

Managementsamenvatting quick-scan Nedersaksenlijn

Aanleiding

In 2016 heeft een student Civiele Techniek van de Universiteit Twente in het kader van een bachelor eindopdracht een haalbaarheidsonderzoek gedaan naar de spoorlijn Stadskanaal – Emmen. Bij de begrotingsonderhandelingen voor 2019 hebben de Provinciale Staten van Overijssel een motie aangenomen waarin gevraagd wordt om, samen met andere partijen, een quick-scan uit te voeren naar aanleiding van de bachelor eindopdracht. Provinciale Staten van Overijssel willen weten of de uitkomsten van de bachelor eindopdracht voldoende scherp zijn, zodat ook de politiek een oordeel kan vellen over de haalbaarheid van deze Nedersaksenlijn. Afgesproken is dat de provincie Overijssel opdrachtgever is voor de quick-scan. De provincies Drenthe en Groningen participeren hierin. De gemeenten Hardenberg, Emmen, Borger – Odoorn, Westerwolde en Stadskanaal hebben input geleverd.

Conclusie quick-scan

De reistijdwinst die Movares heeft berekend pakt lager uit dan de inschatting van de bachelor opdracht, terwijl de investeringskosten hoger liggen. Dit geldt voor alle alternatieven. Het berekende exploitatietekort wordt ingeschat op circa € 3,5 miljoen. Daarbij komen ook nog kosten voor Beheer, onderhoud en mogelijke vervanging van de spoorlijn. Deze zijn geschat op ca. € 6 miljoen per jaar.

De verklaring voor deze uitkomsten liggen er in dat een aantal uitgangspunten van het Bachelor onderzoek niet gerealiseerd kunnen worden:

- In het bachelor rapport wordt uitgegaan van nieuwe overwegen. Dit is in strijd met het overwegenbeleid van ProRail (voortvloeiend uit de 3e Kadernota Railveiligheid). In de studie van Movares is daarom als uitgangspunt gekozen dat er geen overwegen aangelegd worden en bestaande overwegen zo veel mogelijk weggehaald worden. De geraamde kosten op dit onderdeel komen daardoor ca 2,5 keer zo hoog te liggen;
- In het bachelor rapport wordt uitgegaan van het aanleggen van spoor met de wettelijke status 'lokaal spoor'. Hierdoor sluit de spoorlijn niet aan bij de wettelijke status van de rest van het spoor in Groningen, Drenthe en Overijssel: hoofdspoor. De verschillende eisen die aan beide typen spoor worden gesteld, kunnen leiden tot problemen in het uitvoeren van de treindienst;
- In het bachelor rapport wordt vanwege 'lokaal spoor' uitgegaan van een spoorprofiel van 18 meter, ProRail hanteert een profiel van 40 meter wat een ander kostenplaatje met zich meebrengt;
- In het bachelor rapport wordt als uitgangspunt genomen dat alle stations tussen Almelo en Mariënberg overgeslagen worden. De betrokken overheden achten dit niet reëel, omdat daarmee de stations Vriezenveen, Daarlerveen, Vroomshoop de facto opgeheven worden. Dat betekent of het loslaten van dit uitgangspunt of het aanleggen van extra infrastructuur. Vanwege de verwachte hoge kosten, is voor het eerste gekozen;
- Het tracé van de bachelor opdracht (= alternatief A) doorsnijdt de kernen van Valthermond, Nieuw-Weerdinge en Weerdinge. Inpassing brengt aanzienlijke kosten met zich mee. Bovendien ligt het plangebied van de Nedersaksenlijn in gemeenten waar op dit moment maatschappelijke onrust heerst over de plaatsing van windmolens. Vanuit gemeenten komt het signaal dat ook bij de discussie over de Nedersaksenlijn goed gekeken moet worden naar maatschappelijke meerwaarde versus draagvlak bij het creëren van een nieuwe spoorse doorsnijding van het gebied.

Ook is er een aantal kostenverhogende zaken naar voren gekomen in de uitwerking, zoals trajectlengte, passeersporen, toeslagen van ProRail, kunstwerken en kostenramingen van percelen en gebouwen. Aan de andere kant vallen de kosten van bovenleiding uit het Bachelor rapport weg, omdat in Noord-Nederland voor het spoor gekeken wordt naar zero emissie oplossingen zonder bovenleiding.

Aanpak

In deze actualisatie is aan de hand van ontwikkelingen en nieuwe inzichten omtrent het spoor een quick-scan uitgevoerd op drie alternatieven:

Alternatief A volgt zoveel mogelijk het tracé en de lijnvoering uit de bachelor eindopdracht van de student. Uitgangspunten zijn geactualiseerd als gevolg van nieuwe inzichten en ontwikkelingen sinds 2016.

