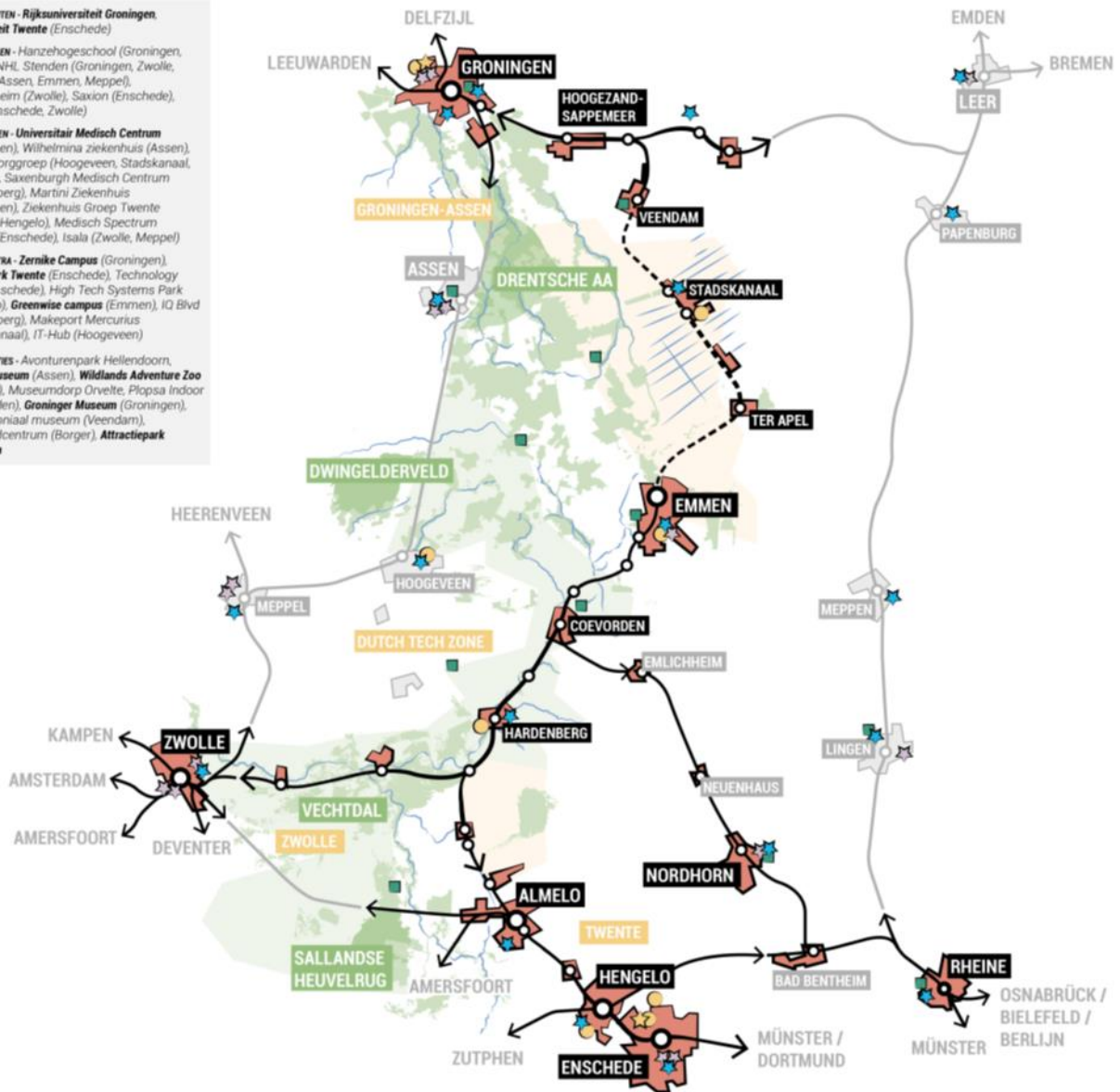


Plan van Aanpak MIRT-onderzoek Nedersaksenlijn

TW - Rijksuniversiteit Groningen, Twente (Enschede)
EN - Hanzehogeschool (Groningen), VHL Stenden (Groningen, Zwolle, Assen, Emmen, Meppel), eim (Zwolle), Saxion (Enschede), tschede, Zwolle)
IN - Universitair Medisch Centrum en), Wilhelmina ziekenhuis (Assen), rggroep (Hoozeveen, Stadskanaal, :Saxenburgh Medisch Centrum xerg), Martini Ziekenhuis en), Ziekenhuis Groep Twente Hengelo), Medisch Spectrum Enschede), Isala (Zwolle, Meppel)
TA - Zernike Campus (Groningen), k Twente (Enschede), Technology schede), High Tech Systems Park ij), Greenwise campus (Emmen), IQ Blvd xerg), Makeport Mercurius naal), IT-Hub (Hoozeveen)
ES - Avonturenpark Hellendoorn, useum (Assen), Wildlands Adventure Zoo l, Museumdorp Orvelte, Plopsa Indoor len), Groninger Museum (Groningen), iniaal museum (Veendam), loentrum (Borger), Attractiepark



Hoofdstuk 1: Doel, aanleiding, vraagstelling en raakvlakken

1.1 Doel

Op 28 november 2022 is de motie Van der Graaf c.s. over de Nedersaksenlijn ingediend. Deze motie is op 6 december door de voltallige Tweede Kamer aangenomen. De motie luidde: *“overwegende dat de Nedersaksenlijn tot op heden enkel in het licht van het deltaplan voor het Noorden en de Lelylijn onderzocht wordt in het MIRT; verzoekt de regering een zelfstandig MIRT onderzoek te starten naar de Nedersaksenlijn (Stadskanaal-Emmen), om te kunnen komen tot een startbeslissing voor een MIRT-verkenning naar dit tracé, en daarbij richting de Voorjaarsnota van het MIRT 2023 in overleg met de regio tot afspraken te komen over een oplossing van de financiering van de resterende middelen voor de eerste fase van de Nedersaksenlijn, het tracé Veendam-Stadskanaal.”* In samenhang hiermee is tevens een amendement aangenomen en zijn middelen beschikbaar gesteld voor een MIRT-onderzoek.

In dit Plan van Aanpak wordt de opzet geschetst van de aanpak voor het MIRT-onderzoek naar de Nedersaksenlijn. Een onderzoek dat zich niet alleen richt op de spoorse ontwikkeling van Stadskanaal-Emmen, maar ook verder kijkt naar het hele tracé tussen Groningen en Almelo, alsmede ook de gebiedsontwikkeling en brede maatschappelijke welvaart in ogenschouw zal nemen. Naar aanleiding van het Plan van Aanpak Nedersaksenlijn wordt straks een eigen organisatiestructuur opgezet, welke op haar beurt deel uitmaakt van de bredere Deltaplan-organisatie. Er is een concept organisatie NSL opgenomen in het document ‘Organisatie, governance en plankosten Deltaplan’. Bijgaand kaartje komt uit het eerdere Deltaplan voor het Noorden.



1.2 Aanleiding

Al langer wordt er gesproken over de realisatie van één van de missing links in het (Noord-)Nederlandse spoornetwerk. Het betreft hier de ontbrekende schakel tussen Veendam en Emmen.

