van de meerwaarde van elektrificatie niet alleen te kijken naar de aanlegkosten*

maar ook naar voordelen als reistijd (aanzetsnelheid treinen), exploitatiekosten, onderhoudskosten, impact op de leefomgeving (geluid), etc. Onze voorkeur gaat uit naar volledige elektrificatie Emmen – Groningen.

Op de lange termijn zullen volgens het MIRT-onderzoek met de bouw van extra woningen en een grotere economische aantrekkelijkheid (gepaard gaand met een toename van het aantal arbeidsplaatsen) de reizigersopbrengsten sterker kunnen stijgen. Wij vinden het van belang dat dit effect inzichtelijk wordt in de doorrekening van de verschillende oplossingsrichtingen. Een kwalitatief goede dienstregeling en de bouw van veel extra woningen kunnen elkaar immers versterken. Andersom geldt dat het ambitiemodel met weinig woningbouw mogelijk minder goed scoort terwijl met het ingroeimodel er mogelijk ook grenzen zijn aan de mogelijkheden voor woningbouw.

Advies: *Neem in de doorrekening van de kosten en baten van oplossingsrichtingen de effecten van de bouw van extra woningen mee en breng in kaart of er sprake is van een beperking in de woningbouwmogelijkheden indien gekozen wordt voor het ingroeimodel in verband met de capaciteit van de infrastructuurnetwerken.*

10. Toekomstvast participeren, ontwerpen, verwerven en realiseren

De MIRT-verkenning wordt gestart omdat er budget beschikbaar is om in ieder geval het ingroeimodel te realiseren. Voor het ambitiemodel of andere modellen met hogere frequenties zijn extra stukken dubbelspoor nodig. Concreet is in het MIRT-onderzoek in het ingroeimodel uitgegaan van 7 km dubbelspoor en 27,5 km enkelspoor tussen Veendam en Emmen terwijl in het ambitiemodel de volledige 34,5 km dubbelsporig zou worden.

Wij vragen indien gekozen wordt voor enkelspoor wel al zoveel mogelijk rekening te houden met latere realisatie van dubbelspoor om voor de toekomst zoveel mogelijk kosten te besparen en ruimtelijke beperkingen te voorkomen. Wij missen dit uitgangspunt in het startdocument.

Allereerst vragen wij u in de participatie uit te gaan van uiteindelijke dubbelsporige uitvoering. Zo kan worden gezorgd voor voldoende draagvlak indien deze uitbreiding pas later plaatsvindt. We geven in overweging om in de ruimtelijke planprocedure ook uit te gaan van volledig dubbelsporige uitvoering zodat in de toekomst geen nieuwe MIRT-procedure nodig is.

Wij vragen u ook bij de grondverwerving uit te gaan van volledig dubbelspoor. In het MIRT-onderzoek staat expliciet dat bij grondverwerving wordt uitgegaan van een toekomstvast tracé met ruimte voor twee sporen. Dit uitgangspunt missen wij in het startdocument van de MIRT-verkenning.

Ook bij de bouw kan, indien gekozen wordt voor het ingroeimodel of een model die daar op lijkt voor de toekomstige uitbreiding naar dubbelspoor aanzienlijke kosten worden bespaard. Dit kan door bijvoorbeeld bij de hoogte van geluidsschermen al rekening te houden met dubbelspoor en door bij onderdoorgangen de fundamenteen en landhoofden al helemaal gereed te maken voor dubbelspoor. Wij pleiten er verder voor in ieder geval het spoorlichaam (de onderbouw) wel voor dubbelspoor aan te leggen, ook wanneer gekozen wordt voor de meest sobere variant. De meerkosten hiervan zijn beperkt terwijl het later alsnog verbreden van het spoorlichaam zal leiden tot aanzienlijke hinder voor de reiziger vanwege de noodzakelijke buitendienststellingen en tot hogere kosten bijvoorbeeld alleen al voor de bouwlogistiek. Er zal dan bijvoorbeeld ook tijdelijk extra grond nodig zijn voor de aanvoer van zwaar materieel wat niet nodig is als het spoorlichaam gelijk breed genoeg is voor dubbelspoor. Wij zien in het MIRT-onderzoek als uitgangspunt opgenomen dat er

zoveel mogelijk toekomstvaste keuzes worden gemaakt, die eventuele elektrificatie en spoorverdubbeling in de toekomst goedkoper maken. Dit uitgangspunt zien wij niet terug in het startdocument van de MIRT-verkenning.