Alternatief B is gericht op het vergroten van de regionale bereikbaarheid van de Veenkoloniën en bedient stations in de kernen Musselkanaal en Ter Apel .

Alternatief C is gericht op het vergroten van de interregionale bereikbaarheid tussen Groningen en Twente en volgt een tracé tussen Stadskanaal en Emmen zonder tussenstations.

Op deze manier krijgt u ook inzicht in een ontsluitend alternatief en snel alternatief naast het oorspronkelijke alternatief dat beide belangen probeert te verenigen. Samen met de ambtelijke begeleidingsgroep zijn ook de algemene uitgangspunten voor de quick-scan vastgesteld:

- De inzet voor verduurzaming van de treinen in Noord-Nederland focust zich op waterstof en/of batterijtreinen. Hiervoor is geen bovenleiding benodigd en daarmee is ook geen bovenleiding nodig voor de Nedersaksenlijn;
- Beeld van de provincies is dat door trillings- en geluidnormen het goederenvervoer over spoor nu niet haalbaar is. Door de hoogte van de gebruiksvergoeding voor spoor is het nu onaantrekkelijk om goederenvervoer via het spoor af te wikkelen;
- De huidige lijnvoering van de treinen Emmen-Zwolle en Hardenberg-Almelo en de geplande lijnvoering op Groningen-Stadskanaal blijft minimaal gehandhaafd na realisatie Nedersaksenlijn.
- Lijnvoering op de Nedersaksenlijn dient een directe verbinding van minimaal 1x per uur tussen Almelo en Groningen mogelijk te maken;
- De provincie Groningen heeft het realisatiebesluit genomen voor doortrekken van de stoptrein Groningen-Veendam naar Stadskanaal, maar verondersteld wordt dat het haalbaar is om sneltreinen tussen Groningen en Stadskanaal te gaan rijden, die worden doorgetrokken naar Emmen en Twente;

Resultaten quick-scan

Op basis van kentallen en resultaten uit eerdere spoorstudies in combinatie met de drie tracés heeft Movares reistijden, investeringskosten en exploitatie bepaald (zie infosheet achter deze tekst of aparte bijlage).

Aandachtspunten

Aangezien dit een quick-scan betreft, zijn nog niet alle aspecten meegenomen. Ook moeten de bekeken tracés gezien worden als een vertrekpunt voor de discussie en niet als een definitief concept. De quick-scan heeft nog de volgende punten opgeleverd die in een vervolg verder onderzocht moeten worden.

- Overwegen hebben een grote invloed op de kosten van het tracé. Bij het komen tot een definitief tracé is het belangrijk dat vooraf mee te wegen en te kijken op welke manier hier rekening mee gehouden moet worden.
- In algemene zin valt op dat het kostenplaatje hoger uitvalt dan het bachelor rapport. In een vervolgstudie voor de Nedersaksenlijn adviseren wij te kijken waar nog winst te halen valt in de kosten en dan met name de investeringskosten.
- De focus van het onderzoek ligt op personenvervoer. Gemeenten zien ook kansen voor goederenvervoer. Dit aspect moet in het vervolg meegenomen worden
- De Nedersaksenlijn vraagt een ingrijpend herontwerp van het STAR terrein in Stadskanaal. Het baanvak tussen Veendam en Stadskanaal zal door de STAR worden overgedragen aan ProRail, maar over overdracht van de gronden tot Musselkanaal zullen nieuwe afspraken met de STAR moeten worden gemaakt. Het verplaatsen van het station Stadskanaal van het STAR-terrein naar bedrijventerrein Dideldom zal stuiten op grote bezwaren bij de STAR, omdat er met hoge snelheid over hun terrein wordt gereden en - indien er een grote boog wordt aangelegd - de STAR geen verbinding met Gieteren meer zal kunnen realiseren.
- Het verplaatsen van station Stadskanaal naar bedrijventerrein Dideldom is gunstig voor de ontsluiting van Nieuw-Buinen, maar niet voor de ontsluiting van Stadskanaal. Aangezien Stadskanaal op Groningen georiënteerd is, is het voor de ontsluiting van Stadskanaal ongunstig als reizigers eerst in tegengestelde (zuidoostelijke) richting moeten fietsen of lopen om daarna per trein weer naar het noordwesten te reizen.
- Er zijn mogelijk raakvlakken met spoorambities Neuenhaus – Coevorden – Emmen en ambitie hogere treinfrequenties Emmen – Zwolle.
- De ondergrond in het zoekgebied van de tracés tussen Stadskanaal/Musselkanaal en Emmen is veengrond, nadere studie nodig naar de bodemgesteldheid van de spoorlijn. Momenteel rijdt de STAR niet meer naar Musselkanaal, onder andere vanwege het onvoldoende baanonderhoud vanwege de bodemgesteldheid.