- Na de reactivering van de spoorlijn naar Veendam, wat een succes werd, ontwikkelde de provincie Groningen concrete plannen om de spoorlijn tussen Veendam en Stadskanaal, die nu gebruikt wordt als museumspoorlijn, weer geschikt te maken voor personenvervoer.
- In 2016 werd de Nedersaksenlijn weer op de kaart gezet met een afstudeeronderzoek van Witteveen + Bos
- In 2019 heeft Movares de quick scan NSL opgesteld en 3 varianten onderzocht.
- In 2020 heeft Decisio een studie uitgevoerd naar de Nedersaksenlijn; hieruit komt naar voren dat het belang van de Nedersaksenlijn vooral zit in de ruimtelijke- en sociaal-economische meerwaarde. De aanleiding om in te zetten op de NSL is dus niet zozeer verkeerskundig, maar vooral maatschappelijk en economisch. Het is van belang om deze kansen en mogelijkheden nader in beeld te brengen.
- In 2021 is de Nedersaksenlijn als één van de spoorlijnen opgenomen in de ‘bouwstenen voor een Deltaplan voor het Noorden’. In deel B van het Deltaplan (2022) zijn de verschillende spoorlijnen die het plan bevat nader onderzocht. Ook voor de Nedersaksenlijn zijn analyses gedaan. De resultaten die voor de Nedersaksenlijn uit het onderzoek naar voren komen zijn relatief positief (hoogste score van de drie lijnen) en vormen aanleiding om nader te kijken naar de Nedersaksenlijn.
- Op 18 mei 2022 is door de Stichting NSL de dag van de NSL georganiseerd. De staatssecretaris van IenW deed hier een oproep om een bidbook op te stellen. Dit heeft erin geresulteerd dat op 10 november 2022 het Bidbook Nedersaksenlijn ‘katalysator voor regionale structuurversterking’ aan de staatssecretaris is aangeboden tijdens het MIRT-overleg.
- De Nedersaksenlijn is voorts één van de 3 spoorlijnen uit het Deltaplan. In de TK is op 11 april 2022 door de staatssecretaris toegezegd dat vanuit het MIRT onderzoek naar de Lelylijn (LL) gekeken wordt naar de koppeling met de NSL. Tevens is het BO Leefomgeving van 16 juni 2022 vastgelegd dat de

- effecten van de LL worden onderzocht 'in combinatie met de aanleg van de NSL, verbetering van de onderdelen van het bestaande spoor en de internationale aantakking richting Duitsland
- lenW, ProRail en de provincie Drenthe werken samen met de Duitse partners van de Bentheimer Eisenbahn, de deelstaat Nedersaksen en Landkreis Grafschaft Bentheim aan de reactivering van de lijn Coevorden-Bentheim. Het is de bedoeling dat vanaf eind 2025 er passagierstreinen van en naar Duitsland gaan rijden. Dit vormt dé verbinding met Nedersaksen. Op 26 september 2022 hebben betrokken partijen hiertoe de letter of intent ondertekend. In 2023 volgt een definitieve go/ no go.

1.3 Vraagstelling

Het onderzoek vormt de basis voor een eind 2024 (nog deze kabinetsperiode) te nemen (go/no go) Startbeslissing voor een MIRT-verkenning naar de Nedersaksenlijn. Hierbij wordt begonnen met de opgave c.q. de probleemstelling. Wat is het probleem? En vervolgens zullen mogelijke oplossingen moeten worden getrechterd (wat is de beste oplossing voor het probleem) en zijn er mogelijk alternatieven (en waarom zijn dit wel of niet geschikte oplossingen?).

Er moet uiteindelijk voor de Nedersaksenlijn een voorkeursvariant nader uitgewerkt zijn. De Nedersaksenlijn bestaat uit een aantal trajectonderdelen die samen meer dan de som der delen zijn. In dit onderzoek beschouwen we het geheel en werken we varianten uit per trajectdeel. Het geheel wordt van een planning voorzien. Met daarbij een betrouwbare kostenraming wat in welke fase waar moet plaatsvinden. Waarbij de effecten voor het gebied, gebiedsontwikkeling en brede maatschappelijke welvaart in beeld gebracht zijn. Deze effecten slaan terug op de probleemstelling. De effecten moeten antwoord bieden op de opgave die er in het gebied ligt. Hierbij zullen naar verwachting het grootste deel van de kosten liggen bij Emmen-Stadskanaal, terwijl de effecten of baten zich langs het hele tracé van de NSL zullen voordoen.

Tenslotte is het van belang dat in 2023 en 2024 er ook inzet wordt gepleegd op de financieringskant. Om een MIRT verkenning te kunnen starten moet straks zicht zijn op minstens 75% van de financiering van de voorlopige voorkeursvariant.

In het MIRT onderzoek wordt toegewerkt naar een go/ no go moment. Bij een go wordt toegewerkt naar een Startbeslissing, zoals vastgelegd in 'Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), 2022'. Tevens wordt (deels) uitvoering gegeven aan de in de Gezamenlijke analyse Deltaplan voor Noordelijk Nederland (deel B) opgenomen aanbevelingen voor vervolgonderzoek. In het MIRT-onderzoek Nedersaksenlijn wordt in een integraal ontwikkelperspectief van:

- economische structuurversterking,
- de verstedelijkingsopgave en,
- de verbetering van de bereikbaarheid en de leefbaarheid

uitwerking gegeven aan de bijdrage van de Nedersaksenlijn als backbone van de ontwikkeling van de Noordoostelijke grensregio van ons land. Waarbij bij het MIRT onderzoek Nedersaksenlijn, water en bodem als sturende principes worden gehanteerd

In het onderzoek naar de effecten van de Nedersaksenlijn wordt verder bekeken wat de effecten kunnen zijn in combinatie met de aanleg van de Lelylijn, de verbetering van het bestaande spoor en de internationale aantakking op het Duitse treinnetwerk.

Het MIRT onderzoek moet leiden tot zicht op benodigde financiering, uitgesplitst naar de verschillende fasen van de NSL. Met daarbij de realisatie van de ontbrekende schakel als belangrijkste fase.

Hoofdstuk 2: Scope en aanpak

Het is de bedoeling dat met en door het MIRT onderzoek een belangrijke stap gezet wordt naar de realisatie van de Nedersaksenlijn, uitgesplitst in verschillende trajectonderdelen, te weten:

- *Coevorden-Bad Bentheim (ook wel bekend onder Emmen-Rheine) – het geschikt maken voor passagiersvervoer van de verbinding Coevorden-Neuenhaus. Op deze wijze wordt Coevorden aangesloten op Bentheim en Rheine, via welke met de ICE heel Duitsland is te bereiken.*
- *Veendam-Stadskanaal – de plannen voor dit deel liggen gereed en bevatten het geschikt maken voor passagiersdiensten van de lijn Veendam-Stadskanaal en uitbreiding/ optimalisatie rondom station Zuidbroek. Dit laatste is nodig om de beoogde capaciteit en snelheid voor Stadskanaal te bereiken.*
- *Stadskanaal-Emmen: de kern van het MIRT-onderzoek wordt gevormd naar de verbinding tussen Emmen en Stadskanaal. Hier ligt een voormalig tracé van de spoorlijn naar Ter Apel en vervolgens kan langs de N391 de weg parallel gevolgd worden naar Emmen.*
- *Tenslotte bevat het de verdere bouwstenen die nodig zijn om de Nedersaksenlijn te kunnen uitbouwen. Dit zijn de trajectdelen:*
 - o *Emmen-Mariëenberg (o.a. gehele of partiële verdubbeling, station Hardenberg)*
 - o *Mariëenberg-Almelo (o.a. verduurzaming & station Almelo),*
 - o *Almelo- Enschede (capaciteitsknelpunt spoor)*
 - o *Veendam-Groningen*

