Gebiedsontwikkeling Nedersaksenlijn

Startdocument

Eindconcept 16 oktober

NEDERSAKSENlijn

Startdocument
Verkenning Gebiedsontwikkeling Nedersaksenlijn
Eindconcept 16 oktober

- Rijk (VRO, EZ, BZK, IenW)
- Provincies Groningen, Drenthe en Overijssel
- Gemeenten Groningen, Midden-Groningen, Veendam, Aa en Hunze, Stadskanaal, Westerwolde, Borger-Odoorn, Emmen, Coevorden, Hardenberg, Hellendoorn, Twenterand en Almelo

In de context van

Integraal Plan van Aanpak

Op 18 april 2025 is door de Rijksoverheid aanvullend budget gereserveerd, zodat de MIRT-Verkenning Nedersaksenlijn gestart kan worden. Rijk en regio zetten in deze MIRT-Verkenning de integrale samenwerking uit het MIRT-Onderzoek voort. Het ministerie van I&W is formeel het bevoegd gezag voor de MIRT-Verkenning Nedersaksenlijn. Voor verkenning van de Gebiedsontwikkeling Nedersaksenlijn staan Rijk en regio (provincies in samenspraak met de gemeenten) samen aan de lat, ieder vanuit de eigen verantwoordelijkheden.

Meer dan spoor:
Proactief aan de slag met de Brede Welvaartsopgave
Rijk en regio hebben een Startbeslissing voor de MIRT-Verkenning Nedersaksenlijn vastgesteld. De startbeslissing is de formele start van de MIRT-Verkenning. De Startbeslissing is op 7 oktober 2025 genomen door de staatssecretaris van IenW en ziet toe op het spoorse gedeelte van de Nedersaksenlijn. De opgave is echter veel breder, zoals ook in het startdocument bij de startbeslissing verwoord staat. De Nedersaksenlijn is geen doel op zich, maar een middel om de bereikbaarheid te verbeteren om de ruimtelijk-economische ontwikkeling en brede welvaart in de regio te steunen. Uit het MIRT-onderzoek komt dat de lijn een bijdrage levert aan deze ontwikkeling omdat het reistijden verkort en gebieden beter met elkaar verbindt. Er zullen echter altijd nog andere ruimtelijke ingrepen nodig zijn om de potentie van de nieuwe lijn zoveel mogelijk te benutten, zoals extra woningbouw of werkplekken bij de stations. Daarbij is het van belang om ook de gebiedskwaliteiten scherp in het oog te houden en dient de identiteit (het DNA) van het gebied de basis te vormen voor de gehele doorontwikkeling van de lijn op ieder schaalniveau. Dit vereist een intensieve afstemming en samenwerking tussen alle overheden die in het gebied op en langs de spoorlijn te werk gaan.

In het Startdocument MIRT-verkenning Nedersaksenlijn wordt de aanpak voor de MIRT-verkenning nader uitgewerkt. Daarin is onder meer opgenomen dat door de regio parallel – samen met de ministeries van VRO, EZ, BZK en IenW – een startdocument 'Gebiedsontwikkeling Nedersaksenlijn' wordt opgesteld. Dat is dit document.

Op basis van beide startdocumenten stellen Rijk en Regio een integraal plan van aanpak op voor de te doorlopen stappen en om de beide verkenningen gedurende de looptijd zo goed mogelijk op elkaar aan te laten sluiten om zo ook goed op elkaar aansluitende resultaten op te kunnen leveren. Beide verkenningen leveren in samenhang de benodigde beslisinformatie voor de uiteindelijke voorkeursbeslissing voor de Nedersaksenlijn.

Achtergrondkader - Startdocument "Verkenning Gebiedsontwikkeling Nedersaksenlijn"

De MIRT-Verkenning NSL draait om de reiziger, het gaat om de dienstregeling en de spoorinfrastructuur die er nodig is om deze uit te voeren (inclusief stations en een beperkte radius daaromheen), deze wordt nader uitgewerkt door Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ProRail. De Verkenning Gebiedsontwikkeling Nedersaksenlijn draait om de ruimtelijke, economische en sociale uitwerking en impact van de Nedersaksenlijn, met het versterken van de brede welvaart als rode draad. De gebiedsontwikkeling van de Nedersaksenlijn kent een uitwerking op 2 niveaus:

1. Integraal Gebiedsontwikkeling/-perspectief Nedersaksenlijn (hele gebied tussen Groningen en Almelo),
2. Lokaal/regionaal gebiedsperspectief (gemeenten langs de lijn).

Het scopegebied van de MIRT-Verkenning is het spoor en de stations. Het onderzoeksgebied van de Gebiedsontwikkeling gaat veel breder en kijkt naar het gehele invloed- en verzorgingsgebied. De ruimtelijke impact van de spoorlijn, en de locaties van de stations, doch in ieder geval de ruimtelijke keuze hiervan, maakt ook onderdeel uit van deze verkenning en vormt een belangrijke verbindende factor tussen beide verkenningen. Beide verkenningen (MIRT-Verkenning en Gebiedsontwikkeling) leveren in samenhang de beslisinformatie voor de bestuurlijke voorkeursbeslissing Nedersaksenlijn.

Hoofdstuk 1. Aanleiding, opgave en doelstelling

Constaterende dat...

1.1. De Nedersaksenlijn is een rijdende trein

In november 2022 werd het Bidbook Nedersaksenlijn overhandigd aan de Tweede Kamer. In de jaren die volgden zijn vanuit een compacte ambtelijke organisatie grote stappen gezet:

- In het **MIRT-Onderzoek Nedersaksenlijn (2024)** concludeerden Rijk en regio dat de aanleg van de Nedersaksenlijn een impuls op zal leveren voor de ruimtelijk-economische en sociaal-maatschappelijke ontwikkeling van de regio, passend bij het karakter van het gebied. Sociale en economische structuren worden versterkt, investeringen vergroot en de grensoverschrijdende samenwerking verbeterd. In lijn met het MIRT-Onderzoek heeft de regio in oktober 2024 een aanbod gedaan (**van bid naar bod**) waarin het zich hard maakt voor een bij de Nedersaksenlijn passend ruimtelijk integraal beleid: 50.000 woningen, 400-600 hectare aan economische ontwikkeling en samenwerking tussen innovatieve ondernemers, onderwijs, zorg en recreatie.
- In april 2025 werd duidelijk dat het kabinet aanvullend op de al eerder gemaakte reservering budget vrijmaakt voor de Nedersaksenlijn. Daardoor kan er gestart worden met een **MIRT Verkenning**. Op verschillende tafels en op het niveau van de gehele Nedersaksenlijn wordt inmiddels met veel energie en enthousiasme vooruitgekeken naar de toekomst. Gemeenten zijn voortvarend van start gegaan om na te denken over hun (toekomstige) stationsgebieden. Onder andere in Stadskanaal/Nieuw-Buinen, Ter Apel, Veendam, Emmen, Hardenberg en Almelo. De regio's Twente (Twenterand, Almelo), Zwolle (Hardenberg) en Groningen-Assen (Groningen, Midden-Groningen) geven vorm en uitvoering aan hun regionale ontwikkelperspectieven. Eind 2026 gaan er treinen rijden tussen Coevorden en Bad Bentheim. En volgens planning wordt eind 2028 de elektrificatie in gebruik genomen op het traject Mariënberg-Almelo en gaat de nieuwe Vechtdallijnen concessie in.

Crux is om de energie door te zetten en voort te bouwen op wat we al weten.

- We blijven ruimte bieden aan het proces van onderop. Het versterken van de brede welvaart doen we in directe verbinding met inwoners, ondernemers, instellingen en organisaties;
- We zetten de kracht van de compacte organisatie voort en betrekken daarin de diverse overheden langs de lijn (van Almelo tot aan Groningen). Zowel ambtelijk, als ook de managementteams, directies en het bestuur (raden en colleges);
- Er blijft ruimte voor verdiepend onderzoek vanuit een open houding.

1.2. De Nedersaksenlijn is een katalysator voor het versterken van brede welvaart

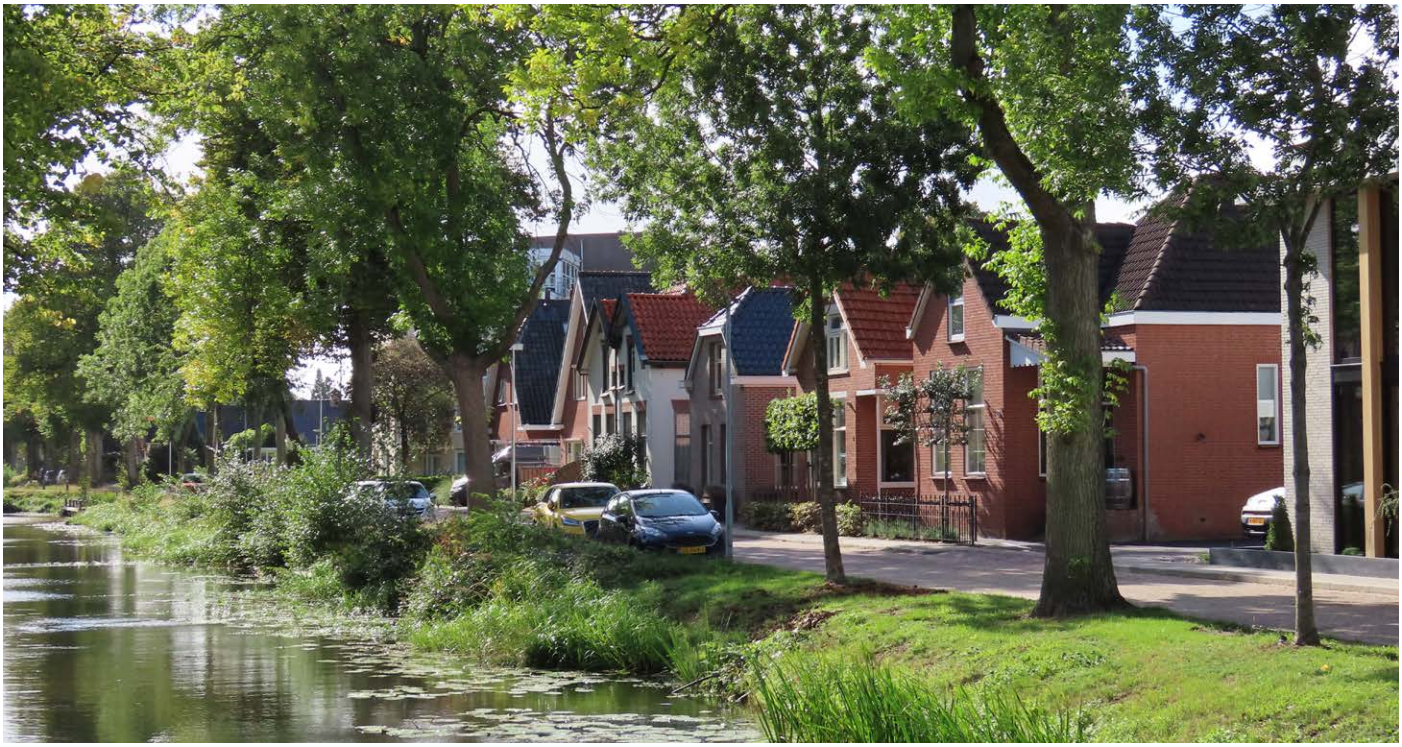
Een treinlijn is veel meer dan een spoorlijn. Het is niet alleen een lijn van A naar B en gaat over meer dan bereikbaarheid. Het leven is goed in de regio. Er is volop dynamiek. De sfeer is gemoedelijk, het is veilig, er is historie, de natuur is dichtbij en er is volop ruimte en rust om te ontspannen. Maar ondanks al die kwaliteiten wijzen onderzoekers ook op het risico van een neerwaartse spiraal. Met name Oost-Groningen en Zuid- en Oost-Drenthe blijven op diverse vlakken achter qua brede welvaart. Economische indicatoren, demografie, woningwaarde, gemiddeld inkomen en afstand tot voorzieningen zijn allemaal zaken die relatief gezien slecht scoren. De Nedersaksenlijn kan een gamechanger zijn richting meer kansengelijkheid en een toekomstbestendige leefbare regio. De Nedersaksenlijn moet ervoor zorgen dat de regio een boost krijgt op het gebied van werk en opleiding; menselijk kapitaal; zorg; voorzieningen; wonen en ruimtelijke ordening; landschap en klimaat; en mobiliteit (samen: brede welvaart).