Advies: *Ga bij participatie en grondverwerving uit van volledig dubbel spoor. Doorloop zo mogelijk ook de planprocedure als was het voor dubbelspoor zodat latere spoorverdubbeling snel kan worden gerealiseerd. Houdt indien gekozen wordt voor enkelspoor bij ontwerp en bouw wel maximaal rekening met toekomstig dubbelspoor om zo kosten te besparen voor deze toekomstige uitbreiding. Realiseer daarom het baanlichaam, landhoofden en funderingen van viaducten en geluidsschermen al op basis van dubbelspoor.*

11. Meerdere dienstregelingen mogelijk maken

Doordat in het ingroeimodel sprake is van een groot stuk enkelspoor en ook op de huidige spoorlijn sprake is van stukken enkelspoor is het gevaar aanwezig dat met de realisatie van het project slechts één dienstregeling mogelijk is en het ontwerp dus niet flexibel is. Dit kan er ook voor zorgen dat later alsnog extra kosten moeten worden gemaakt als een andere dienstregeling wenselijk is terwijl in een ander ontwerp deze kosten er niet of veel minder zijn. Het is dus ook de vraag hoe adaptief de onderzochte oplossingen zijn.

Om te zien hoe flexibel en adaptief de infraoplossingen zijn vragen wij u daarom inzichtelijk te maken welke variaties qua dienstregeling mogelijk zijn bij de uit te werken oplossingsrichting, hoe robuust deze dienstregelingen naar verwachting zullen zijn in de uitvoering en in hoeverre met kleine infra-uitbreidingen andere dienstregelingen mogelijk worden.

Concreet zien wij in het ingroeimodel een aantal lijnvoeringsvraagstukken die aandacht vragen in de verkenning:

- In het ingroeimodel stopt de sneltrein Groningen – Emmen niet in **Hoogezand-Sappemeer**. In het startdocument stelt u de ontwikkeling van één centrumstation in plaats van twee of drie stations in Hoogezand-Sappemeer te onderzoeken. Wij vragen u in beeld te brengen of het mogelijk is de sneltrein Groningen – Emmen ook te laten stoppen in Hoogezand-Sappemeer of het nieuwe centrumstation.
- In het ingroeimodel rijdt er 2x per uur een trein tussen **Emmen en Ter Apel** terwijl het traject ook in dit model grotendeels dubbelsporig zal worden. In onze ogen zou het daarom mogelijk moeten zijn om de treinen die eindigen in Emmen door te rijden naar Ter Apel en daar te laten keren, mits daar een keervoorziening aanwezig is.
- In het ingroeimodel eindigt de trein uit Nordhorn in Coevorden. In het ambitiemodel rijdt deze trein door naar Emmen. Wij vragen u ook voor het ingroeimodel te onderzoeken wat nodig is voor het doorrijden vanuit **Nordhorn naar Emmen**. Wij verwachten dat het aantal maatregelen hiervoor beperkt is aangezien in uw voorstel ook in het ingroeimodel al een spoorverdubbeling zit tussen Dalen en Nieuw-Amsterdam.
- Wij voorzien in alle modellen een knelpunt direct ten zuiden van station Coevorden omdat er sprake is van **500 meter enkelspoor** tussen de aansluiting vanuit Nordhorn en de Nedersaksenlijn.
- In het ingroeimodel daalt het aantal rechtstreekse verbindingen tussen **Emmen en Zwolle** van 4 naar 2x per uur. De 3^e en 4^e trein vanuit Zwolle welke nu nog in de brede spits rijdt, rijdt dan niet verder dan Hardenberg. Dit is een groot nadeel van het ingroeimodel. Juist op de verbinding Emmen – Zwolle is de vervoersvraag het hoogst. Het lijkt er op dat in het ingroeimodel ook een 3^e en 4^e trein in alleen de spits

niet mogelijk is. Wij vragen u te onderzoeken wat nodig is om dit wel mogelijk te maken. Dit geldt ook voor eventuele spits toevoegers in ieder geval de spitsrichting op andere delen van de Nedersaksenlijn.