In dit MIRT onderzoek brengen we deze verschillende bouwstenen in kaart om de NSL- verbinding stapsgewijs te verbeteren. Dit betekent dat het spoorse (infrastructuur en exploitatie) deel van het MIRT onderzoek zich richt op de nieuw te realiseren tracé tussen Emmen en Stadskanaal en op de overige bouwstenen die bijdragen aan de vervolgmaking van de Nedersaksenlijn tussen Groningen en Enschede. Ook de lijnvoering en dienstregeling maakt er onderdeel van uit. Het MIRT-onderzoek NSL kent wat het spoorse deel betreft een accent op Stadskanaal en Emmen en de andere bouwstenen die nodig zijn voor de verbinding Groningen-Twente. Daarnaast gaat het MIRT onderzoek NSL in op het sociaal-economische effect van realisatie van de lijn tussen Groningen en Enschede. Hier zal voor een aantal onderdelen in worden gegaan op de effecten:

- *Potentie Veendam-Stadskanaal: wat betekent de aansluiting van Stadskanaal op het spoor?*
- *Potentie Stadskanaal-Emmen: de totstandkoming van de nieuwe verbinding leidt tot nieuw of beter ontsloten plaatsen zoals Stadskanaal, Emmen en Ter Apel en mogelijk Musselkanaal. Ook Groningen, Veendam, Coevorden en Hardenberg profiteren van een toename van de vervoerswaarde*
- *Potentie gehele Nedersaksenlijn: bij een gehele doorgaande verbinding van Groningen tot aan Twente/Enschede. Wat betekent een robuuste lange nieuwe spoorlijn in de noordoosthoek van ons land. Dit hangt samen met de eerder genoemde bouwstenen.*

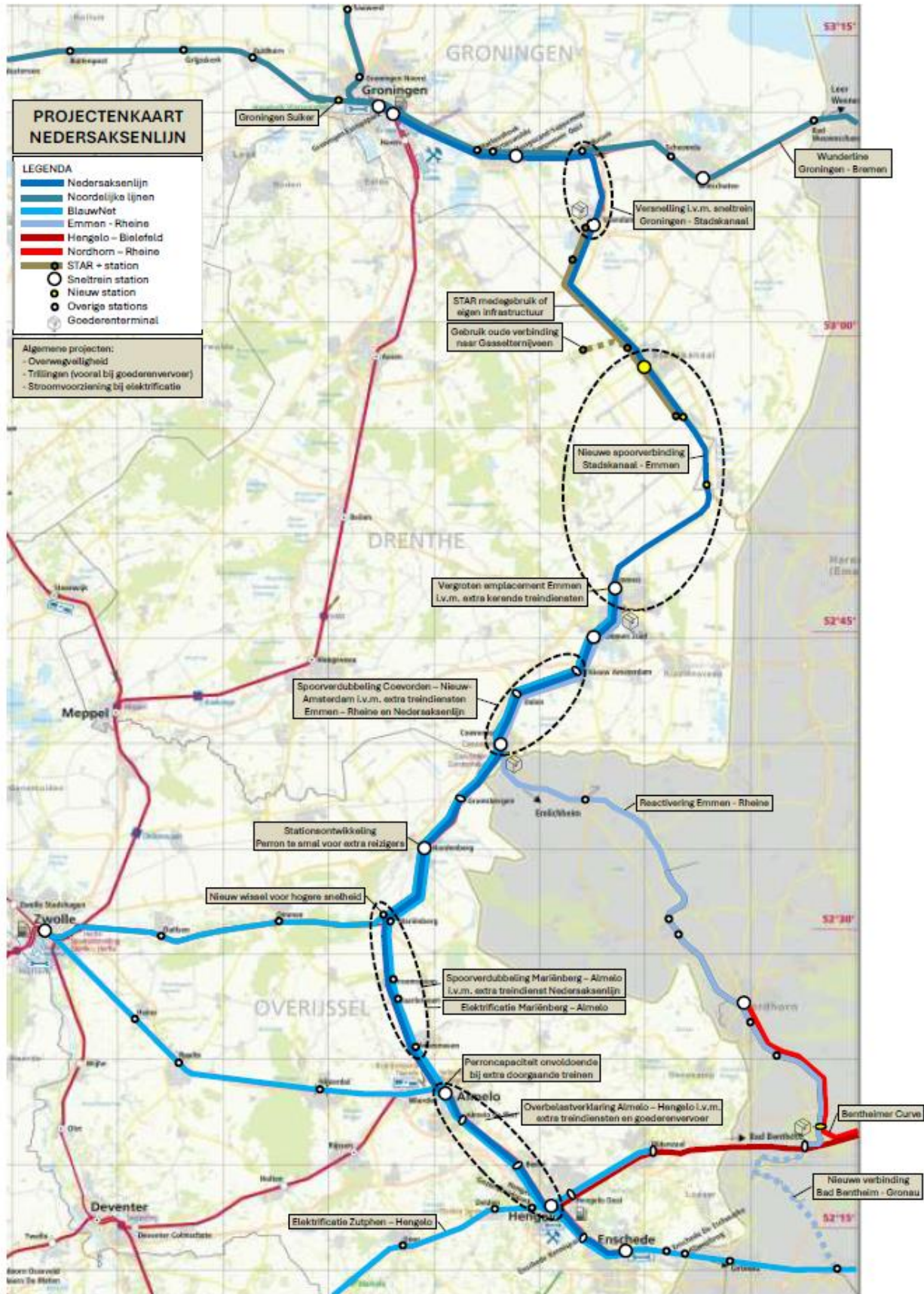
Bij deze 3 fasen zal voorts gekeken worden naar het effect van/ met een stoptrein, een sneltrein of een intercity

In het onderzoek wordt tevens de internationale betekenis van de NSL als schakel in de verbinding naar Duitsland en verder, betrokken. Denkbare varianten worden meegenomen die noodzakelijk zijn voor een juridisch, financieel en maatschappelijk adequate keuze, waarbij de effecten voor de brede welvaart, de bijdrage aan de landelijke woonopgave en de economische structuur van het noorden van Nederland belangrijke criteria zijn in het afwegingskader.

Scope

In het MIRT-onderzoek dienen in beeld te worden gebracht:

- *Probleemstelling (wat is het probleem?) – dit zal bestaan uit een beschrijving van het gebied met o.a. de relatieve achterstanden en slechte bereikbaarheid. En dat het spoor een middel is om een groter doel te realiseren; het oplossen van het probleem*
- *Welke alternatieven zijn er om het probleem op te lossen? Waarom is een spoorlijn de beste oplossing en zijn er andere alternatieven. Of vallen deze op voorhand af. Hierbij wordt ook gekeken naar*