Concreet gaat dat over:

- Goede bereikbaarheid (per OV en fiets) van banen, (specialistische) zorg, (hoger- en middelbaar) onderwijs en innovatieclusters. In combinatie met het versterken van de economische innovatiekracht en een ruimtelijke positionering die onderlinge uitwisseling en samenwerking bevorderd.
    - Versterking van de stedelijk netwerken Groningen-Veendam-Stadskanaal-Emmen en Emmen-Coevorden-Hardenberg-Almelo.
    - Versterking mogelijkheden voor grensoverschrijdende (internationale) samenwerking.
    - Herkenbaar economisch profiel en versterken van de gezamenlijke agglomeratiekracht.
- Recht doen aan eigenheid, passend bij de lokale identiteit en versterken van de kracht van steden, dorpen, cultuur(historie) en landschap.
    - Een aantrekkelijke, leefbare en toekomstvaste woon- en leefomgeving die blijverschap stimuleert en aantrekkingskracht uitoefent op nieuwe draagkrachtigen.
    - Een duurzaam natuur- en cultuurlandschap dat uitnodigt tot meer recreatie en toerisme.
    - Meer dan een optelsom van delen: kralensnoer van unieke kernen met onderling verbonden en complementaire kwaliteiten, voorzieningen en werkgelegenheid.

Crux is om het brede welvaartsdoel voorop te stellen en deze te concretiseren in de Rijk-regio samenwerking en om op basis daarvan de benodigde stappen vorm te geven.

- Benodigde input leveren op tracé en dienstregeling en optimaliseren van het onderliggende openbaar vervoers- en (fiets)wegennet (denk aan goede lokale en regionale bereikbaarheid van de stations en verbindingen tussen de banen- zorg- en kennisclusters en nieuwe ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld in Emmen Greenwise campus, Makeport Mercurius Stadskanaal, Ter Apel west en IQonIQ/ Maakhal Hardenberg;
- Triple helix samenwerking vanuit een gezamenlijke visie over de economische toekomst en toeristisch-landschappelijke totaalbeleving;
- Programmatische sturing op de spoorzone ontwikkelingen (wonen, werken en voorzieningen);
- Integrale visie op de toekomst van de bestaande woon- en werkgebieden langs de lijn;
- Sturing op omgevingseffecten (inpassing en uitstraling) van tracé en stations;
- Ontwerpen aan plekken waar mensen gelukkig zijn: handelingsperspectief voor onderscheidende ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie, landschap en identiteit.



KADER: Opgave Nedersaksenlijn *(zoals geformuleerd op pagina 13, 14 en 15 van het hoofdrapport MIRT-Onderzoek)*. In het MIRT-Onderzoek zijn een aantal opgaven geformuleerd waar de Nedersaksenlijn een oplossing voor is. Hierin is onderscheid gemaakt tussen de doelstellingen voor binnen de regio (intern) en de verbinding naar buiten de regio (extern).

	Interne regionale oriëntatie	*Externe interregionale oriëntatie*
Werk + opleiding	1A: Verbeteren match tussen bedrijfsleven en onderwijs	1B: Goede bereikbaarheid arbeidsmarkt en innovatieclusters
Zorg + vergrijzing	2A: Betere beschikbaarheid en draagvlak zorgvoorzieningen	2B: Goede bereikbaarheid van specialistische zorg
Voorzieningen + ontgroening	3A: Betere beschikbaarheid en draagvlak voorzieningen	3B: Goede bereikbaarheid van hoger onderwijs en recreatie
Wonen + ruimtelijke ontwikkeling	4A: Prettige woonomgeving en verduurzaming bestaande woningvoorraad	4B: Aantrekkelijk gebied voor nieuwe draagkrachtigen
Landschap + klimaat	5A: Sterke landschappelijke, ruimtelijke en recreatieve waarden, Water en Bodem sturend (WABOS)	5B: Stimuleren en ontsluiten toerisme en landschapswaardering
Mobiliteit	6A: Betere OV-bereikbaarheid: Regionale mobiliteitstransitie	6B: Betere OV-bereikbaarheid + betere balans auto-afhankelijkheid

- **Werk en opleiding**: Maken en innovatie zit in het DNA van de gebieden langs de Nedersaksenlijn. Er zijn in de regio campussen en bedrijven van nationaal en bovenregionaal belang die bepalend zijn voor de brede welvaart in de regio. Bedrijven als deze hebben (hoogopgeleide) mensen met specialistische kennis nodig waarmee de ontwikkeling van clusters en campussen wordt gestimuleerd. Er is sprake van een netto uitstroom van hoogopgeleiden naar andere regio's. Er zijn wel opleidingen in de regio, dit betreft vooral praktische scholing. Voor de jongere die graag naar de HBO of universiteit wil vanuit het middengebied van de Nedersaksenlijn is de reistijd erg lang. Zodanig dat dit een reden is om te kiezen voor een andere opleiding of om uit huis te gaan en dichter bij de opleiding te gaan wonen.
- **Voorzieningen en ontgroening**: Terwijl de verstedelijkingsdruk in Nederland hoog is, zien we dit niet terug in het gebied van de Nedersaksenlijn. Het teruglopende voorzieningenniveau is een belangrijk punt van aandacht. Voorzieningen die belangrijk zijn voor de kwaliteit van leven. Door het verdwijnen van voorzieningen worden de dorpen minder aantrekkelijk, waardoor er meer gezinnen en jonge inwoners vertrekken en de aantrekkelijkheid nog verder afneemt. Ook bedrijven en onderwijsinstellingen staan om jongeren te springen, maar hebben moeite om vacatures in te vullen. Onderzoekers wijzen op het risico van een neerwaartse spiraal.
- **Wonen en ruimtelijke ontwikkeling**: Het leven is goed rond de Veenkoloniën. De sfeer is gemoedelijk, het is veilig, er is veel historie, de natuur is dichtbij en er is volop ruimte en rust om te ontspannen. Toch is de (beroeps) bevolking de afgelopen decennia afgenomen. Dit zien we ook terug in de woningmarkt. Positief is dat de huizen nog betaalbaar zijn, maar doordat de WOZ-waarde niet zo hard is gestegen als in de rest van het land kent dit ook nadelen. Zo is het ingewikkeld om in de woningen te investeren, terwijl hier een belangrijke verduurzamingsopgave zit. Sinds 2019 is de druk op de woningmarkt toegenomen.
- **Zorg en vergrijzing**: De landelijke trend is dat hoog specialistische zorg zich concentreert. Hiermee is men in het gebied van de Nedersaksenlijn voor derdelijns zorg aangewezen op de UMC's in Groningen, Nijmegen, Utrecht of het topklinische ziekenhuis in Zwolle of Enschede. De regionale ziekenhuizen zijn belangrijk voor de tweedelijnszorg, maar ook voor de ondersteuning van de eerstelijnszorg en de voor- en nabehandeling van de derdelijnszorg. Bereikbaarheid is een uitdaging voor zorgvoorzieningen, voor patiënten bezoekers en werknemers.
- **Landschap, klimaat en toerisme**: Het gebied onderscheidt zich door een interessante variatie aan landschappen. Natuur en cultuurlandschap wisselen elkaar af. Deze variatie vraagt om bescherming en waardering zoals ook de in het gebied aanwezige natuurwaarden beschermd worden. Tegelijkertijd kan het gebied het goed aan om meer recreatie en toerisme te faciliteren zonder dat deze waarden worden aangetast. Met de klimaatverandering en aandacht voor de ondergrond, is een verschuiving van de verstedelijking van lage naar hoge gronden op lange termijn goed denkbaar, daarbij uitgaande van het principe Water en bodem sturend (Wabos). Hier kan het gebied van de Nedersaksenlijn een rol in nemen.
- **Mobiliteit**: Voor een belangrijk deel van de opgaven waar het gebied voor staat vormt de beperkte bereikbaarheid een belangrijke verklaring. De bereikbaarheid van grootstedelijke voorzieningen, van opleidingen en van banen voor hoger opgeleiden schiet tekort. Groningen, Emmen en het veenkoloniaal gebied moeten volwaardig onderdeel gaan worden van elkaars Daily Urban Systems. De reistijden met het openbaar vervoer zijn nu fors.

1.3. De Nedersaksenlijn is een traject met verschillende snelheden.

Om ruimtelijk, economisch en sociaal impact te maken met de komst van de Nedersaksenlijn moeten de verschillende projecten, verkenningen en programma's straks -door de projectgrenzen heen- uitlijnen richting hetzelfde brede welvaartsdoel. Dat is een grote uitdaging, want er speelt veel en ook nog eens in verschillende mate van concreetheid:

- Zowel op Rijks- provincie- als gemeenteniveau lopen er diverse verkenningen, visies en programma's (zie ook bijlage 1 – raakvlakken met Rijksbeleid). Denk aan de Ontwerp Nota Ruimte; de ruimtelijke arrangementen; woon- en regiodeals; het Nationaal Programma Vitale Regio's; Nij Begun; de Baanbreker Vrijetijdseconomie; het Masterplan Regiocentra Groningen; het Programma Kansrijk opgroeien; en provinciale en gemeentelijke omgevingsvisies.
- Nog niet voor alle 50.000 woningen en 400-600 hectare aan bedrijven-/campusgebieden uit het regiobod is bekend waar die precies moeten gaan landen. NOVEX Regio's Zwolle en Groningen-Assen en Groningen Masterplan Zeehavens hebben in Rijk-regio verband gezamenlijke ontwikkelperspectieven vastgesteld (en werken aan de uitvoeringsagenda). In Twente werken Rijk en regio aan de totstandkoming van een verstedelijkingsstrategie. Verkend zal moeten worden of met de komst van de Nedersaksenlijn aanpassingen op deze perspectieven nodig zijn. Voor het gebied tussen Coevorden, Emmen en Veendam is een integraal ruimtelijk toekomstperspectief er nog niet. In het kader van Nationaal Programma Vitale Regio's (NPVR) zijn ontwikkelperspectieven in de maak voor Noord- en Oost-Groningen, Zuidoost-Drenthe en Twente.
- In de toekomstige spoorzones ontstaat energie en reuring (van Coevorden Holwert tot een motie in Nieuw-Buinen en een WVG-aanwijzing in Ter Apel) die logischerwijs opgevolgd moet gaan worden door het in dialoog met de omgeving opstellen van gebiedsvisies en concrete plannen.
- Dat er in Stadskanaal/Nieuw-Buinen, Emmen en Ter Apel west nieuwe gebiedsontwikkeling komen ligt voor de hand. Een economische of toeristische toekomstvisie of een vernieuwingsaanpak voor het bestaande bebouwde gebied is nu vaak nog veel minder concreet en tastbaar.

Ondanks de verschillende snelheden (in schaalniveaus en mate van concreetheid) zitten er volop afhankelijkheden en raakvlakken tussen de verschillende delen. De invulling van een grotere gebiedsontwikkeling in Ter Apel west is bijvoorbeeld afhankelijk van de komst van een station (MIRT-Verkenning). En voor de toeristische toekomst van de regio kan het cruciaal zijn dat het station als herkenbare 'recreatieve poort' fungeert richting het landschap van Westerwolde. Daarbij is het van belang om te verkennen wat voor ruimtelijke kwaliteitsimpuls het bredere gebied rondom de Nedersaksenlijn nodig heeft om een dergelijke potentie goed te benutten. Voor de economische ontwikkeling zou het van belang kunnen zijn dat de dienstregeling een snelle verbinding tussen Makeport Mercurius en de kennisinstellingen langs de route (o.a. Universiteit Twente en Groningen) mogelijk maakt. En om het programma voor de nieuwe gebiedsontwikkelingen te bepalen is het nuttig om te weten wat de kwalitatieve vraag is vanuit de bestaande buurten.