Een optie is om te onderzoeken wat er nodig is om de 3^e en 4^e trein slechts door te rijden van Hardenberg naar Coevorden. Wij voorzien echter dat dit (net zo) kostbaar is omdat het spoor Gramsbergen – Coevorden enkelsporig is. Mogelijk kunnen er bij verdubbeling van dit traject wel kosten worden bespaard in Hardenberg. Het alternatief voor reizigers tussen Emmen en Zwolle is 2x per uur een overstap in Hardenberg. Uit de rapportage van het MIRT-onderzoek wordt echter niet duidelijk of deze overstap wordt geboden, of deze betrouwbaar is en of deze overstap niet leidt tot extra reistijd.

- In het ingroeimodel **keren treinen op veel locaties**: Veendam, Emmen, Coevorden, Hardenberg en Almelo. Op al deze locaties moet de infrastructuur voldoende speelruimte bieden voor toekomstige dienstregelingen (met andere lijnvoeringen / stoppatronen / snelheden). In het ambitiemodel wordt alleen gekeerd in Hardenberg en Emmen. Dit maakt dat kosten voor keerspooren kunnen worden bespaard. Wel is het van belang dat voor bijsturing op meerdere stations kan worden gekeerd langs het perron door het toepassen van overloopwissels.

Advies: *Toets de oplossingsrichtingen op de inpasbaarheid van verschillende mogelijke dienstregelingsmodellen inclusief toets op het toevoegen van spits treinen en laat zo zien hoe flexibel de oplossingsrichtingen zijn. Breng per oplossingsrichting in kaart welke doorgroeimogelijkheden er zijn door (kleine) infra-uitbreidingen en laat zo zien hoe adaptief de oplossingsrichtingen zijn.*

Advies: *Breng specifiek in kaart welke maatregelen er nodig zijn in aanvulling op het ingroeimodel voor (1) een stop van de sneltrein Groningen – Emmen in Hoogezand-Sappemeer, (2) een 3^e en 4^e rechtstreekse trein (Emmen –) Coevorden – Zwolle, (3) een 3^e en 4^e trein Emmen – Ter Apel en (4) een rechtstreekse trein Emmen – Nordhorn en wat hiervan de kosten en baten zijn. Breng voor de uit te werken oplossingsrichting ook in kaart wat de impact is voor de verbinding Emmen – Zwolle in de spits ten opzichte van de huidige situatie.*

Advies: *Onderzoek de kosten en baten van spoorverdubbeling over 500 meter tussen station Coevorden en de aansluiting richting Nordhorn.*

Advies: *Breng voor elke locatie waar treinen keren in kaart wat de impact is op de robuustheid en in relatie daarmee de nut en noodzaak van vrijliggende keerspooren. Zorg in ieder geval voor voldoende overloopwissels zodat treinen op meerdere locaties langs de Nedersaksenlijn in de bijsturing kunnen keren.*

12. Voorstel voor alternatief ingroeimodel

Zoals in de vorige paragraaf aangegeven is het verdwijnen van de 3^e en 4^e verbinding Emmen – Zwolle een groot nadeel van het ingroeimodel. Wij betwijfelen of een rechtstreekse trein Groningen – Almelo daar tegenop weegt. Groningen – Almelo is immers altijd sneller via Zwolle. Bovendien rijdt de huidige 3^e en 4^e trein Emmen – Zwolle juist vanwege de grote drukte in de spits. Ook verwachten wij dat er meer vervoervraag is voor Stadskanaal – Zwolle dan voor Stadskanaal – Almelo.

Wij zien mogelijkheden voor een alternatief ingroeimodel dat beter aansluit bij de vervoervraag. Dit alternatieve ingroeimodel bestaat uit vier concrete voorstellen die met elkaar samenhangen:

a. Basistrein Groningen – Emmen – Zwolle en spitstrein Emmen - Zwolle

Wij stellen voor de sneltrein Groningen – Emmen door te laten rijden in het pad van de huidige stoptrein Emmen – Zwolle. Dit is goed inpasbaar in de dienstregeling. Er is slechts een kleine versnelling nodig van 2 á 3 minuten op het traject Emmen – Zwolle. Dit lijkt inpasbaar met een kortere haltering op de route zo nodig gecombineerd met kleine inframaatregelen.