- mogelijke varianten voor de Nedersaksenlijn. Hierbij gaat het om verschillende tracés tussen Stadskanaal en Emmen, maar ook om varianten, zoals alleen passagiers of passagiers + goederen of een variant die elektrisch is danwel als tractie waterstof kent. Hierbij ligt de focus van de NSL behalve op de realisatie van Stadskanaal-Emmen, ook op de bredere verbinding tussen Twente (Enschede en/of Almelo) en Groningen. Want welke maatregelen zijn er verder nodig behalve realisatie van spoor tussen Stadskanaal en Emmen? De bijbehorende knooppuntontwikkeling van bestaande en nieuwe stations maakt hier tevens onderdeel van uit.
- Hierbij wordt gewerkt met een methode van trechtering: eerst heel breed alle bereikbaarheidsopties in beeld brengen om deze terug te brengen naar circa 3 tot 5 kansrijke alternatieven en vervolgens een voorlopig voorkeursalternatief die als basis dient voor het gesprek over de financiering (minstens 75%)
- De samenhang van de NSL met bestaand spoor, internationale aansluiting en de Lelylijn
- Een beoogde dienstregeling/ lijnvoering
- Een Ontwikkelperspectief voor de NSL-regio qua verstedelijking en economie (woningbouw, gebiedsontwikkeling, werk- en stationslocaties, werkgelegenheid, arbeidspotentieel, onderwijs en economische structuur), met als belangrijke variabele het wel of niet realiseren van de NS
- De samenhang tussen het realiseren van de NSL en duurzaamheid gerelateerde onderwerpen als in ieder geval klimaat, energie, stikstof, bodem en water.
- Welke mogelijkheden en bedreigingen er vanuit de samenleving worden gezien bij een eventuele realisatie van de NSL (ook in samenhang met eerder genoemde varianten)
- Wat de kosten zijn van de realisatie van de NSL en de verschillende fasen en varianten, en welke mogelijkheden er zijn voor financiering.
- Nadat probleemstelling en afweegkader bekend zijn, vindt het trechteren en afwegen van varianten plaats. Welke variant in beschouwing dienen te worden genomen in een vervolg op dit MIRT-onderzoek, te weten de MIRT-verkenning, en welke niet nader te hoeven worden onderzocht. Daarna volgt een meer uitgebreide kostenraming
- Alle relevante informatie nodig voor het informatieprofiel voor een te nemen Startbeslissing (bijlage X). Via het MIRT-onderzoek NSL wordt toegewerkt naar een integraal ontwikkelperspectief en de benodigde beslisinformatie voor een startbeslissing naar een MIRT-verkenning NSL. Scope en aanpak zijn in dit hoofdstuk beschreven voor de infrastructuur (2.1) en verstedelijking en economische ontwikkeling (2.2).

2.1 Scope Nedersaksenlijn (infrastructuur)

De vraag om een betrouwbare kostenraming op te stellen voor één of meerdere basisalternatieven c.q. om tot een keuze hiervoor te komen is een belangrijk doel bij dit MIRT-onderzoek. Dit betekent dat er op basis van een uitgewerkte scope van het Plan van Aanpak MIRT-onderzoek NSL een raming gemaakt wordt. Dat impliceert dat er naar uitwerking van alternatieven, varianten en eventueel tracés dient te worden gekeken, naar stations, naar dienstregelingsconcepten en naar exploitatie. Tracés, stations en dienstregelingsconcepten zijn bovendien een factor in de potentie voor verstedelijking en economische structuurversterking.

Dat er een raming moet zijn voor een alternatief met voorlopige voorkeur voor de financiering, die aan het eind van dit onderzoek blijkt, vraagt om een effectieve aanpak. Bij dit MIRT-onderzoek dient te worden bedacht dat de meer gedetailleerde uitwerking en vergelijking van varianten aan de orde is in de MIRT-Verkenning¹.

Tegelijkertijd is er in deze fase al wel behoefte aan inzicht in de mogelijkheden en meerwaarde van de NSL en wat de kosten zijn. Een MKBA volgt tijdens de verkenningsfase; in de MIRT onderzoeksfase wordt het effect van een NSL op de brede welvaart (wonen, werken, klimaat, energie, natuur, etc.) globaal meegenomen. De MIRT-spelregels 2022 adviseren “verkeers- en vervoersmodellen in te zetten, om een beeld te krijgen van de reizigersaantallen. Voor uitspraken over de hoofdnetwerken worden hiervoor LMS/NRM gebruikt. Daarnaast

¹ . In die fase geldt nog een 25% onzekerheidsmarge voor de onderbouwing van de investeringskosten, zoals vastgelegd voor het ‘Informatieprofiel Voorkeursbeslissing’ in de MIRT-spelregels 2022. In de Verkenningsfase zal ook de nut en noodzaak vraag op tafel komen met gedetailleerde analyses als Brede Welvaart en MKBA.

kunnen decentraal of door de markt beheerde modellen worden gebruikt, mits de uitgangspunten consistent zijn met die van het LMS en NRM of andere bestuurlijk gevalideerde en vastgestelde uitgangspunten.” Bekend is dat er voor Zuidoost Drenthe medio 2023 – op basis van het te actualiseren NRM – er een nieuw verkeersmodel wordt opgesteld. De NRM doorrekening kan hier mogelijk mede mee worden aangevuld of verfijnd. Recent heeft Overijssel een regionaal verkeersmodel vastgesteld.

Hierbij wordt opgemerkt dat het in deze fase van het onderzoek niet de bedoeling is om hier diepgaande analyses van te maken, want die zijn in de MIRT-Verkenning fase aan de orde. In het MIRT-onderzoek is een globaal inzicht in deze informatie en effecten voldoende. Waar mogelijk zal gebruik worden gemaakt van reeds bestaande en aanwezige informatie.

Scope

Algemeen

Voorgesteld wordt te kiezen voor een aanpak waarbij veel werkzaamheden parallel geschakeld worden. Hiervoor wordt bij aanvang van het onderzoek een beperkt aantal basisalternatieven (3-5) opgesteld. Deze basisalternatieven worden uitgewerkt voor wat betreft exploitatie, vervoerwaarde, investeringskosten, beheer&onderhoud, en bekeken wordt of en wat de bijdragen aan nationale programma's en de brede welvaart zijn. Voorafgaand zal ook een afwegingskader voorafgaand moeten worden opgesteld op basis waarvan alternatieven gewogen of tegen elkaar afgezet worden.

Ontwerpsessies

Om de te beschouwen basisalternatieven te bepalen, organiseren we één of enkele ontwerpessies. Centraal hierbij staat de vraag op welke wijze de NSL de grootste bijdrage kan leveren aan de opgaven die er zijn op het vlak van woningbouw, bereikbaarheid, economie, energie, klimaat, nationale programma's, brede welvaart, exploitatie en natuur & milieu; afgezet ook tegen de te maken kosten (aanleg en exploitatie). Met andere woorden wanneer is de relatief meeste meerwaarde voor deze regio te verwachten (en wat zijn daarbij de te verwachten kosten). Qua exploitatie willen we goed aansluiten bij exploitatiemodellen zoals deze bij decentrale spoorlijnen gangbaar zijn. De eis om bij de Startbeslissing zicht te hebben op minstens 75% van het benodigde budget, roept ook de vraag op: “Wat is een betaalbare NSL? Uiteraard geldt dit voor de initiële investeringen; exploitatie, beheer en onderhoud maken echter ook deel uit dan deze vraag en zal derhalve worden meegenomen.

Basisalternatieven en varianten

In de schetsontwerpsessies worden de in het MIRT-onderzoek nader te onderzoeken basisalternatieven en de varianten daarbinnen benoemd. Het tracé zoals benoemd in het bidbook is één van de mee te nemen alternatieven. In dit alternatief wordt zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij bestaande of gereserveerde infrastructuurruimte. In het onderzoek van Movares is dit tracé B (het tracé dat via Ter Apel loopt). Variaties hiervan zitten onder meer in:

- Wel/ niet geschikt voor goederen over het spoor
- Wel/ niet geschikt maken voor intercity
- Variaties binnen een tracé (bijvoorbeeld wel/ niet een extra station of wel/ niet de oude spoorlijn helemaal volgen, wel/ niet door een dorp
- Tractie

Daarnaast laat het eerdere onderzoek van Movares nog een tweetal alternatieven dwars door de Veenkoloniën zien. Deze alternatieven kunnen eveneens worden meegenomen.