Crux is daarom om met alle partijen langs de Nedersaksenlijn (o.a. Rijk, provincies, gemeenten, waterschappen) langdurig over project- en gemeentegrenzen heen samen te werken aan het versterken van brede welvaart in de regio. Dat vraagt:

- Ruimte voor individuele verkenningen, projecten en gemeenten om hun eigen huiswerk te doen. Denk aan ruimte voor gemeenten om aan hun eigen integrale stationsontwikkelingen te werken;
- Faciliteren van integrale wederzijdse uitwisseling, inspiratie en confrontatie tussen alle verschillende sporen en projecten. Besluitvorming op basis van het integrale beeld.
- Een goede regionale toekomststrategie is meer dan de optelsom van lokale omgevingsvisies. Er is een "beste voor de regio" benadering nodig. Niet alles kan en moet overal: besluiten nemen op basis van regionale meerwaarde.
- De meeste gezamenlijke meerwaarde halen uit het beschikbare budget: niet alle projecten los van elkaar zien maar integrale besluitvorming over de budgetten.

1.4. Accenten bij de aanpak

Is vanaf Q1 2026 een aanpak nodig gericht op...

- **Resultaat met meerwaarde**. Een formeel proces waarbij parallel aan de MIRT Verkenning ook de 'Verkenning Gebiedsontwikkeling' stappen vooruit gaat zetten. Met een integraal kernteam (en beoordelingskader) dat borgt dat infrastructuur en ruimte (brede welvaart en ruimtelijke kwaliteit) elkaar wederzijds gaan versterken;

- **Gezamenlijk perspectief**. Een inhoudelijk proces waarin alle partijen langs de lijn (van Groningen tot Almelo) vol enthousiasme samen door kunnen met de structuurversterkingsopgave. Waarin de ambities en het effect van de 50.000 woningen en 400-600 hectare aan bedrijven-/campusgebieden nader worden geconcretiseerd en afgewogen. En waarin Rijk, provincies, regio's, waterschappen en gemeenten gezamenlijk grip houden, inspireren en sturen op het integrale effect van de optelsom van verkenningen, visies en plannen op wisselende abstractie- en schaalniveaus;

- **Bottom up**. Een participatief proces waarin ruimte is om met voldoende diepgang, op het juiste schaalniveau samen met de omgeving (van inwoners tot ondernemers, zorg- en onderwijsinstellingen) vorm te geven aan de toekomst van de spoorzones, regionale economie en het toeristisch profiel;

- **Kwartiermaken**. Een informeel proces waarin bruggen worden gebouwd tussen de verschillende schaalniveaus, onderzoeken, meningen, partijen en belangen door. Vanuit systeembegrip, verhaalkracht en met de blik op het uiteindelijke brede welvaartsdoel.

Hoofdstuk 2. Samenhang met MIRT-Verkenning

Dit hoofdstuk is een eerste aanzet richting het nog op te stellen integrale Plan van Aanpak. In dit integrale plan van aanpak worden de beide Verkenningen (MIRT en Gebiedsontwikkeling) op elkaar uitgelijnd en zal ook worden ingegaan op de stappen en producten die nodig zijn in de verschillende fasen.

2.1. Bijzondere aandacht voor de *R* in MIRT

In het proces lijnen we MIRT-Verkenning en Gebiedsontwikkeling parallel aan elkaar uit:

- Aanlevering van deelproducten op het juiste moment zodat er bij besluitmomenten een integraal besluit (spoor en brede welvaart) genomen kan worden;
- Spiegelen van de stappen zodat beide trajecten op hetzelfde moment voortgang maken en elkaar wederzijds versterken.
- Werken met 'linking pins': personen die in beide trajecten betrokken zijn en gedurende de rit kansen en knelpunten signaleren.

Randvoorwaardelijk voor het versterken van de brede welvaart is dat er een spoorlijn en aantrekkelijke en goed bereikbare stations(gebieden) worden gerealiseerd. Hiervoor is nog veel nader onderzoek nodig, bijvoorbeeld naar de inpassing van het tracé, de uitwerking en ontsluiting van stations en de optimale dienstregelingen. Deze 'spoorse' onderzoeken zullen de komende tijd worden uitgevoerd in het kader van de MIRT-Verkenning Nedersaksenlijn. De tracékeuze, de voorgestane techniek, de locatiekeuze voor stations en de stationsontwikkelingen zijn zeer bepalend voor wat er lokaal mogelijk is qua gebiedsontwikkelingen en realiseren van brede maatschappelijke meerwaarde evenals de impact op de ruimte en ruimtelijke kwaliteit. Het is daarom van groot belang om bij de spoorse uitwerking van de Nedersaksenlijn de effecten op de fysieke leefomgeving en de potentie die ontstaat voor gebiedsontwikkeling integraal mee te wegen. Andersom helpt het voor het maken van ruimtelijke keuzes om scherp te hebben hoe de Nedersaksenlijn (incl. stations) zal worden ingepast en gaat functioneren, zodat de nadere uitwerking van gebiedsontwikkelingen en ruimtelijke ambities hier goed op aansluit. Door deze wisselwerking te creëren kan de aanleg van de Nedersaksenlijn maximaal renderen voor positieve ontwikkelingen in het gebied. En kunnen er meekoppelkansen gevonden worden. Denk bijvoorbeeld aan een gezamenlijke strategie rond grondverwerving om de potentie van de Nedersaksenlijn te maximaliseren.

Hoofdopgaven van de MIRT Verkenning Nedersaksenlijn (uit het startdocument)

- *Het verbeteren van de ov-bereikbaarheid tussen Groningen-Veendam-Stadskanaal-Westerwolde-Emmen-Hardenberg-Twente/Zwolle.*
- *Het verkorten van de ov-reistijd in het gebied.*
- *Het verkleinen van de autoafhankelijkheid in het gebied.*
- *Het op een goede wijze integreren van de bestaande en nieuwe stations in de omgeving. Daarnaast gaat het om het goed ontsluiten van (nieuwe) woningen, onderwijs en arbeidslocaties langs de spoorlijn.*
- *Het bijdragen aan een verbeterde ov-verbinding tussen Nederland en Duitsland, door overstapmogelijkheden te bieden op diverse stations op treinverbindingen naar Duitsland.*

In lijn met de MIRT-spelregels is de MIRT-verkenning Nedersaksenlijn ingericht als trechteringsproces. Eerst wordt de opgave breed geanalyseerd en worden oplossingsrichtingen beschreven. Via een tussenstap waarbij de kansrijke oplossingsrichtingen worden bepaald, wordt toegewerkt naar één politiek-bestuurlijk gedragen voorkeursoplossing, waarbij toereikende financiering inclusief mogelijke cofinanciering duidelijk is. De verkenningsfase is onderverdeeld in vier fasen: startfase, analysefase, beoordelingsfase en besluitvormingsfase.

Planning	Fase MIRT-Verkenning	Fase Gebiedsontwikkeling
Q3 2025 – Q2 2026	**Startfase** (integraal Plan van Aanpak, participatieplan en beoordelingskader) • Ophalen van mogelijke oplossingsrichtingen en maatregelen & aandachtspunten voor verkenning	**A. Startfase** (integraal Plan van Aanpak en participatieplan) • A1. Rondje langs de velden: (A1.1) Inventarisatie van lopende plannen, programma's, lokale ambities, uitdagingen, kwesties, onderzoeks-vragen en processen; (A1.2) concretisering van het programma; (A1.3) Aanscherping van nut en noodzaak van de Nedersaksenlijn (kwalitatief en verhalend opgavedocument). • A2. Stakeholderanalyse en participatieplan. • A3. Integraal Plan van aanpak.
←→ Constante confrontatie tussen MIRT-Verkenning en Gebiedsontwikkeling		
Q3 2026 – Q2 2027	**Analysefase en zeef 1** (van longlist naar kansrijke oplossingsrichtingen) • Uitgangspunten • Nota Reikwijdte en Detailniveau • NKO: Kansrijke oplossingsrichtingen (logische maatregelpakketten)	**B. Regionale toekomstperspectieven**. Variantenstudie op twee schaalniveaus: regionaal toekomstperspectief en spoorzone ontwikkelingen • B1. Opgaven en mogelijke bouwstenen • B2. Ruimtelijke keuzes/ varianten (kwaliteitsambities) in beeld brengen • B3. Draagvlakpeiling en effectbepaling (toetsing aan brede welvaartsopgave). • B4. Formuleren van ontwikkelprincipes • B5. Vaststellen regionaal toekomstperspectief.
←→ Constante confrontatie tussen MIRT-Verkenning en Gebiedsontwikkeling		
Q3 2027 – Q2 2028	**Beoordelingsfase en zeef 2** (van kansrijke alternatieven naar voorkeursalternatief) • Plan MER • Maatschappelijke Kosten Baten Analyse • Ontwerp voorkeursbeslissing	**C. Ontwikkelpad en business cases**. • C1. Opstellen integraal ontwikkelpad (maatregelen, afhankelijkheden, initiatiefnemers en tijd). • C2. Vaststellen programma en business cases per gebieds-ontwikkeling (bekostiging en raming benodigde publieke investeringen)
←→ Constante confrontatie tussen MIRT-Verkenning en Gebiedsontwikkeling		
Q3 2028 – Q4 2028	**Review en besluitvormingsfase** (vaststelling ontwerp) • Financiering en bekostiging • Risicodossier	**D. Uitvoeringsagenda**: Afspraken over ontwikkeling woningbouw en arbeidsplaatsen • D1. Uitvoeringsagenda en doorwerken in beleid
←→ Constante confrontatie tussen MIRT-Verkenning en Gebiedsontwikkeling		
Eind 2028	**Vaststelling voorkeursbeslissing**	

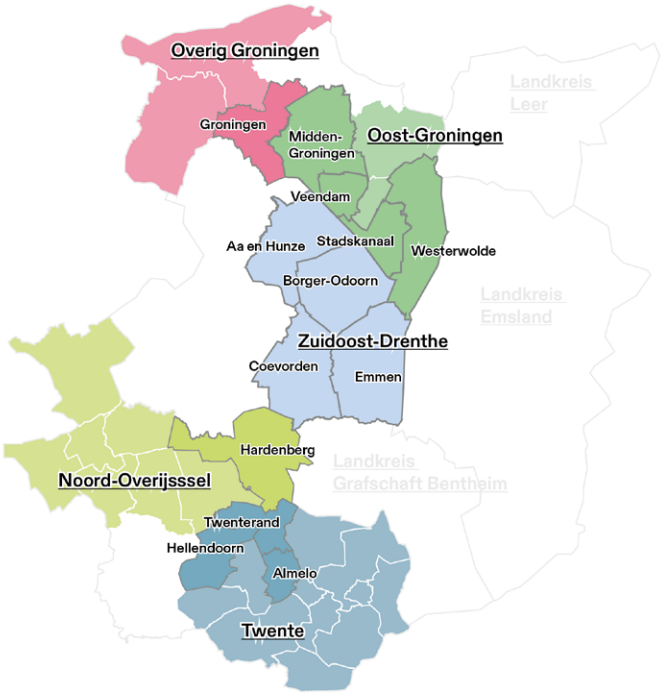
2.2. Iteratief proces: Samen naar regionaal toekomstperspectief

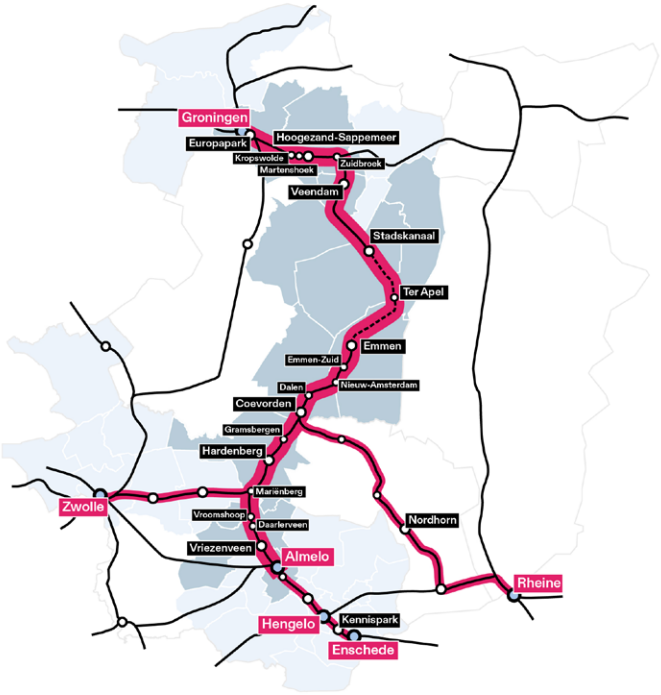
Beschrijving van stappen en producten
Fase A t/m D zijn onderdeel van een iteratief proces middels (ontwerpend) onderzoek. We beginnen in fase A met het ophalen van de stand van zaken in alle plannen, ambities, programma's en processen die een raakvlak hebben met de Nedersaksenlijn. Met welke partijen zijn de verschillende overheden wanneer in gesprek? Welke ontwikkelingen zijn al besloten? Wat zijn belangrijke mijlpalen die gehaald moeten worden? Wat zijn de schuurpunten? En wat moet nog worden onderzocht? Dit soort vragen staan in deze fase centraal. Deze fase leidt uiteindelijk tot een nut- en noodzaak document. Waarin de doelen, ambities en opgaven geformuleerd staan waar de Nedersaksenlijn aan moet voldoen. En tegelijkertijd de onderzoeksvragen concreet worden gemaakt.