In dit alternatieve ingroeimodel is verder een ‘vliegende inhaling’ nodig ten noorden van Ter Apel, ter hoogte van Musselkanaal. Dit is dus een andere locatie dan de inhaling in het ingroeimodel uit het MIRT-onderzoek waar juist ten zuiden van Ter Apel wordt gekruist. Op de locatie van de inhaling bij Musselkanaal zou in de toekomst eventueel ook een station geopend kunnen worden als er een 3^e en 4^e trein Groningen – Emmen geïntroduceerd zou worden.

Voordeel van een basistrein Groningen – Emmen – Zwolle is dat hiermee de meest gevraagde verbindingen allemaal 2x per uur rechtstreeks geboden worden van 's morgens vroeg tot 's avonds laat. Daarnaast kan daarbij de 3^e en 4^e trein Emmen – Zwolle blijven rijden in de brede spits. Ook wordt met dit voorstel de materieelinzet geoptimaliseerd. Er is dan immers geen sprake meer van een lange kering van bijna een half uur van de stoptrein Emmen – Zwolle in Emmen. Dit maakt de exploitatie aanzienlijk goedkoper.

b. Basistrein Hardenberg – Almelo – Enschede

In het alternatieve ingroeimodel zou de stoptrein Hardenberg – Almelo conform de huidige dienstregeling kunnen blijven rijden. Wij stellen echter voor deze trein op de kortst mogelijke termijn door te laten rijden naar Enschede. Hiervoor is geen infra-aanpassing nodig en kan op hele korte termijn al een sterke verbetering voor de reizigers worden gerealiseerd. Er ontstaat met dit voorstel een veel snellere verbinding tussen Hardenberg, Hengelo en Enschede. Met dit voorstel wordt ook het knelpunt van de overstap in Almelo opgelost zonder dat het station hiervoor hoeft te worden verbouwd.

Voor het doorrijden van de trein Hardenberg – Almelo naar Enschede is het alleen nodig dat de NS Sprinter Apeldoorn – Almelo niet meer in de spits doorrijdt naar Enschede. Hiervoor is een concessiewijziging nodig. Reizigers in de NS Sprinter zijn altijd sneller in Enschede door in Almelo over te stappen op de Intercity Zwolle – Enschede van Keolis. Reizigers uit Hardenberg hebben deze overstap niet omdat hun trein pas aankomt in Almelo als de Keolis intercity al vertrokken is. Gezien deze voordelen voor de reiziger is de benodigde concessiewijziging in het belang van de reiziger.

In dit voorstel zal de NS Sprinter uit Apeldoorn in Almelo gaan keren op het zakspoor wat nu wordt gebruikt door de treinen naar Hardenberg. Dit spoor is 156 meter lang. In principe kan hier een sprinter met 6 bakken van NS stoppen. Voor zover bekend worden langere treinen niet ingezet op dit traject.

c. Spitstrein Veendam – Stadskanaal

In het ingroeimodel zit een 3^e en 4^e trein Groningen – Veendam. Deze is ook onderdeel van ons alternatieve ingroeimodel. Wij verwachten dat in de brede spits voldoende vervoervraag is voor een 3^e en 4^e trein tot Stadskanaal. Wij vragen u dit als optimalisatie van ons alternatieve ingroeimodel te onderzoeken. Wij verwachten dat hiervoor spoorverdubbeling nodig is tussen Veendam en Stadskanaal. Door de aanwezigheid van dubbelspoor wordt het mogelijk in de weekenden één van beide sporen beschikbaar te stellen voor de STAR. Hiermee is sprake van een interessante meekoppelkans.

d. Basistrein Nordhorn – Emmen

Tenslotte zien wij in ons alternatieve ingroeimodel mogelijkheden de trein Nordhorn –

Coevorden te verlengen naar Emmen zoals u ook voorstelt in het ambitiemodel, zie vorige paragraaf.