De NSL kent in de basis een aantal karakteristieken:

- Enkelsporig, met uitzondering van een paar stukken waar treinen elkaar kunnen inhalen
- Op de NSL rijdt een stoptrein en een sneltrein
- De NSL is in ieder geval geschikt voor personenvervoer
- Mits het eenvoudig kan – het niet teveel extra kost en niet op lokale weerstand stuit - is er ruimte voor goederenvervoer

- Het MIRT-onderzoek naar de NSL omvat zowel het stuk tussen Stadskanaal en Emmen, als ook de gehele lijn tussen Groningen en Twente. Dit laatste betreft niet de aanleg van fase 2, maar wel een brede verkenning van de effecten op wonen, werken en brede welvaart, alsmede de inpassing en dienstregeling van de NSL in het grotere netwerk. Qua vervoersconcept kan zelfs ook nog verder gekeken indien Groningen niet als eindhalte fungeert maar bijvoorbeeld Delfzijl of Leeuwarden.

Daarnaast kan nog één of enkele alternatieven worden toegevoegd die volgen uit brede brainstorm of publiekparticipatie.

De alternatieven (2 tot 5) worden op hoofdlijnen volledig uitgewerkt qua ontwerp en qua kostenraming. In die uitwerking is aandacht voor tracé (inclusief snelheid), bediening, halteplaatsen, samenhang met het landelijk netwerk, stations en onderliggend OV/ ketenmobiliteit en globale inpassing. Met de aanpak van de alternatieven ontstaat inzicht in het ontwerp, de kosten en de effecten voor de NSL als geheel en de verschillende onderdelen (of faseringen).

Op voorhand worden alternatieve technieken niet uitgesloten. Toch zal in dit MIRT-onderzoek het accent liggen op het realiseren van de verbinding tussen Stadskanaal en Emmen met de gebruikelijke railtechniek. In de eerste fase zal op basis van de schetsontwerpsessies, een beschrijving gegeven worden van modaliteiten (technieken) met een toelichting waarom deze wel of niet binnen de scope worden meegenomen.

Trechteren naar een voorkeursvariant

Op hoofdlijnen ziet het onderzoek er als volgt uit. We beginnen breed met veel alternatieven en dan zal snel worden toegewerkt naar minder alternatieven. Deze overblijvende alternatieven zullen vervolgens meer in detail worden uitgewerkt. Gestart wordt met een afweegkader, een aantal schetsontwerpen en een ronde met participatie vanuit het gebied. Dit moet leiden tot vele alternatieven, met daarbij een voorstel tot de alternatieven die verder uitgewerkt gaan worden. Vervolgens wordt begonnen met de inventarisatie en onderzoek van de verschillende alternatieven. Deze worden teruggelegd en gedeeld met de regio. Op basis waarvan in een 2^e verdiepende ronde de zaken worden geanalyseerd en tot een conclusie wordt gekomen. De verschillende varianten zullen voorts ook worden afgezet tegen het nulalternatief. Wat als de NSL niet zal worden aangelegd?

Op basis van deze eerste twee fasen komt er één of meerdere basisalternatieven uit de bus met daarbij een kostenraming, die bevat:

- Plankosten
- Engineering
- Realisatie spoorse infra
- Realisatie stations etc.
- Aankoop en grond
- Bijkomende kosten/ financiering / fasering, etc.

Op basis van de einduitkomsten van dit MIRT-onderzoek dient er een go/ no go Startbeslissing genomen te kunnen worden over een vervolg van het project NSL. Dit verloopt via het BO Deltaplan en BO MIRT.

Relatie met Deltaplan en het internationaal perspectief

De aanleg van de NSL kan niet los worden gezien van de andere twee spoorlijnen in het kader van het Deltaplan. Met name de lijn Bestaand Spoor is van belang. Immers, de NSL kan als een alternatief worden gezien die weliswaar extra tijd kost om van Zwolle naar Groningen te komen, maar wel in tijden van langdurigere stremming een stuk robuustheid kan opleveren. Tevens wordt vanuit bestaand spoor ook ingezet op doorontwikkeling van de lijn Zwolle-Emmen. Hier raakt het bestaand spoor de NSL en bieden beide plannen synergie. Een aantal zaken, zoals vervoerswaardeberekening of exploitatieonderzoeken kunnen en zullen dan ook in gezamenlijkheid worden uitgevoerd. Immers het traject Hardenberg-Emmen valt zowel onder de NSL als Zwolle-Emmen (bestaand spoor).

Daarnaast is er natuurlijk ook een relatie tussen de NSL en de Lelylijn. Deze wordt onderzocht van het MIRT onderzoek LL. Hier liggen de volgende vragen voor:

- Welke relaties en/of afhankelijkheden zijn er tussen de LL, de NSL en verbetering op het bestaande spoor als het gaat om vervoerswaarden. Door deze onderzoeken in gezamenlijkheid uit te late voren denken we dat deze afhankelijkheid het beste geborgd is
- Welke relaties/ afhankelijkheden zijn er tussen de LL en de NSL (en verbeteringen op het bestaande spoor) en de NSL als het gaat om verstedelijking (woningbouw en economische ontwikkeling)

In deel B van het Deltaplan wordt voorts geadviseerd het internationaal perspectief mee te nemen. Voor de NSL gaat het om Emmen-Rheine en in mindere mate om de verbinding via de Wunderline naar Duitsland. Ook het goederenvervoer verdient aandacht. In eerdere genoemde varianten wordt aandacht besteed aan het een en ander.

Van Duitse zijde is reeds aangegeven dat men aan de andere zijde van de grens betrokken wil worden bij het NSL-onderzoek. Voor hen is de verbinding van en naar Groningen, Zwolle en Enschede via het spoor van groot belang. Andersom is het voor inwoners van de regio aan Nederlandse zijde van even groot belang dat via Coevorden-Bentheim/ Rheine het Duitse spoorwegnet via het spoor wordt ontsloten. Zwolle-Emmen is in het laatste voorstel vanuit de EU opgenomen op het TEN-T netwerk. Eisen die hier o.a. gelden zijn:

- Geëlektrificeerd
- Aslast 22,5 ton
- Spoorwijdte van 1435mm
- Goederentreinen van minimaal 740 meter standaard mogelijk (100km/ h)
- Personentreinen 160 km/h
- Studie naar haalbaarheid en economisch nut van hogere snelheid dan 160 km/h
- Op enkelspoor tenminste één treinpad per twee uur per rijrichting voor goederentreinen

Op en nabij de NSL kunnen we straks te maken krijgen met verschillende eisen. Het deel Zwolle-Emmen is TEN-T en geëlektrificeerd, Hardenberg-Almelo nog niet. De verbinding naar Bentheim via Coevorden loopt via bijzonder spoor en Veendam-Stadskanaal wordt voor goederen geschikt gemaakt.

2.2 Scope Ontwikkeling Economie en Woningbouw

Naast de verdere infrastructurele uitwerking van de NSL zal in het tweede onderdeel van het MIRT-onderzoek de ruimtelijke-economische betekenis en potentie nader worden onderzocht. Verkend zal een scenario worden met en een scenario zonder investeringen in het spoor in de NSL-regio. Het gaat hierbij om verstedelijking inclusief woningbouw en economische structuurversterking. Bij dit laatste is aandacht voor werklocaties, onderwijs, kennisinfrastructuur, arbeidsmarkt en werkgelegenheid. Behoud en ontwikkeling van voorzieningen in dorpen/ steden langs de lijn is een speciaal aandachtspunt. Teneinde de maatschappelijke meerwaarde in dit gebied van een investering zo goed mogelijk te laten terecht komen. De woon-werk balans speelt hierbij een rol, maar ook de balans tussen economie en onderwijs/ kennis.

Ook de bredere inbedding met duurzaamheid, klimaat, water, stikstof, CO2 etc, wordt hierbij meegenomen. Wat kan de NSL als backbone van verstedelijk in dit gebied zoal betekenen? Wat betekent dit voor huidige en toekomstige woon- en werklocaties?