In Fase B wordt gewerkt aan een regionaal toekomstperspectief. Het toekomstperspectief is een integrale ruimtelijke toekomstschets van de Nedersaksenlijn (regionale schaal) met daarin een kansrijk tracé, inclusief de daarbij passende gebiedsontwikkeling (lokale schaal). De toekomstschets gaat in op wonen, economie en toerisme met mobiliteit, demografie, water en bodem, landschap, ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie en identiteit als belangrijke raakvlakthema's. Om tot het toekomstperspectief te komen worden een aantal tussenstappen doorlopen waaronder een variantenstudie (ontwerpend onderzoek naar ruimtelijke keuzes) en effectbepaling (doordenken van de brede welvaartseffecten, consequenties en afhankelijkheden van voorliggende keuzes) de belangrijkste zijn. Bouwstenen met goed (brede welvaarts) effect en voldoende draagvlak worden vertaald in een integrale kaart voor 2050 inclusief concrete ontwikkelprincipes (het regionaal toekomstperspectief).

In Fase C staat de vraag centraal wat initiatiefnemers moeten doen (in programma, maatregelen, afhankelijkheden, geld en tijd) om het regionaal toekomstperspectief werkelijkheid te laten worden. De producten die hierbij horen zijn het ontwikkelpad en business cases. Deze worden vervolgens vertaald naar een uitvoeringsagenda, waarin de betrokken partijen wederzijdse afspraken maken (Fase D).

Hoofdstuk 3. Scope van de Gebiedsontwikkeling





Geografische scope

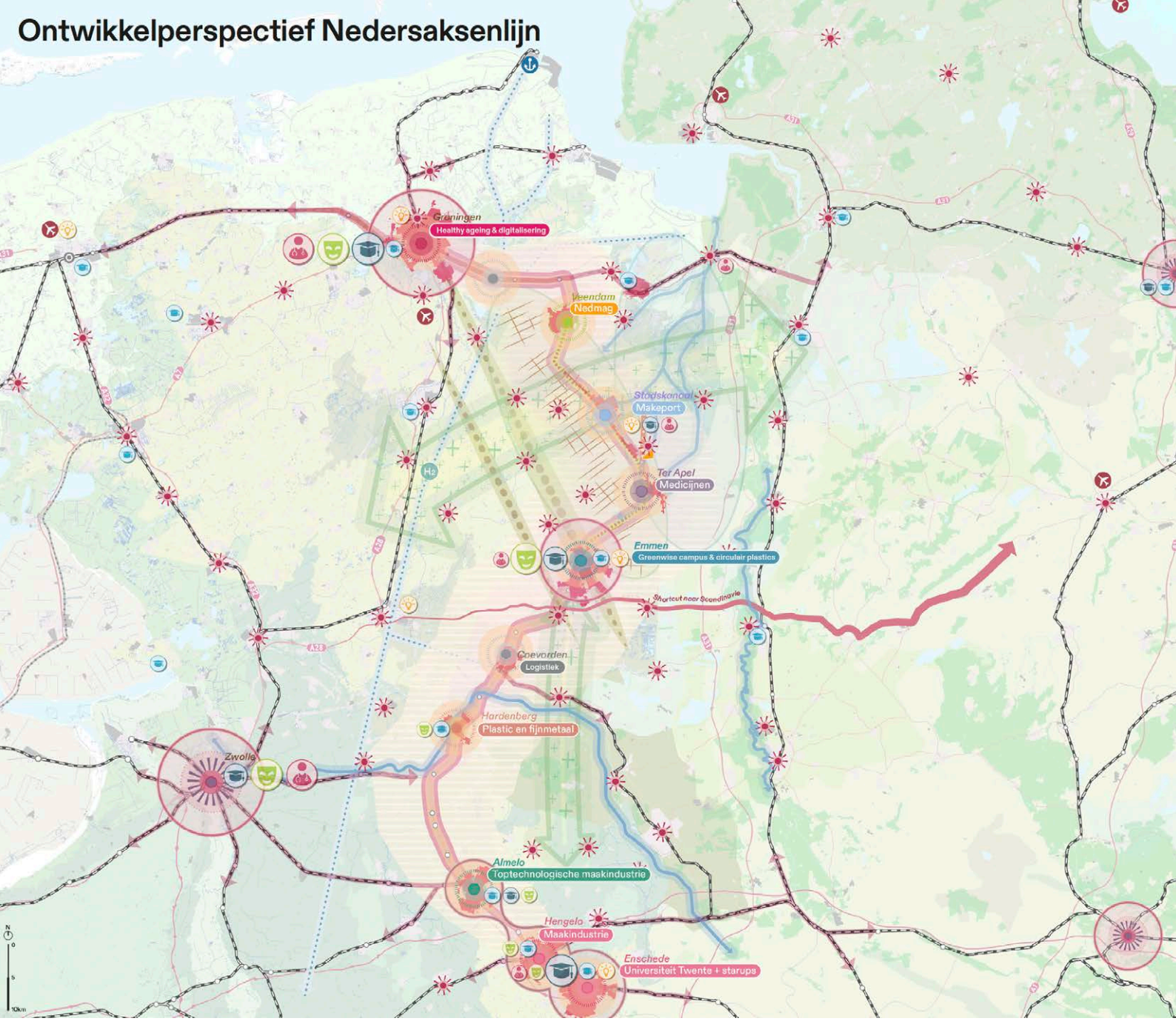
De werkhypothese voor de Gebiedsontwikkeling Nedersaksenlijn is een directe spoorverbinding tussen Groningen, Emmen en Almelo, via Ter Apel. Of er ook daadwerkelijk een station in Ter Apel zal komen is onderdeel van onderzoek in de MIRT-Verkenning.

Voor de spoorzone ontwikkelingen (wonen, werken, voorzieningen, onderliggend mobiliteitsnetwerk en opgaven binnen verstedelijkt gebied) focussen we op locaties in directe nabijheid van de trein(stations):

- Binnen 3km lopen en fietsen van de (toekomstige) treinstations Groningen, Groningen-Europapark, Hoogezand-Sappemeer, Veendam, Stadskanaal, Ter Apel, Emmen, Emmen-Zuid, Coevorden, Hardenberg en Almelo.
- Binnen 1,5km lopen en fietsen van de treinstations Kropswolde, Martenshoek, Zuidbroek, Nieuw Amsterdam, Dalen, Gramsbergen, Mariënberg, Vroomshoop, Daarlerveen en Vriezenveen.
- *In de MIRT-verkenning wordt gekeken naar de potentie van extra stations. Deze nemen we op eenzelfde manier mee als bovenstaande. Met als aandachtspunt dat meer stops langs de route zouden kunnen zorgen voor een langere reistijd (en daardoor de kans dat reizigers een andere keuze maken, omdat de reistijd met een ander vervoermiddel sneller is).*

Voor het toekomstperspectief op de regio (op wonen, economie en toerisme met als raakvlakthema's: mobiliteit, demografie, water en bodem, landschap, ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie en identiteit) focussen we op het grondgebied van de dertien Nedersaksenlijn-gemeenten die direct aan de Nedersaksenlijn liggen: Groningen, Midden-Groningen, Veendam, Aa en Hunze, Stadskanaal, Westerwolde, Borger-Odoorn, Emmen, Coevorden, Hardenberg, Hellendoorn, Twenterand en Almelo. Voor het bodem en watersysteem zijn twee waterschappen van belang (Hunze en Aa's en Vechtstromen).

We beschouwen de brede welvaartseffecten van de Nedersaksenlijn in de context van drie provincies (Groningen, Drenthe en Overijssel) en Duitse Landkreise (Emsland, Grafschaft Bentheim en mogelijk Leer). Daarbinnen ligt de focus op vijf COROP-regio's: Oost-Groningen, Zuidoost-Drenthe, Overig Groningen, Noord-Overijssel en Twente. Bijzondere aandacht is er voor de relaties met kennisinstellingen, zorgclusters en banen in de steden Groningen, Enschede-Hengelo en Zwolle.



- Aa en Hunze is formeel onderdeel van Noord-Drenthe en heeft relaties met zowel Zuidoost-Drenthe als Oost-Groningen (Veendam).
- Met name vanuit Zuidoost-Drenthe is ook de relatie met Dalfsen en Ommen van belang. Als ook de ontwikkelingen op het bestaande spoor tussen Mariënberg en Zwolle.

Inhoudelijke scope

We werken aan een wenkend toekomstperspectief voor de regio (in kaartbeeld en concrete maatregelen). Daarin wordt onderzocht welke ruimtelijke keuzes (locatiekeuze en ontwikkelprincipes) nodig zijn voor een brede groeisprong op het gebied van leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, wonen, economie, voorzieningen, groen en water.

- *Het totale programma zal nog geconcretiseerd en onderbouwd moeten worden (wat is autonoom en wat is ambitie, en wat voor aantallen, doelgroepen, typologie, markt en mobiliteitseffecten horen daarbij?). Startpunt: De regio heeft een bod gedaan voor 50.000 woningen en 400-600 hectare aan economische ontwikkelingen. Deze aantallen liggen in lijn met de nieuwe WLO Hoog (2025). Hierin is voor de Nedersaksenlijn-gemeenten een groei voorzien van ongeveer 70.000 huishoudens, 70.000 inwoners en 35.000 banen (met de kanttekening dat het overgrote deel van deze groei terecht zal komen in de NOVEX-regio Groningen-Assen – te onderzoeken valt of er ook in de kernen buiten de RGA een plus op de ontwikkelingen mogelijk is).*

Het Ontwikkelperspectief uit het MIRT-Onderzoek (oktober 2024) dient als vertrekpunt. In het MIRT-Onderzoek wordt geconcludeerd dat de Nedersaksenlijn als vliegwiel kan dienen voor de sociaaleconomische ontwikkeling van de regio. Dit door het vormen van een verbindende schakel tussen bedrijfsleven en onderwijs, versterking van de arbeidsmarkt, behoud van voorzieningen, versterken van toerisme en het aantrekken van nieuwe inwoners en bedrijven. In het MIRT-Onderzoek wordt de voorkeur uitgesproken voor een tracé dat tussen Stadskanaal en Emmen de N391 volgt, en dus loopt via Ter Apel.

Bijzondere aandacht (verdieping) is nodig op:

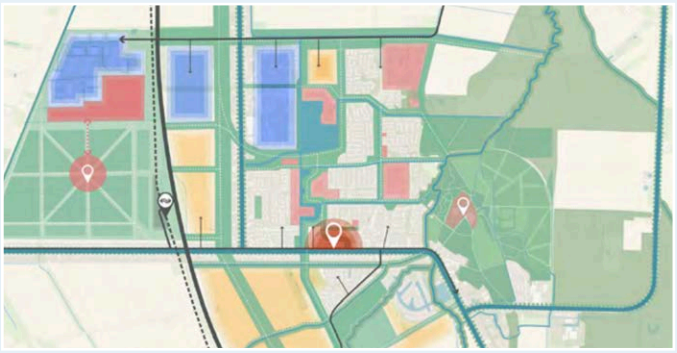
- Het verhaal van de regio (onderscheidende identiteit en ruimtelijke kwaliteit);
- MIRT-Verkenning. Het samenspel tussen spoorse zaken en de impact op ruimtelijke kwaliteit; Mogelijkheden en belemmeringen in relatie tot verschillende NSL-trace's, stationslocaties en dienstregelingen;
- Spoorzone ontwikkelingen. Gebiedsontwikkelingen en kansen in directe nabijheid van de treinstations. Keuzes rondom tracékeuze. Aanhaken van omwonenden en bedrijven en instellingen met veranderkracht;

Kader spoorzone ontwikkelingen: Onderstaande lijst met aandachtspunten ter illustratie *(op basis van eerste inventarisatie in ambtelijke sessie 10 september)*.