Advies: *Onderzoek haalbaarheid en kosten en baten van een alternatief ingroeimodel met (1) een sneltrein Groningen – Emmen gekoppeld aan de bestaande stoptrein Emmen – Zwolle inclusief vliegende inhaling rond Musselkanaal (2) behoud van de 3^e en 4^e trein Emmen – Zwolle in de brede spits en (3) verlenging van de stoptrein Hardenberg – Almelo naar Enschede waarbij de NS Sprinter Apeldoorn – Almelo in de spits niet meer doorrijdt naar Enschede.*

Advies: *Voer bij een positief resultaat van dit onderzoek de verlenging van de verbinding Hardenberg – Almelo naar Enschede op korte termijn door middels een wijziging van de concessies van NS en Arriva.*

Advies: *Onderzoek als optimalisatie van dit alternatieve ingroeimodel (1) kosten en baten van spoorverdubbeling Veendam – Stadskanaal ten behoeve van 3^e en 4^e trein Veendam – Stadskanaal in combinatie met weekenddienst STAR en (2) verlenging van de trein Nordhorn – Coevorden naar Emmen.*

13. Versnellen realisatie Veendam - Stadskanaal

Het proces om te komen tot een spoorverbinding Veendam – Stadskanaal is nu geïntegreerd met de MIRT-verkenning Nedersaksenlijn. Hierdoor dreigt deze spoorverbinding aanzienlijk later te worden opgeleverd.

Wij hebben er begrip voor dat naar de samenhang wordt gekeken omdat voor de Nedersaksenlijn bij Stadskanaal ook een ander tracé in beeld is dan het oude STAR-tracé. Wij vragen u wel tempo te maken met de keuzes voor specifiek Stadskanaal.

Wij hechten belang aan realisatie van het complete traject Emmen – Veendam. Wij geven echter in overweging om voor het deeltraject Veendam – Stadskanaal een versneld proces te doorlopen zodat de bouw snel kan starten. Door dit deel van het traject al eerder te openen kan het vervoer zich ook ontwikkelen.

Advies: *Onderzoek of het deeltraject Veendam – Stadskanaal versneld kan worden gerealiseerd.*

14. Onderzoek nieuwe stations

In het MIRT-onderzoek is uitgegaan van nieuwe stations in Stadskanaal en Ter Apel. Wij onderschrijven dat deze stations prioriteit hebben. Wij zien ook kansen voor andere stations.

Een station in Musselkanaal is denkbaar in het ambitiemodel, afhankelijk van de locaties van de stations in Stadskanaal en Ter Apel en de woningbouwontwikkeling in het hele gebied.

In het verleden is station Bergentheim gesloten. Het station in Mariënberg bleef behouden vanwege de splitsing van de spoorlijn op deze locatie. De kern Bergentheim kent echter meer inwoners. Wij denken dat dit station in het ingroeimodel uit het MIRT-onderzoek en in ons alternatieve ingroeimodel niet goed inpasbaar is in de dienstregeling van de treinen Emmen – Zwolle in verband met de stukken enkelspoor op delen van het traject en de gewenste aansluitingen in Groningen en Zwolle. Heropening zou bij het ambitiemodel wel kunnen worden overwogen indien dit gecombineerd wordt met woningbouw.

Mogelijk is Bergentheim wel in te passen in de dienstregeling Hardenberg – Almelo. Op het traject Hardenberg – Almelo is echter nog een interessante locatie voor een nieuw station. In Almelo Noord komt een nieuwe woonwijk ten oosten van Aadorp. In potentie zou deze wijk

samen met Aadorp goed kunnen worden ontsloten via een nieuw station. Voorwaarde is wel dat hiermee verlenging van de verbinding Hardenberg – Almelo conform paragraaf 12 mogelijk moet blijven.

Gezien de woningbouwontwikkeling lijkt ons station Almelo Noord de meeste potentie te hebben voor de korte termijn.

Advies: *Breng de kosten en baten in kaart van opening van stations in Almelo Noord, Musselkanaal en Bergentheim inclusief meekoppelkansen voor gebiedsontwikkeling met woningbouw. Maak opening van deze stations indien deze geen onderdeel uitmaken van de voorkeursoplossing voor de toekomst niet onmogelijk of onnodig duur.*

Reizigersvereniging Rover
Postbus 2132
3800 CC Amersfoort
T: +31 33-4220450
M: secretariaat@rover.nl