Vanuit een soort basisvariant NSL die Stadskanaal en Emmen verbindt zal een ruimtelijk-economisch ontwikkelperspectief worden opgesteld. Dit omvat in hoofdlijnen de hoofdoopgaven die er in het gebied liggen (dit komt uit de probleemstelling waar het onderzoek mee start). En hoe de NSL als ruggengraat voor het gebied deze regio beter kan ontsluiten. Dit om de brede maatschappelijke welvaart beter te laten aansluiten bij die in de rest van het land en de Duitse burenen. De NSL-backbone vormt de katalysator voor de economische structuurversterking van Noordoost Nederland, een regionale verstedelijkingsopgave en het verbeteren van de bereikbaarheid van de noordoosthoek van het land. De mate waarin een bijdrage kan worden geleverd aan de nationale opgaven maakt hier deel van uit. Ruimte, hoewel ook hier schaars, is nabij de NSL nog beschikbaar.

Wat dit betekent voor de kansen van het gebied zal onderzocht worden; waarbij een verdere gebiedsontwikkeling uiteraard samengaat met duurzaamheidsdoelstellingen die ook landelijk geformuleerd zijn. Toekomstbestendigheid en aansluiting op de rest van het land staat voorop. Behoud en doorontwikkeling van de kernkwaliteiten zorgt voor een duurzame gebiedsontwikkeling.

De hierbij te nemen keuzes of afwegingen zullen in het onderzoek naar voren gebracht worden; evenals de bijdrage van het ontwikkelperspectief aan de nationale en provinciale opgaven of doelstellingen of visies.

Concreet wordt nader ingegaan op:

- Opstellen realistisch woningbouwprogramma langs de hele NSL
- Nader onderzoek naar de contouren van een economisch programma in relatie tot de spoorontwikkeling. Wat betekent de nieuwe spoorse ontsluiting in economische zin voor het gebied
- Centrumontwikkeling nabij de stations; wat kan er en wat betekent dit.
- Hoe kan de NSL bijdragen aan behoud en bereikbaarheid van voorzieningen in het gebied? Hoe ontsluit de NSL voorzieningen op het gebied van onderwijs, kennis, scholing, zorg, cultuur en voorzieningen? Wat moet hiervoor gebeuren naast de NSL aan fijnmazige infrastructurele aanpassingen, investeringen in ketenmobiliteit of aansluitingen zijn nog meer nodig om de onbereikbaarheid van dit deel van ons land te verbeteren?
- Bijdrage aan / voor de maatschappelijke welvaart

Tijdens het proces willen we hierbij zowel vanuit bottom up als top down te werk gaan. Bottom up betekent hierbij dat per gemeente langs de NSL in beeld wordt gebracht welke kansen en mogelijkheden realistisch voorhanden zijn. Op deze manier ontstaat het meest complete beeld van wensen en ambities. Dit zal ook door middel van workshops nader worden ingevuld en houdt niet op bij een collega van wonen.

Daarnaast willen we vanuit het grotere gebied werken. De Nedersaksenlijn verbindt een aantal regionale centra met voorzieningen op het vlak van werken, zorg en onderwijs. Wat betekent een NSL voor de regionale centra. Vanuit een droombeeld of stip op de horizon – wat kan de NSL voor dit gebied betekenen – werken we terug naar deze regio en de verschillende stationslocaties. Beide beelden – top down en bottom up - leggen we naast elkaar om deze in gezamenlijkheid op elkaar af te stemmen in een ontwikkelperspectief. Bij beide sporen zal daarnaast gebruik gemaakt worden van de kennis en input vanuit het gebied zelf, maar ook ervaringen vanuit elders in den lande of over de grens zullen worden betrokken, evenals input van experts.

Na deze stap hebben we de puzzelstukjes in het ontwikkelingsperspectief boven tafel. Dat betekent dat er op een aantal aspecten, thema's, gebieden of punten keuzes genomen moeten worden. Welke ruimtelijke keuzes liggen er bij realisatie van het ontwikkelingsperspectief? Kijkend naar de ruimtelijke identiteit van het gebied en haar inwoners en ondernemers - zal een bijpassend ontwikkelperspectief worden neergezet. Een perspectief dat tegelijkertijd voorziet in de behoefte van het Rijk om ook in dit gebied met goede investeringen te komen die laten zien dat op deze wijze de brede maatschappelijke welvaart bevorderd kan worden met en door de Nedersaksenlijn.

We kijken hierbij vooral naar de periode tot en met 2040. Voor de eerstkomende jaren zitten veel plannen al ergens in een planfase. We willen echter scherp krijgen of en waar deze plannen bijschaving of aanpassing verdienen om het maatschappelijk rendement voor de NSL regio zo hoog mogelijk te laten zijn. En wat er eventueel nog bovenop gezet kan worden op basis van de recent ondertekende woondeals. Naarmate de plannen wat later in de tijd zitten (zeker 2030 en verder) zouden deze zich steeds scherper moeten enten op het perspectief van de NSL. Dit kan soms ook een omslag in het denken vragen of vereisen. In deze regio is de auto door de relatief lange afstanden de dominante modaliteit ten opzichte van het OV. Het is een opgave om hier verandering in aan te brengen; in de probleemstelling zal deze wens tot modal shift ook worden meegenomen.

In overleg met het Rijk wordt tevens in beeld gebracht met welke nationale programma's er raakvlakken zijn. Waar kan het ene programma de NSL versterken of zal op moeten worden ingespeeld? De samenhang met de woningbouwambities uit het Deltaplan komen hier ook bij aan de orde. Uiteraard hebben we in spoorse onderdeel van het MIRT onderzoek te maken met een basisvariant en een aantal uitbreidingen hierop. Dit zal ook in dit deel worden meegenomen.

2.3. Financiering/ bekostiging

Het MIRT onderzoek zal de basis moeten worden om een Startbeslissing te kunnen nemen voor een MIRT-verkenning. Dit betekent dat er een voorlopige voorkeursvariant moet liggen met een betrouwbare kostenraming. Tevens is het van belang dat er zicht is op minstens 75% financiering, maar mogelijk 100%, van deze variant. Dit is één van de MIRT-spelregels. Het MIRT onderzoek gaat dus uitwijzen wat de meest geschikte variant is (de voorlopige voorkeursvariant) en 2) hiervoor zal een betrouwbare kostenraming worden opgesteld (inclusief life cycle costs).

Parallel aan de onderzoekswerkzaamheden voor het MIRT onderzoek zal in ieder geval verkend worden op welke wijze financiering kan worden gevonden. Welke budgetten zijn er op regionaal, nationaal en internationaal niveau? Zijn er andere financieringsconstructies denkbaar? Kan er op innovatieve wijze worden gedacht door de NSL niet meer als doel te zien van een project maar als middel om de maatschappelijke welvaart in een gebied te laten stijgen? Voorbeelden van elders zullen worden geïnventariseerd. Hierbij werken we samen met de onderzoeken in het kader van de LL en leggen we contact met de RUG (hier loopt onderzoek naar het effect van nieuwe verbindingen), maar ook zal verkend worden of vanuit de bredere beleidsdoelen die worden nagestreefd er nog financieringsmogelijkheden liggen (bijvoorbeeld klimaat). Naast de spoorse investeringen wordt ook in beeld gebracht welke investeringen rondom de NSL gaan plaatsvinden en wat de omvang hiervan is. Het betreft investeringen in woningbouw, bedrijventerreinen, scholen, voorzieningen en zorg.