- **Groningen**: Gebiedsvisie Europapark en potentie van mogelijke doorkoppeling naar Groningen De Suikerzijde en/of Noord en de gebiedsontwikkelingen daar (denk aan: Duurzaamheidscampus op het voormalige Suikerfabriekterrein).
- **Emmen**: Ambitie voor een schaalsprong in relatie tot functie als regiokern (en bijbehorende voorzieningendraagvlak); ontwikkelingen centrum, revitalisatie naoorlogse buurten, Delftlanden; het slechten van (spoor)barrières tussen stadsdelen; sociale veiligheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid rondom het station; toekomst rangeerterrein en aantakking goederen op GETEC; bereikbaarheid ziekenhuis en Greenwise campus; ontwikkeling NOLS-kwartier.
- **Stadskanaal/ Nieuw-Buinen**: Ambitiedocument Dideldom (o.a. ontwikkeling Makeport Mercurius campus voor de maakindustrie); ontwikkelingen in relatie tot voorzieningen (o.a. bereikbaarheid van zorg en onderwijs); revitalisatieopgave bestaande buurten; toekomst bestaand bedrijvenareaal; (fysieke en sociale) verbinding tussen de twee kernen; verbinding met de Hondsrug; kansen voor vrijetijdseconomie in de Veenkoloniën.

- **Hardenberg**: Doorontwikkeling streek- en voorzieningencentrum en integraal gebiedsplan stationsgebied met integratie van wonen, zorg, onderwijs en werken (vastgelegd in de nota van uitgangspunten, onderdeel uitwerking programma stationsomgevingen NOVEX Regio Zwolle); De verdere groei van de stad vraagt om mobiliteitstransitie waarvoor een kwaliteitsverbetering van het station (MIRT) nodig is en de barrière werking van het spoor opheft.
- **Gramsbergen en Mariënberg**: Verkennen van ruimtelijke kansen, ook in relatie tot frequentieverhoging op de Vechtdallijnen.
- **Bergentheim**: verkennen van heropening station en bijbehorende ruimtelijke kansen voor de kern.
- **Hoogezand-Sappemeer**: Schaalsprong infrastructuur vanuit plannen in het kader van Masterplan regiocentra en NOVEX Groningen-Assen; onderzoek naar ligging van de bestaande stations en optimalisering naar één meer centraal gelegen station, mede in relatie tot ontwikkelkansen; veiligheid spoorkruisingen.

- **Veendam**: Gebiedsontwikkeling voor onder andere toekomstige bedrijventerreinen (o.a. Dallen III in Wildervank). Door in te zetten op extra bedrijventerrein, ruimte bieden aan grotere bedrijven, onder andere op het gebied van health science. Goede openbaar vervoer voorzieningen zijn daarbij onmisbaar. Ook toekomstige uitbreidingsplannen op het gebied van woningbouw, zoals Somertuin, Wildervank Oost en de spoorzone bij station Veendam, zijn daarbij gebaat



- **Ter Apel**: Schaalsprong vanuit Masterplan Regiocentra Groningen (en voorzieningendraakvlak); Ligging station in relatie tot bestaande dorp; Kansen doorontwikkeling medicijnindustrie; poort naar landschap Westerwolde.
- **Aa en Hunze**: Relatie met historische spoorlijn STAR, en spoor door 'achtertuinen'.
- **Coevorden**: Nieuw stationsgebied is gerealiseerd; kwaliteitsimpuls gastvrije binnenstad en kasteelpark; ontwikkeling bedrijventerrein Holwert (westzijde station) naar gemengd stedelijk; nieuw perron Coevorden-Bad Bentheim (verbinding met Duitsland); spoorterminal en goederenaansluiting Europark.
- **Dalen**: Verkennen van mogelijkheden; a-centrische ligging; doorfietsroute Coevorden-Dalen-Emmen-Borger.

- **Almelo**: Ontwikkelvisie Almelo Centraal met woningbouw/verdichting in drie gebieden nabij het station en herontwikkeling van het station tot IC-knoop Almelo Centraal.

- Economisch toekomstperspectief van de regio;
  - Complementariteit van de verschillende (geambieerde) campussen langs de lijn.
  - Kansen voor spoorgoederenvervoer.
  - Synergie met ontwikkelingen vanuit de Economische Agenda voor Groningen en Noord-Drenthe (Nij Begun)

- Kansen met betrekking tot toerisme, ruimtelijke kwaliteit en landschappelijke beleving en wat daar vanuit NSL dan voor nodig is ruimtelijk gezien;

- Toekomst van de bestaande woon- en werkgebieden langs de lijn (in relatie tot demografische veranderingen en herstructureringsopgaven), buiten de genoemde spoorzone ontwikkelingen;

- Kansen voor optimalisaties in het onderliggende mobiliteitssysteem (zoals wegen, doorfietsroutes, overstap op OV en deelmobiliteit, hubs) t.b.v. optimale ontsluiting nieuwe en bestaande stationsgebieden en stimuleren gebruik van de NSL.

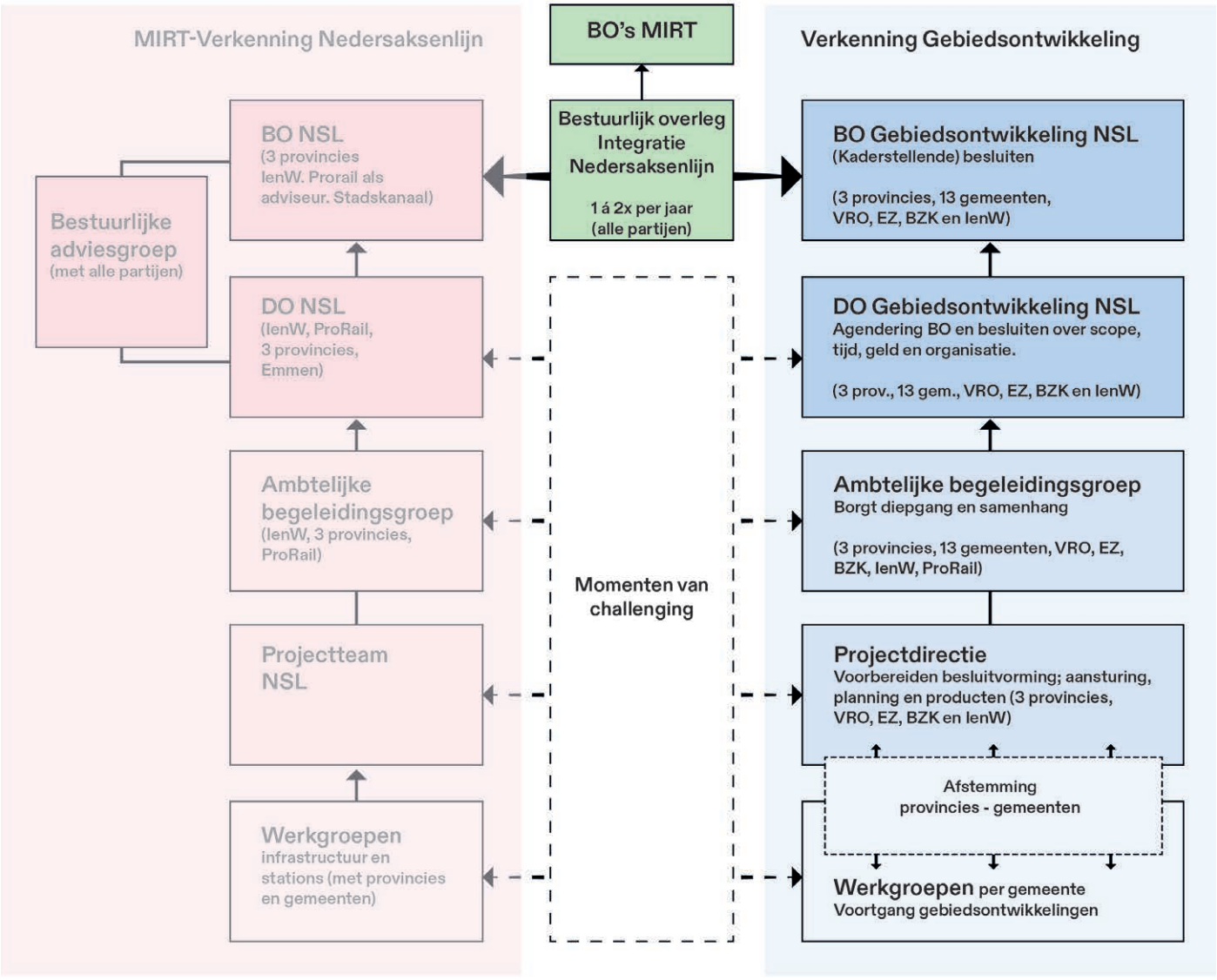
Scope in de tijd

- De werkhypothese is dat de Nedersaksenlijn vanaf ongeveer 2035-2040 zal gaan rijden.
- Voor de spoorzone ontwikkelingen en het regionaal toekomstperspectief zetten we de stip op de horizon in 2050.
- Bij het water en bodemsysteem kijken we naar het jaar 2125 om de langetermijngevolgen van klimaatverandering (zoals wateroverlast, hittestress en droogte) mee te wegen.
- We beschouwen de periode van nu tot aan 2035-2040 om te onderzoeken wat er nu al in gang kan worden gezet bij vervolgstappen in de realisatie van de NSL.

Hoofdstuk 4. Governance en projectorganisatie

In onderstaande figuur wordt de governance en de hoofdopzet van de projectorganisatie uiteengezet. In dit document wordt de governance voor de Verkenning Gebiedsontwikkeling verder toegelicht. Ook ten aanzien van de governance voor de MIRT-verkenning is in onderstaande figuur een hoofdopzet opgenomen; in het op te stellen integrale Plan van Aanpak wordt deze verder geconcretiseerd en toegelicht, inclusief de rollen en taken van de verschillende governanceniveaus.

IenW zal minimaal agendalid zijn voor de Verkenning Gebiedsontwikkeling op de verschillende niveaus, zodat de juiste afstemming plaats vindt tussen de twee Verkenningen.



Hoofdopzet van Governance en Projectorganisatie (linkerdeel uit startdocument MIRT-Verkenning)

Formeel en inhoudelijk proces
Samenwerking aan regionaal toekomstperspectief

In het formele en inhoudelijke proces is het zaak om de integrale verbinding te leggen tussen de MIRT-Verkenning en de Gebiedsontwikkeling. En om de benodigde beslisinformatie op te leveren richting de voorkeursbeslissing.

Te betrekken partijen

- Rijk (VRO, EZ, BZK, IenW)
    - Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (relatie met woningbouw en ruimtelijke ordening)
    - Economische Zaken (relatie met economische structuurversterking en arbeid)
    - Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Herstel Groningen (relatie met herstel Groningen, Nij Begun (Economische Agenda en Sociale Agenda) en Nationaal Programma Vitale Regio's)
    - Infrastructuur en Waterstaat (relatie met de hoofdrailinfrastructuur, het onderliggend mobiliteitsnetwerk en trekker van de MIRT-verkenning)
- 3 provincies: Groningen, Drenthe, Overijssel
- 13 Nedersaksenlijn-gemeenten: Groningen, Midden-Groningen, Veendam, Aa en Hunze, Stadskanaal, Westerwolde, Borger-Odoorn, Emmen, Coevorden, Hardenberg, Hellendoorn, Twenterand en Almelo
- 2 waterschappen: Hunze en Aa's, Vechtstromen
- Op afstand: 2 Duitse Landkreise (Emsland en Grafschaft Bentheim) en raakvlakgemeenten (Zwolle, Dalfsen, Ommen, Borne, Hengelo, Enschede).