Alternatieven

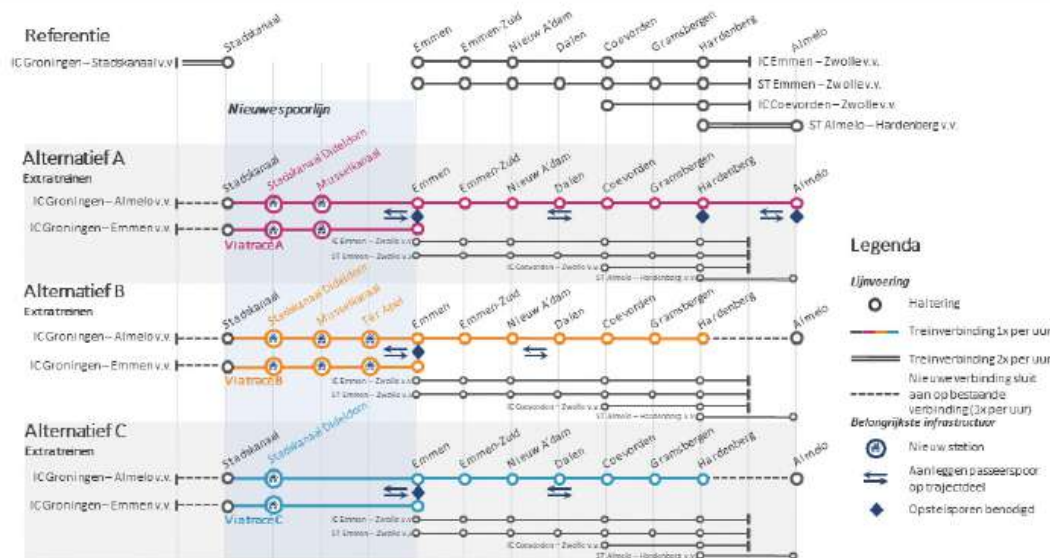


Geschatte reistijden met OV (in minuten)

Traject	Bachelor-opdracht	Referentie	A	B	C
Emmen – Groningen	47	58 (-11%)	52 (1%)	59 (-11%)	52
Musselkanaal – Groningen	43	55 (-24%)	42 (-24%)	42 (0%)	55
Ter Apel – Groningen	59	76 (-9%)	69 (-37%)	48 (0%)	76
Emmen – Stadskanaal	13	45 (-65%)	16 (-51%)	22 (-66%)	15
Hardenberg - Groningen	69	96 (-20%)	77 (-13%)	84 (-21%)	76
Almelo – Groningen*	85	104 (-4%)	100 (+3%)	108 (+3%)	108
Stadskanaal – Zwolle	N.v.t.	102 (-16%)	86 (-10%)	92 (-17%)	85
Zwolle – Groningen**	N.v.t.	65	79	79	79

*Reistijd voor referentie geldt voor wanneer geresid wordt via Zwolle
 **Wanneer gebruikt als omleidingroute bij stremming op hoofdspoor [57min.]

Overzicht lijnvoering per uur & belangrijkste infrastructuurmaatregelen



- Legenda**
- Lijnvoering**
 - Haltering
 - Treinverbinding 1x per uur
 - Treinverbinding 2x per uur
 - Nieuwe verbinding sluit aan op bestaande verbinding (1x per uur)
 - Belangrijkste infrastructuur**
 - ⊕ Nieuw station
 - ⇄ Aanleggen passerspoor op trajectdeel
 - ◆ Opstellen benodigd

Geschatte exploitatie (bedragen per jaar)



Verskil kosten en opbrengsten geeft indicatie voor wat alternatief extra kost per jaar. Percentage geeft aan in hoeverre de extra kosten gedekt worden door extra opbrengsten. Extra exploitatieopbrengsten gaan gedeeltelijk ten koste van opbrengsten voor bus/Quiner. Rekening dient gehouden te worden met een extra bijdrage aan Prorai voor beheer & onderhoud ter hoogte van ca. € 6 miljoen.

NB: Kosten en opbrengsten zijn op basis van kentallen en prijspeil 2019. Hiermee zijn de alternatieven te vergelijken. De kosten en opbrengsten zijn niet geschikt voor budget-onderhandelingen.

Geschatte reizigerskilometers per jaar

	Referentie	A	B	C
Extra reizigerskm's (t.o.v. referentiesituatie)		+28,5 mln	+28 mln	+25 mln
Index	100,0	114,1	113,9	112,4

Geschatte investeringskosten (x € miljoen)

Tracé	Bachelor-opdracht	A	B	C
Baan & Spoor	130	290	360	285
Kunstwerken (weg/water)	15	235	210	220
Ruimtelijke inpassing (grondverwerving/vastgoed)	5	50	35	25
Overig traject Emmen - Almelo	60	80	70	25
Totaal	210	655	675	555