Ook de exploitatie zal in het geheel onderzocht worden. Wat betekenen extra woningen in de nabijheid van stations voor de exploitatie van de lijn, wat kan het verbinden van de economische centra in het gebied betekenen? Tevens komt hierbij aan de orde hoe de exploitatie en vervoerswaarde van de NSL zich verhoudt tot de Qliner die tussen Groningen en Emmen rijdt en andere buslijnen in het gebied. Naast traditionele berekeningen van de te verwachten kosten kan ook gekeken worden naar dekking via een integrale exploitatie (DBFO) en het uitschrijven van een concessie voor de NSL (en hoe dit zich verhoudt tot reeds lopende concessies). De lijn naar Stadskanaal valt binnen de concessie van Groningen/ Fryslân, de Vechtdallijn (Zwolle – Emmen en Almelo-Hardenberg) ligt bij Drenthe/ Overijssel. En Coevorden is via een concessie van de Bentheimer Eisenbahn vanaf 2026 volgens plan aangesloten op het Duitse netwerk. De relatie met regionale sprintersdiensten op bestaand spoor kan hierbij eveneens een rol spelen. Bij het onderdeel exploitatie zijn de decentrale overheden nauw betrokken.

Het financieringsmodel staat los van de wettelijk te nemen stappen om tot een vaststelling van het tracé te komen. Hier is de Tracéwet/ Omgevingswet van toepassing; evenals de Spoorwegwet. De kosten zijn echter ook mede afhankelijk van de te kiezen variant. En dan hebben we het niet alleen over kosten, maar ook over risico's. Wie staat hiervoor aan de lat? Tevens zal worden bekeken wat de te verwachten ontwikkelingen zijn op het vlak van de technische ontwikkelingen van het treinsysteem. Deze zijn van invloed op de aanleg en exploitatiekosten. Nadat meer duidelijkheid is verkregen over de kosten zal een aparte werkgroep worden geformeerd over de financieringsstrategie. Hier kunnen ook partijen van buiten de betrokken overheden voor worden benaderd.

2.4 Duurzaamheid/ klimaat en stikstof

Water en bodem zijn sturende principes voor ruimtelijke planvorming. Dit is zowel op nationaal als provinciaal niveau het devies. Voorgesteld wordt om water en bodem dan ook als leidende principes te hanteren. In bredere zin zal het MIRT onderzoek NSL de klimaatopgaven van Rijk en Regio meenemen. Ook in de 'Analyse

Deltaplan Noordelijk Nederland deel B' wordt aandacht besteed aan klimaatadaptatie. In het MIRT-onderzoek NSL moeten de te bestuderen varianten van spoor, woningbouw en economische ontwikkeling, globaal beoordeeld worden op hun duurzaamheid, klimaatbestendigheid en stikstofuitstoot om zo te komen tot een 'toekomstbestendige gebiedsontwikkeling'. Een M.E.R. maakt hier in deze fase nog geen deel van uit, maar dient in de Verkenningsfase plaats te vinden. Indien gemeenten of provincies een nieuwe omgevingsvisie opstellen waar ook de NSL deel vanuit maakt kan overigens nog wel een plan mer aan de orde zijn. Om inhoud te geven aan het uitgangspunt dat water en bodem sturende principes moeten zijn bij gebiedsontwikkeling (locatiekeuzes), tracéligging en ook inpassing van ingrepen, wordt de kamerbrief Water en Bodem Sturend (WaBoS) als vertrekpunt gehanteerd.

2.5 Stakeholdermanagement en participatie

Het aanleggen van de NSL, in samenhang met bijbehorende woningbouw en economische ontwikkeling, is een aanpassing in de ruimtelijke omgeving en raakt inwoners, omwonenden, maatschappelijke organisaties, (potentiële) reizigers en vele anderen direct in hun dagelijks leven. De basisvariant gaat uit van het zoveel mogelijk aansluiten op tracés van bestaande infrastructuur. De ruimtelijke afweging vraagt uiteraard afstemming gedurende de gehele looptijd van het MIRT-proces. Rijk en regio zullen een gezamenlijk participatieproces als onderdeel van het MIRT-onderzoek opstarten. Hiervoor stellen we een communicatie/participatieplan op.

Tijdens de bidbookfase – en ook al de jaren daarvoor- is overigens al uitgebreid samengewerkt met *de Stichting Nedersaksenlijn*. De stichting komt voort uit het gebied en organiseert zich langs een aantal meer functionele lijnen (zorg, onderwijs, bedrijven, bewoners, toerisme). Voorgesteld wordt om het participatieplan zoveel mogelijk samen met hen op te stellen én uit te voeren. We willen de participatie dan ook samen met de stichting verder uitbouwen. Waarbij we met de stichting samenwerken om de geluiden breed uit de samenleving op te halen, van zowel voor- als tegenstanders. Dat neemt niet weg ondanks dat in het participatieplan wordt samengewerkt met de stichting, het belangrijk is dat een ieder de gelegenheid wel krijgt om zijn of haar zegje te doen. Het participatieplan en de wijze waarop dit georganiseerd wordt dient dan ook objectiviteit als uitgangspunt te hebben. Ook de afstemming met direct aanwonenden en grondeigenaren verdient veel aandacht.

Omdat de participatie vanuit het MIRT-onderzoek plaatsvindt namens zowel de Rijksoverheid als namens de betrokken decentrale overheden, is het van belang dat de projectleider aanspreekpunten binnen alle betrokken overheden heeft. Naast commitment van de overheden is het van belang dat de projectleider een vinger aan de pols houdt bij de verschillende actoren in het gebied en waar nodig actie onderneemt. De ervaring met het opstellen van het bidbook laat zien dat juist een gebiedsoverstijgend project als de NSL met veel energie gezamenlijk door de overheden kan worden opgepakt. Ook zijn voldoende tijd en geld belangrijke randvoorwaarden voor de participatie.

Doel

Met de participatie is het streven om betrokkenen, belanghebbenden en geïnteresseerden te informeren over en te betrekken bij het project NSL. Met het participatieplan wordt invulling gegeven aan het;

- informeren over de aanpak en het te volgen proces
- informeren over projectdoelen en mogelijke oplossingen
- ruimte bieden voor oplossingen, draagvlak en alternatieven aangedragen in de participatie
- ruimte bieden voor inspraak
- terugkoppelen wat er met de inbreng in de participatie is/wordt gedaan

Wie welke rol heeft in de communicatie zal nader in het participatieplan worden opgenomen.

Communicatie en participatie gaan hand in hand. Voor participatie is het van belang dat betrokkenen, belanghebbenden en geïnteresseerden goed geïnformeerd worden over de aanpak en het te volgen proces. Als ook over projectdoelen en mogelijke oplossingen. Na ieder participatiemoment is terugkoppeling over wat er met de inbreng van participatie is gedaan noodzakelijk. Het doel van communicatie en participatie is dat de

participanten inhoudelijk en procesmatig weten waar het om gaat. Idealiter zou het resultaat moeten zijn dat er ideeën uit de samenleving mee worden genomen/gewogen in de uitwerking van het MIRT-onderzoek en de daarin beschouwde varianten/varianties en daarmee in de samenleving begrip en draagvlak ontstaat voor de te maken keuzes.

Aanpak

Gestart wordt met een eerste werksessie, bedoeld om breed onder bewoners en stakeholders hun ideeën over en beelden bij een NSL op te halen. Via een stakeholderanalyse zal voorts het krachtenveld in beeld worden gebracht. Hierbij wordt gekeken naar de belangen, invloed, issues en wensen. De stakeholderanalyse is input voor het op te stellen participatieplan. Het participatieplan beschrijft helder en duidelijk welke participatieruimte er is, wat Rijk en regio met de participatie willen bereiken en op welke wijze, welke partijen, op welk moment worden betrokken bij het MIRT-onderzoek² over de NSL.