Taken en verantwoordelijkheden

De taken en verantwoordelijkheden binnen de Verkenning Gebiedsontwikkeling Nedersaksenlijn worden als volgt georganiseerd:

- **BO Gebiedsontwikkeling NSL**. Bestuurlijk Overleg waarin regio en Rijk (kaderstellende) besluiten nemen over de verkenning. Deelnemers aan het overleg zijn de betrokken 3 provincies, 13 gemeenten en de ministeries van IenW, VRO, EZ en BZK.

- **DO Gebiedsontwikkeling NSL**. Directeurenoverleg waarin regio en Rijk adviseren over agendering en besluitvorming in het BO. Daarnaast besluit het

DO over het beschikbaar stellen van personele en financiële middelen en wordt er besloten over scope, tijd, geld, organisatie binnen de door het BO vastgestelde kaders. Deelnemers aan het overleg zijn de 3 provincies, 13 gemeenten en de ministeries van IenW, VRO, EZ en BZK.

- **ABG Gebiedsontwikkeling NSL**. De ambtelijke en bestuurlijke besluitvorming wordt voorbereid vanuit de projectdirectie en begeleid door een ambtelijke begeleidingsgroep. De ABG borgt inhoudelijke diepgang en samenhang. In deze begeleidingsgroep nemen naast de 3 provincies, 13 gemeenten en de ministeries van VRO, EZ en BZK ook IenW en ProRail plaats. Vanuit deze begeleidingsgroep zal ook de verbinding gelegd worden met de bestuursadvisering van de verschillende deelnemende overheden.

- **Projectdirectie Gebiedsontwikkeling NSL**:
  - De projectdirectie bereidt de besluitvorming voor, en is verantwoordelijk voor het voorbereiden en vrijgeven van de informatie die nodig is voor de besluitvorming in het DO/BO. Het doel is om overeenstemming te bereiken over kaders, opdrachten, resultaten etc. Alle inhoudelijke resultaten worden hier integraal besproken.
  - De projectdirectie wordt voorgezeten door de projectdirecteur Gebiedsontwikkeling Nedersaksenlijn. Daarnaast zijn in de projectdirectie in ieder geval de volgende taken/functies vertegenwoordigd: projectsecretariaat, ondersteuning, omgevingsmanagement, communicatie, financiën/projectbeheersing. Deze leden van de projectdirectie werken op basis van het principe ‘zonder last en ruggespraak’ wat betekent dat deelnemers kennis, kunde en netwerk vanuit hun moederorganisatie meenemen, maar niet de belangen. Daarnaast nemen in de projectdirectie ook deel de 3 provincies en de ministeries van IenW, VRO, EZ en BZK.
  - De projectdirectie draagt zorg voor de dagelijkse aansturing en de inhoudelijke voorbereiding van producten.
  - Verder borgt de projectdirectie de samenhang en de afstemming tussen de werkgroepen en regionale uitwerkingen. Ze draagt zorg voor de voorbereiding van DO en BO, voor de overallplanning en het bovenlokale omgevingsmanagement.
    Waar nodig schakelen zij ondersteuning in (bijvoorbeeld van advies- en ingenieursbureaus). De afzonderlijke provinciale projectteams dragen zorg voor het ‘eigen’ deel van het ‘lokale’ omgevingsmanagement richting gemeenten, bewoners en bedrijfsleven. Het overkoepelend omgevingsmanagement wordt op het niveau van de projectdirectie geregeld.

- **Werkgroepen per gemeente**. Thematische en integrale teams vanuit de betrokken gemeenten. Zijn verantwoordelijk voor de voortgang in de gebiedsontwikkelingen en input richting projectdirectie en ambtelijke begeleidingsgroep. Gemeenten hebben intern de beleidsvrijheid om plannen te ontwikkelen. In de werkgroepen vindt vanuit een regionale blik onderlinge afstemming plaats tussen gemeenten (bijvoorbeeld in de vorm van maakdagen).

Hoofdstuk 5. Participatie

Dit hoofdstuk is een eerste aanzet richting het nog op te stellen participatieplan. In dat kader zal een gedegen stakeholderanalyse plaats vinden. En worden de verschillende trajecten op elkaar uitgelijnd. Ook wordt hierin de samenhang geborgd met de participatie uit de MIRT-Verkenning.

In het proces kennen we verschillende mate van participatie

- Betrekken van overheden van Groningen tot Almelo en verbinding met Duitsland;
- Bij de nieuwe stationsontwikkelingen wordt de omgeving (o.a. omwonenden (specifiek ook jongeren), ondernemers, instellingen en bedrijven) betrokken. Zichtbaarheid is belangrijk, bijvoorbeeld op locatie en in de vorm van placemaking;
- Experts zoals ondernemers, bedrijven, (kennis) instellingen, LTO en sociale planbureaus worden betrokken bij de landschappelijk-toeristische, economische visie en effecten op het gebied van brede welvaart;
- Door 'leading actors' (baathebbers) op het juiste moment te betrekken kan gelijktijdig gewerkt worden aan alternatieve vormen van bekostiging.

Participatief proces
Verandering begint van onderop

Bij de fasen van het Bidbook en het MIRT-Onderzoek zijn diverse stakeholders betrokken geweest. De Nedersaksenlijn is bottom-up geïnitieerd, met steun vanuit de omgeving, de ondernemers, jongeren en instellingen uit het gebied. Inwoners wonen hier vaak al generaties lang. Zij voelen zich sterk met 'hun grond' verbonden en zijn loyaal aan hun gemeenschap. Inwoners zijn erg zelfstandig, actief en betrokken bij alles wat er in hun streek gebeurt. Deze kracht willen we ten volle benutten. Met behulp van de collectieve intelligentie van de regio maken we uiteindelijk betere plannen. We gaan het samen doen.

Formele participatie MIRT-Verkenning
Na het nemen van de Startbeslissing stellen Rijk, ProRail en regio gezamenlijk een Participatieplan op. Dit plan kijkt zowel naar de MIRT-Verkenning als de Verkenning Gebiedsontwikkeling. Het moet voor belanghebbenden zo helder mogelijk zijn welke participatie over wat op dat moment aan de orde is. Daarbij moet een goed onderscheid gemaakt worden tussen de vragen die spelen in het kader van deze MIRT-Verkenning en vragen die breder spelen, bijvoorbeeld als gevolg van de Verkenning Gebiedsontwikkeling. In de startfase van de MIRT-verkenning wordt het participatieplan concreet uitgewerkt, en wordt dit gedeeld met de omgeving. De definitieve participatieaanpak geeft invulling aan vragen als in welke vorm de verschillende belanghebbenden betrokken gaan worden en langs welk tijdpad.

Omgevingsparticipatie in de spoorzones van Emmen, Stadskanaal en Ter Apel
Voor o.a. de spoorzones van Groningen, Groningen Europapark, Almelo, Hardenberg en Coevorden zijn toekomstplannen al in vergevorderd stadium. Coevorden Holwert verandert van kleur en huisvest straks onderwijslocatie De Nieuwe Veste. Ook Hardenberg krijgt een opwaardering. Hier biedt de spoorzone straks plaats aan studenten, ondernemers, scholieren, onderzoekers en sporters. Om dit voor elkaar te krijgen zijn naast inwoners, IQonIQ, Saxenburgh Medisch Centrum, het Regionaal Techniek Centrum en diverse scholen aangehaakt. De gemeente heeft de Nota van Uitgangspunten hiervoor vastgesteld en gaat een participatietraject aan.

Voor Emmen, Stadskanaal/Nieuw-Buinen en Ter Apel gaat er straks veel veranderen met de komst van de Nedersaksenlijn. De gemeenten sorteren hier momenteel met toekomstplannen op voor. Hier moeten de stationslocaties straks levendige, gemengde gebieden worden als nieuwe visitekaartjes van het verstedelijkte gebied en van de Nedersaksenlijn als geheel. Dat vraagt om stakeholders met veranderkracht, om het goed betrekken van inwoners, dorps-/ buurtverenigingen en omwonenden en om placemaking (zodat de nieuwe locaties langzaam kunnen worden omarmd door de gemeenschap).

Emmen.
- Aan te haken sleutelspelers: GETEC PARK.Emmen, Wildlands Adventure Zoo, Atlas Theater, Esdal college, Treant Scheper ziekenhuis, Greenwise campus, NHL Stenden, Hondsrug college, Drenthe college, Rensenpark, Ondernemend Emmen, De Koepel/Vlinderstad.
- Potentieel visitekaartje: Rensenpark, Raadhuisplein, Wildlands Adventure Zoo, Greenwise Campus.

Stadskanaal/Nieuw-Buinen
- Aan te haken sleutelspelers: Makeport Mercurius, Noorderpoort, Ubbo Emmius, GAP Academy, Dok4, Treant, Astron (in relatie tot de LOFAR radiotelescoop nabij Buinen), Goedewagen, STAR, en de ondernemersverenigingen.
- Potentieel visitekaartje: oude Philipsfabriek (Makeport Mercurius)

Ter Apel.
- Aan te haken sleutelspelers: Ofichem Group Ter Apel, Avebe, Ten Kate Vetten, COA.
- Potentieel visitekaartje: toeristisch recreatief gebied met de Kloosterenclave in Ter Apel zelf, het Ruiten Aa-dal en onder andere de vesting Bourtange en de Burcht Wedde in de rest van Westerwolde.

Triple-helix samenwerking op economie en toerisme
De Nedersaksenlijn biedt kansen om de regionale economie aan te jagen. Denk bijvoorbeeld aan het aantrekkelijker worden voor nieuw talent. En aan het versterken van het toeristisch product van de regio. Uiteindelijk zijn er samenwerkingsverbanden nodig tussen onderwijs, ondernemers en overheden (= triple helix). Ook in de toekomstperspectieffase kunnen eerste verbindingen worden gelegd.

Eerste aanzet (illustratief):
- In relatie met: Kwartiermakerij Economische Agenda en de nog op te richten stichting Economische Agenda (vanaf 2026). De Economische Agenda voor Groningen en Noord-Drenthe (Nij Begun) is bezig een triple-helix samenwerking op economie en toerisme op te zetten.

- Belangenbehartigers en regioverbinders: Ondernemersverenigingen, Stichting Nedersaksenlijn, VNO-NCW, Dutch Tech Zone, Ondernemend Emmen;

- Campussen, clusters economie en goederenvervoer: Greenwise Campus, Green PAC Emmen, IQonIQ Hardenberg, Makeport Mercurius, Euroterminal

ETECH, Veendam railterminal, GETEC PARK.Emmen;

- Kennisinstellingen: Rijksuniversiteit Groningen, Universiteit Twente, Hanzehogeschool, NHL Stenden, Windesheim, Saxion, ArtEz, Noorderpoort, DC Terra, Alfa-college, Zone.college, ROC van Twente.

- Zorginstellingen: UMCG, Treant Zorggroep, Saxenburgh Medisch Centrum, Zorgbelang Drenthe;

- Grote spelers: zoals Avebe, Teijin Aramid, Wavin Hardenberg, Intergas Coevorden, Masévon Hardenberg, VDL Wientjes Emmen, Moderna Textielservice Hardenberg, Harwig Emmen en COA Ter Apel;

- Spelers in toerisme en recreatie: Wildlands Adventure Zoo, Museumdorp Orvelte, Plopsa Indoor, Veenkoloniaal museum, Hunebedcentrum, Attractiepark Slagharen, Recreatieschappen Twente en Drenthe, STAR, Klooster Ter Apel, VVV, Marketing Drenthe, Marketing Oost en Twente Marketing.

Advies-/ jongerenraad Nedersaksenlijn
Een adviesraad is een platform waarin vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld, zoals bedrijven, kennisinstellingen en belangenorganisaties, hun visie en advies kunnen geven over het project Nedersaksenlijn. Doel van de adviesraad is om de opvattingen van het maatschappelijk middenveld op te halen en mee te nemen in de besluitvorming.

Stichting Nedersaksenlijn
Met de stichting Nedersaksenlijn is afgesproken dat zij op gezette tijden worden geïnformeerd, zodat de stichting haar werkzaamheden op een goede manier kan uitvoeren.

Informeel proces
Inhoudelijk reflecteren en spiegelen

Een informeel proces waarin bruggen worden gebouwd tussen de verschillende schaalniveaus, onderzoeken, meningen, partijen en belangen door. Vanuit systeembegrip, verhaalkracht en met de blik op het uiteindelijke brede welvaartsdoel.

Kwartiermaken vanuit ‘rondje langs de velden’
- Verdiepen op identiteit en brede welvaart: Ophalen van bijzonderheden, kwaliteiten en opgaven/ uitdagingen in de verschillende plaatsen langs de lijn;
- Doorontwikkeling van het ‘verhaal van de Nedersaksenlijn;
- Thermometer in lopende (spoorzone) ontwikkelingen: identificeren van vervolgvragen, afhankelijkheden, dilemma’s en barrières die ingebracht moeten worden in het onderzoek.

Kennis van buiten
Met de Nedersaksenlijn vindt er een forse investering in het gebied plaats. De totaalkosten bedragen ruim 2 miljard voor alleen al de infrastructuurinvesteringen uit deze MIRT-verkenning. Dergelijke impulsen dienen zich - zeker in deze regio niet elk jaar aan. Tegelijkertijd hebben ze juist een langjarig structureel effect. Daarom wordt voorgesteld om met dit bewustzijn ook aandacht te besteden aan de ruimtelijke kwaliteit van de plannen. Het geldt zowel voor de Verkenning Gebiedsontwikkeling, als ook de MIRT-Verkenning. Elke keer kan de vraag gesteld worden wat betekent de Nedersaksenlijn voor een plek? Verandert de relatieve ligging van de bestaande stations? En wat betekent het als door de komst van een nieuw station een kern fors kan groeien? Dergelijke groeivragen verdienen aandacht voor kwaliteit. Partijen langs de lijn kunnen en zullen elkaar inspireren, maar ook wordt erop ingezet om op gezette tijden kenners van buiten met aanzien uit te nodigen om de partijen te helpen dit project op de juiste wijze verder te helpen. In het integrale Plan van Aanpak zal verder ingegaan worden op de manier waarop. Met enige regelmaat zal een atelierdag bij één van de gemeenten of bij een ander inspirerend project worden georganiseerd.

Hoofdstuk 6. Planning

De planning van de Verkenning Gebiedsontwikkeling loopt qua stappen en besluitvorming gelijk op met die van de MIRT-Verkenning. Verdere uitwerking van deze planning volgt in het integrale Plan van Aanpak. Zie de uitgebreide versie van onderstaand schema in hoofdstuk 2.

Planning	Fase MIRT-Verkenning	Fase Gebiedsontwikkeling
Q3 2025 – Q2 2026	**Startfase**	**A. Startfase** (integraal Plan van Aanpak, participatieplan en opgavedocument)
Q3 2026 – Q2 2027	**Analysefase en zeef 1**	**B. Regionale toekomstperspectieven: Variantenstudie op twee schaalniveaus**: regionaal toekomstperspectief en spoorzone ontwikkelingen
Q3 2027 – Q2 2028	**Beoordelingsfase en zeef 2**	**C. Ontwikkelpad en business cases per gebiedsontwikkeling**
Q3 2028 – Q4 2028	**Review en besluitvormingsfase**	**D. Afspraken over ontwikkeling woningbouw en arbeidsplaatsen (uitvoeringsagenda)**
Eind 2028	**Vaststelling voorkeursbeslissing**	

Hoofdstuk 7. Financiën

Zoals aangegeven in het Startdocument voor de MIRT-verkenning reserveert de regio € 5 miljoen voor de verkenning gebiedsontwikkeling stations langs de Nedersaksenlijn. De studiekosten van de Verkenning Gebiedsontwikkeling worden uit dit budget betaald. Voor de regionale cofinanciering wordt uitgegaan van een verdeling tussen provincies en gemeenten van 75% - 25%. Over de afzonderlijke bijdrage van individuele gemeenten worden nog nadere afspraken gemaakt.

Bijlage 1. Raakvlakken met Rijksbeleid

We bouwen verder op dat wat al in gang gezet is

Reactivering spoorlijnen in het gebied van de Nedersaksenlijn
Op 1 mei 2011 werd station Veendam heropend, waardoor na bijna zestig jaar de treinverbinding met Groningen terugkeerde. De spoorlijn verving succesvol de busverbinding: sinds 2011 is het aantal reizigers, ondanks corona, met meer dan 25% gestegen. Ook in Duitsland kreeg de Bentheimer Eisenbahn het, samen met de regionale Duitse overheden, voor elkaar om weer reizigerstreinen te laten rijden tussen Bad Bentheim, Nordhorn en Neuenhaus. Vanaf 2027 rijdt deze trein verder naar Coevorden. Daarnaast onderzoeken de provincie Overijssel, ProRail en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de mogelijkheden voor een rechtstreekse verbinding Zwolle-Twente-Münster, waarmee vanaf station Almelo een overstap mogelijk is van/naar ICE-station Münster.

Elektrificatie Mariënberg-Almelo en gunning concessie Vechtdallijnen
In 2023 is besloten het traject Mariënberg en Almelo te elektrificeren, gefinancierd door Overijssel en het Rijk. Hiermee komt er bovenleiding van Emmen tot en met Almelo. De provincie Overijssel fungeert hierbij als opdrachtgever richting ProRail. Begin juli 2025 is de concessie Vechtdallijnen (Zwolle-Emmen & Hardenberg-Almelo) opnieuw gegund door de provincies Overijssel en Drenthe. Volgens planning wordt eind 2028 de elektrificatie in gebruik genomen. Op dat moment start ook de nieuwe concessie met elektrisch materieel. De concessie Vechtdallijnen loopt tot 2043.

Nationale Omgevingsvisie en brede welvaart
In 2022 hebben Rijk en Regio samen – in kader van de Nationale Omgevingsvisie - een omgevingsagenda Noord-Nederland ontwikkeld. Uit de werkplaatsen “Toekomstkracht” en “Wijkvernieuwing” bleek dat Oost-Groningen en Zuidoost-Drenthe een nieuw toekomstperspectief nodig hebben, waarbij bereikbaarheid een sleutelrol speelt. De Nedersaksenlijn kan worden gezien als levensader die bijdraagt aan het keren van de achterblijvende brede welvaart.

Nij Begun
Het rapport “Groningers boven Gas” (februari 2023) toonde aan dat zestig jaar gaswinning Nederland veel welvaart bracht, maar dat inwoners van het winningsgebied onevenredig de lasten droegen. Met ‘Nij Begun” reageerde het kabinet met 50 maatregelen om dit onrecht te herstellen. Bereikbaarheid en mobiliteit zijn daarbij een speerpunt: zo wordt geïnvesteerd in infrastructuur, waaronder de reactivering van Veendam-Stadskanaal als eerste fase van de aanleg van de Nedersaksenlijn. Het is van belang dat de Nedersaksenlijn goed aansluit bij de Economische en Sociale Agenda van Nij Begun.

- De Economische Agenda is een investeringskader voor de komende dertig jaar. De Economische Agenda voor Groningen en Noord-Drenthe staat voor het versterken van samenwerking. Die samenwerking speelt zich af op vele fronten: tussen landelijke, regionale en Europese overheden, kennisinstellingen, bedrijven, inwoners en maatschappelijke organisaties. De agenda wordt de aanjager van deze samenwerking gericht op het vergroten van het aanpassingsvermogen en de aantrekkelijkheid van de regio. Voor de Economische Agenda heeft het kabinet van 2026 tot 2056 jaarlijks 100 miljoen euro beschikbaar gesteld en een eenmalige impuls van 250 miljoen euro. De Economische Agenda zet in op generieke investeringen in Onderwijs, Kennis en Arbeidsmarkt, Ruimte voor Bedrijvigheid, Digitalisering en Positionering en Profilering van de regio. Daarnaast is er thematische inzet op duurzame energie, gezondheid, landbouw, industrie en vrijetijdseconomie.

- De Nedersaksenlijn staat in de Economische Agenda genoemd als randvoorwaardelijk voor het behalen van de doelen van de agenda. De sociale agenda moet ervoor zorgen dat Groningen en Noord-Drenthe in de komende dertig jaar weer op het landelijk gemiddelde komen op het gebied van: (mentale) gezondheid, leefbaarheid, kansen voor kinderen, jongeren en de volgende generatie en deelname aan werk en verminderen van armoede. Hierbij is specifiek aandacht voor kinderen en jongeren die opgroeien in een minder kansrijke omgeving. Hiervoor zijn zestien concrete maatregelen uitgewerkt. Die vormen de kern van de sociale agenda.

Masterplan Regiocentra provincie Groningen / Regio Deal Regiocentra Groningen
Op 27 september 2024 is het convenant Regio Deal Regiocentra Groningen vastgesteld. De provincie Groningen kenmerkt zich door een sterk stedelijk netwerk met Groningen als centrum met internationale aantrekkingskracht en 11 regiocentra die onder druk staan door ruimtelijke, volkshuisvestelijke, sociale en economische uitdagingen. Om hun cruciale rol te behouden is nieuw perspectief nodig, met integrale investeringen in vitaliteit, leefbaarheid en kwaliteit. Het Masterplan Regiocentra biedt hiervoor een investeringsagenda voor de komende 10 tot 15 jaar, gericht op structurele versterking van de brede welvaart.

Nationaal Programma Vitale Regio's (NPVR)
Najaar 2024 is als antwoord op het rapport Elke regio Telt! (ROB, RvS en RLI, maart 2023) het Nationaal Programma Vitale regio's aangekondigd. Hierin wordt in een structurele Rijk-regio samenwerking geïnvesteerd in het verminderen van regionale verschillen en het versterken van de brede welvaart. Vanuit het NPVR wordt met 11 specifieke regio's samengewerkt aan een langetermijnplan en daaruit volgende uitvoeringsagenda, waaronder de regio's Noord- en Oost- Groningen, Zuid- en Oost- Drenthe en Twente. Het NPVR richt zich op drie doelstellingen:

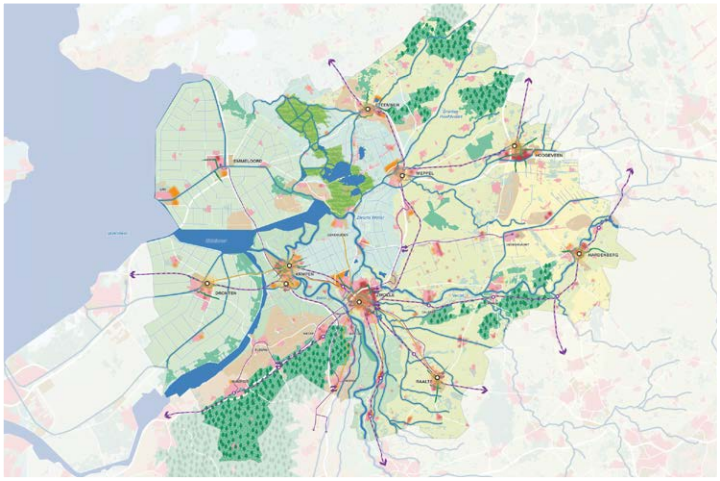
1. Veilige en leefbare regio's: het verbeteren van de kwaliteit en veiligheid van de leefomgeving in regio's met onder andere expliciete aandacht voor een passende woningvoorraad, herstructurering en transformatie en verduurzaming van de gebouwde omgeving en een gezonde groene leefomgeving.
2. Een duurzaam en bereikbaar voorzieningenniveau dat ondersteunend is aan de vitaliteit en het beoogde toekomstperspectief van de regio's en het behoud van de aantrekkelijkheid en leefbaarheid in deze regio's voor inwoners.
3. Een gezonde en kansrijke toekomst voor inwoners in de regio's, waaronder gezond opgroeien en oud worden, ontwikkelkansen in het onderwijs, perspectief op werk en regionale economische ontwikkeling.

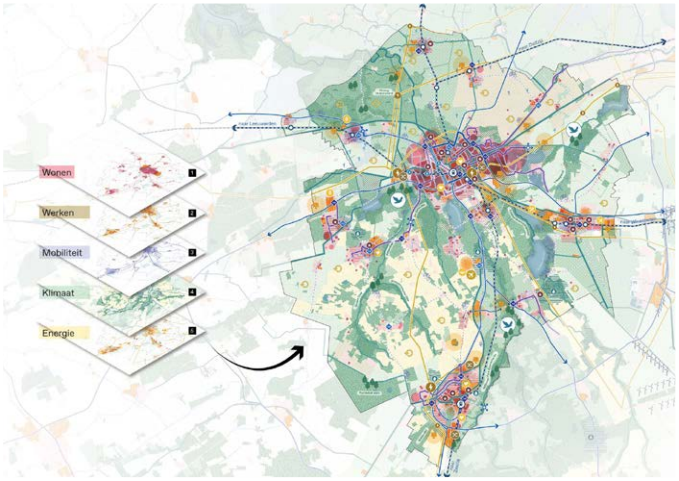
Regio Deal Oost-Groningen II
De regio Oost-Groningen is een plattelandsregio die bestaat uit de gemeenten Oldambt, Pekela, Veendam, Stadskanaal en Westerwolde. De regio kampt met een meervoudige en complexe opgave, die bestaat uit economische, sociale en ruimtelijke aspecten. De basis in deze opgave is de relatief grote groep kwetsbare inwoners, die vaak al meerdere generaties moeite heeft om mee te komen in de maatschappij. De Regio Deal Oost-Groningen II ondersteunt inwoners en ondernemers door een gezonde leefstijl te bevorderen, de kansenongelijkheid en armoedeproblematiek te verkleinen en de leefbaarheid en veiligheid in de kwetsbare dorpen en wijken te vergroten.

- Zo wordt er in de regio gewerkt aan een collectief aanbod voor ondersteuning van alle zwangeren en jonge ouders, en wordt eenzaamheid onder inwoners aanpakt door activiteiten en ontmoetingen te organiseren.
- Door samen op te trekken met bedrijfsleven en onderwijs wordt innovatie in de regio versterkt en kunnen werknemers door (blijven) leren.
- De regio kent relatief veel panden die kwetsbaar zijn voor ondermijning, in de Regio Deal worden een aantal van deze panden (per gebied) aangepakt.

Door regionale overheden in Oost-Groningen is het Masterplan Oost-Groningen opgesteld (mei 2024), als onderdeel van de Toekomstagenda Groningen. In dit Masterplan is aandacht voor vijf ambities: kansen om te groeien, goed bereikbaar, gezond en gelukkig, goed wonen, groen en duurzaam.

Zuid- en Oost-Drenthe II
Binnen de Regio Deal Zuid- en Oost-Drenthe werken de gemeenten Borger-Odoorn, Coevorden, Emmen, Hardenberg en Hoogeveen, de provincies Drenthe en Overijssel en het Rijk aan een sterke toekomst voor deze regio. Dit doen ze in samenwerking met het regionale bedrijfsleven, kennisinstellingen, woningbouwcorporaties, zorg- en welzijnsorganisaties, recreatie- en





toerismesector en inwoners. De belangrijkste opgaves in de regio waar in deze Regio Deal aan wordt gewerkt zijn intergenerationele armoede, een kwetsbare economie, vergrijzing en ontgroening, kansenongelijkheid en een afnemend voorzieningenniveau.

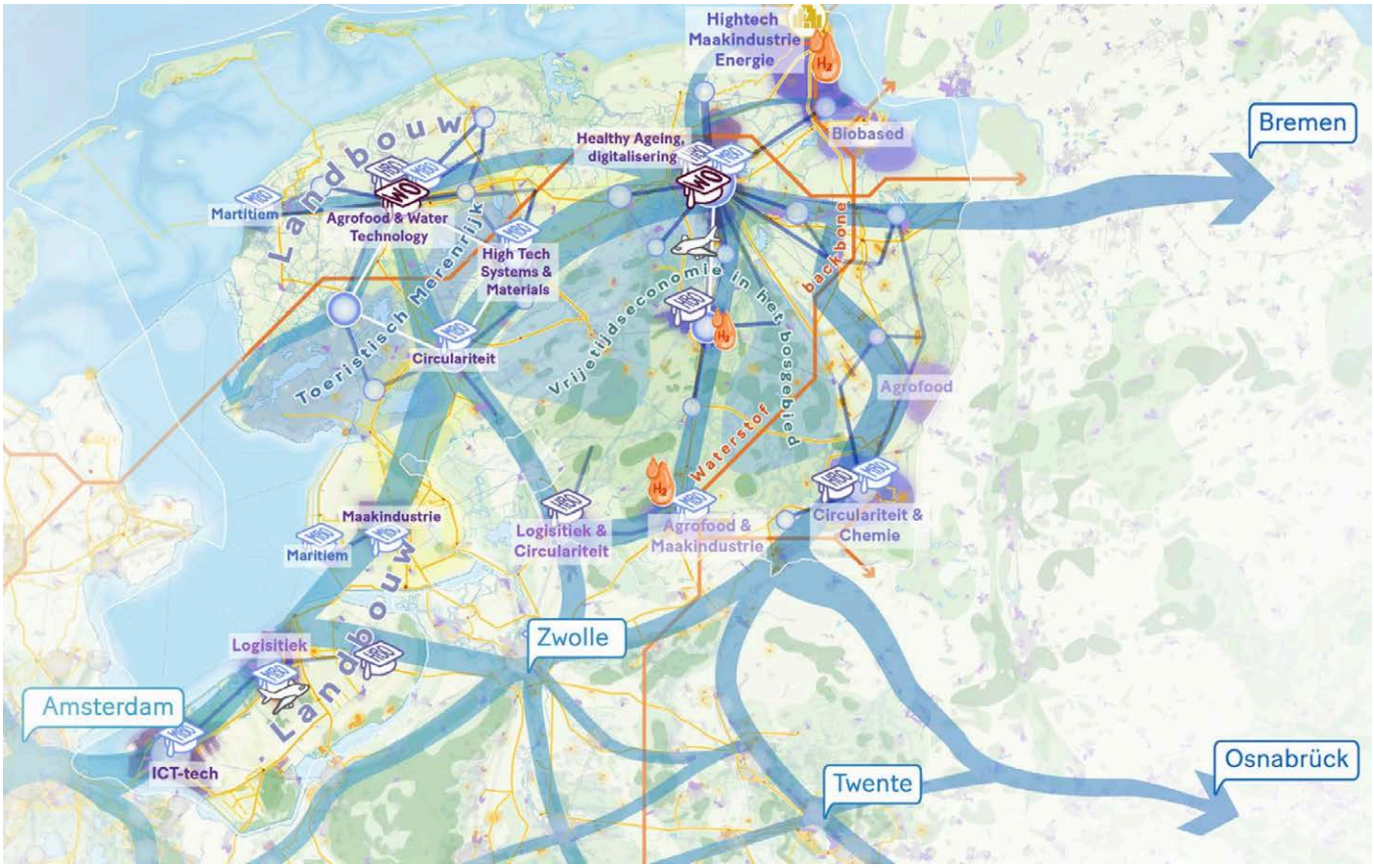
- Rijk en regio werken samen aan een aantrekkelijke leefomgeving, een ruim, passend en bereikbaar onderwijsaanbod voor huidige en komende generaties, een stimulerende sociaaleconomische structuur, banen passend bij inwoners van de regio en een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Hierbij is nadrukkelijk gekozen voor nauwe samenwerking met ondernemers, onderwijsinstellingen en maatschappelijke organisaties.
- In de Regio Deal wordt gewerkt aan het versterken van de verbinding tussen het innovatiecluster in de regio, zoals Greenwise Campus in Emmen, de IT-hub in Hoogeveen en Iqoniq in Hardenberg.
- De Regio Deal bestaat uit de programmalijnen Leven Lang Ontwikkelen, Zorg en Welzijn, Economische structuurversterking en een Aantrekkelijke regio. In alle pijlers wordt integraal samengewerkt en staan (het betrekken van) inwoners en grensoverschrijdende samenwerking nadrukkelijk centraal.

Water en bodem sturend

"Water en bodem sturend" is een nationale beleidsvisie die stelt dat de natuurlijke kenmerken van water en bodem leidend zijn bij ruimtelijke ontwikkeling. Nieuwe projecten, zoals woningbouw of infrastructuur, moeten rekening houden met de mogelijkheden en beperkingen van het bodem-watersysteem. Doel is een klimaatbestendig en robuust ingericht Nederland.

NOVEX-regio's en verstedelijkingsstrategie

- In het **NOVEX-gebied Groningen | Masterplan Zeehavens** werken de Rijksoverheid en de regio samen aan het versterken van de leefomgeving in gebieden die worden beïnvloed door aardbevingen als gevolg van gaswinning. Ook zetten zij zich in voor de energietransitie, natuurherstel en de versterking van de infrastructuur. In samenwerking met woningcorporaties en lokale gemeenschappen wordt gewerkt aan het toekomstbestendig maken van de woningvoorraad en het verbeteren van leefbaarheid en economische kansen. Verder wordt nauw samengewerkt met landbouworganisaties en natuurorganisaties om duurzame landbouw en beter water- en bodembeheer te realiseren.
- In het **NOVEX-gebied Regio Groningen-Assen (RGA)** werken het Rijk, de regio, provincies, gemeenten en waterschappen samen aan het realiseren van 36.000 woningen en het creëren van 28.000 werkplekken (voor 2040). Dit gebeurt in samenhang met belangrijke andere opgaven zoals energie, bereikbaarheid en groenontwikkeling. De RGA ligt nu op schema voor het realiseren van woningbouw en het creëren van werkplekken, maar bepaalde knelpunten vragen om extra aandacht om de voortgang te bewaren. Daarom blijven alle partijen intensief samenwerken.
- In het **NOVEX-gebied Regio Zwolle** werken de Rijksoverheid, 4 provincies, 4 waterschappen en 22 gemeenten samen aan het realiseren van 50.000 woningen en het creëren van 20.000 werkplekken (voor 2040). Deze partijen hebben te maken met uitdagingen zoals verdroging én vernatting, een grote waterveiligheidsopgave. Daarnaast speelt het behouden van (ruimtelijke) kwaliteit door bijvoorbeeld



groene ontwikkeling en een goede bereikbaarheid. De centrale opgave van dit NOVEX-gebied is het klimaat-adaptief accommoderen van de stedelijke en economische groei van de regio, mét behoud en ontwikkeling van de kwaliteit van de leefomgeving en bereikbaarheid. Binnen het NOVEX gebied regio Zwolle is een specifiek programma Stationsgebieden opgesteld. Hardenberg maakt hier deel van uit.

- In het voorontwerp van de Nota Ruimte is **Twente** benoemd als regio die vanaf 2030 een grotere rol kan spelen in de nationale woningbouwopgave. De verstedelijkingsstrategie moet een integraal toekomstbeeld geven voor wonen, werken en leven in Twente. Daarbij is er aandacht voor bereikbaarheid, economie, landschap, natuur, energie en klimaat. De schaalsprong wordt ook ingezet om voorzieningen in kleinere kernen op peil te houden. Twente en Rijk werken samen aan de totstandkoming van een verstedelijkingsstrategie. Tot 2050 zijn er naar verwachting circa 60.000 nieuwe woningen nodig, om ruimte aan meer dan 100.000 extra inwoners te bieden.

Deltaplan Noordelijk Nederland en verbeteren bestaand spoor

Het Deltaplan Noordelijk Nederland (perspectief 2050 voor Noordelijk Nederland) is een veelomvattend plan over de economie, infrastructuur en woningbouw in Nederland. Dit plan is in gezamenlijkheid door Rijk en Regio opgesteld en bestuurlijk bekrachtigd. Belangrijke onderdelen zijn de Lelylijn, de Nedersaksenlijn en de verbetering van (bestaande) spoor, die noodzakelijk zijn om brede welvaart in heel Nederland te bereiken. Het totaalpakket Deltaplan verhoogt structureel de brede welvaart en leefbaarheid voor de inwoners van Nederland, in het bijzonder die van Noord-Nederland, Flevoland en Overijssel. In het Deltaplan Perspectief 2050 hebben rijk en regio een ‘agenda voor samenwerking’ opgenomen, wat handvatten biedt voor de uitwerking van de Gebiedsontwikkeling Nedersaksenlijn.

NEDER
SAKSEN
ijn