Relatie met Tracéwet en Omgevingswet

De Omgevingswet treedt naar verwachting op 01 januari 2024 in werking. Zowel in de Tracéwet als in de Omgevingswet is de participatie in de (MIRT-)onderzoeksfase grotendeels vormvrij. Er worden alleen eisen gesteld aan participatie bij de start van de Verkenning. In de vigerende Tracéwet is vastgelegd dat de startbeslissing de wijze bevat waarop burgers, maatschappelijke organisaties, betrokken bestuursorganen en, voor zover van toepassing, de beheerder van de landelijke spoorweg worden betrokken bij de Verkenning.

2.6 Afwegingskader

Om varianten te kunnen vergelijken en afwegen, is een kader nodig. Dat kader dient, passend bij deze fase, de vergelijking van varianten mogelijk te kunnen maken. Dat kader dient te worden ge-ent op de doelen voor het project en te passen bij deze fase. Het afwegingskader zal nader uitgewerkt worden in de volgende fase. Aan de volgende afwegingsfactoren moet gedacht worden:

- Inhoudelijke omschrijving van de NSL
- Kosten en mogelijke dekking
- Vervoerswaarde en reistijdswinsten
- Leefbaarheid, welzijn, bereikbaarheids- en andere effecten
- Exploitatie
- Woningbouw en economie
- Milieu effecten (geen MER, maar wel op hoofdlijn toets op effecten natuur en milieu)
- Klimaat, bodem en water
- Draagvlak - Ecologische impact
- Brede Welvaartseffecten

Het afwegingskader NSL wordt in het voorjaar 2023 vastgesteld in het BO MIRT/Deltaplan Hierbij wordt aangesloten op het kader van de Lelylijn.

² Uitgangspunt is de Code Maatschappelijke Participatie bij MIRT projecten. Deze stelt onder andere dat tijdens de Initiatief-, Verkennings- en Planuitwerkingsfase actief en gericht wordt gevraagd naar inbreng en ideeën vanuit de maatschappij, passend bij de fase. Een ander uitgangspunt zijn de waarden voor participatie zoals vastgelegd in de 'Twopager waarde(n)volle participatie' (zie bijlage XX). In de (onderzoeks)fase is het van belang om alle mogelijke oplossingen voor de opgave serieus te onderzoeken. Dan gaat het om het in beeld krijgen van alle mogelijke varianten die vanuit de het maatschappelijk veld worden aangedragen.

Hoofdstuk 3: Organisatie – Rijk, Provincies, Gemeenten en Landkreise

In de notitie 'Organisatie, governance en plankosten Deltaplan' wordt een beschrijving gegeven van de werkorganisatie en de governance voor de volle breedte van het Deltaplan. Besluitvorming vindt plaats binnen de projectstructuur van de Nedersaksenlijn. Hier wordt een Stuurgroep voor ingesteld. De Deltaplanorganisatie wordt geïnformeerd. Ten behoeve van de stuurgroep NSL wordt tevens een DO ingericht; de precieze invulling volgt nog. Rijk, Provincies en Gemeenten zijn hier in ieder geval vertegenwoordigd.

Onderstaand is de werkorganisatie voor het MIRT-onderzoek NSL schematisch weergegeven.

NEDERSAKSENLIJN

Stuurgroep Nedersaksenlijn (SG NSL)

De scope van NSL gaat uit van 3 provincies en 11 gemeenten (Groningen-Almelo). Waarbij de focus voor het MIRT onderzoek ligt op Stadskanaal-Emmen en de overige bouwstenen die nodig zijn om een NSL tussen Groningen en Enschede te laten rijden. Ook de Landkreisen Bentheim en Emsland worden betrokken. Dit vanwege de verbinding Coevorden-Bentheim.

Vertegenwoordiging van alle betrokken overheden in de SG leidt tot een onwerkbaar omvang. Daarom wordt een kern-SG voorgesteld, bestaande uit de 3 provincies en de gemeenten Emmen, Stadskanaal, Westerwolde en Hardenberg. Tenminste één van deze SG-leden zit ook in het BOD. Daarnaast is er nog een brede SG.

De NSL heeft een SG en een ambtelijk opdrachtgeverschap Rijk-regio, beide op basis van vertegenwoordiging. De NSL vergt gelet op de schaal een specifieke benadering voor wat betreft governance.

Meersporige aanpak

Het MIRT-onderzoek NSL bestaat uit 2 hoofdingrediënten.

- Ingrediënt 1: tracé studies, varianten et cetera voor Emmen-Stadskanaal (fase 2) alsmede de algehele NSL van Almelo t/m Groningen
- Ingrediënt 2: Gebiedsontwikkeling: ruimtelijke en economische uitwerking ten gevolge van de NSL. Dit voor wonen, economie, toerisme en onderwijs

De uitwerking van de NSL is zodanig dat er zicht komt op ligging van tracés en stations, op ruimtelijke inpassing en dat er met de omgeving over kan worden gecommuniceerd. De ontwerpen dienen basis te zijn voor betrouwbare kostenramingen. Verder wordt er onderzoek gedaan naar stations(omgevingen) en de interactie met het onderliggend OV-netwerk. Dit is een forse hoeveelheid werk met veel interactie in de regio op lokaal niveau. De kracht van de NSL is het bindend vermogen van het hele gebied; daarom wordt geen rigide onderverdeling per provincie nagestreefd. Belangrijk is in dit verband dat vanuit de organisatie de afstemming en uniformiteit van de uitwerkingen qua inhoud en proces, worden bewaakt.

NB Tenminste één van de regionale leden van de Stuurgroep Nedersaksenlijn zit ook in het BOD.

Kern-Stuurgroep NSL

- Aarnink (I&W)
- Gräper (provincie Groningen)
- Vedelaar (provincie Drenthe & voorzitter)
- Boerman (Overijssel)
- Te Rietstap (gemeente Hardenberg)
- Rink (gemeente Emmen)
- Sloots (gemeente Stadskanaal)
- Van der Goot (gemeente Westerwolde)
- vacature (Drenthe & ambtelijk opdrachtgever)
- Speulman en Kamps (trekkers)

Brede Stuurgroep NSL = Kern-Stuurgroep NSL +

Regio

- Hartsuiker (gemeente Borger-Odoorn)
- Holties (gemeente Coevorden)
- Hof (gemeente Twenterand)
- Maathuis (gemeente Almelo)
- Broeksma (gemeente Groningen)
- Landkreis Grafschaft Bentheim
- Landkreis Emsland
- Gemeenten Midden-Groningen en Veendam

Rijk

- Ntb (EZK)
- Ntb (BZK)

DO NSL

- Rijk
- Provincies
- Gemeenten

Opgave en sturing

Kerngroep Nedersaksenlijn (organisatie en functies)
Samenstelling Projectkernteam NSL: I&W, ProRail (op afroep), Drenthe, Groningen, Overijssel, Emmen, Stadskanaal, Westerwolde en Hardenberg. De kerngroep wordt aangestuurd door een projectleider met ondersteuning uit de provincie Drenthe.

Samenstelling Brede Kerngroep: Bovenstaande partijen + BZK, EZK, Veendam, Almelo, Twenterand, Borger-Odoorn, Coevorden Landkreis Grafschaft Bentheim en Landkreis Emsland. Groningen, Midden-Groningen en Almelo, evenals Enschede en Hengelo zijn voorts welkom.

De projecttrekkers van Drenthe verzorgen de voorbereiding van de Stuurgroepen.

Projectbenediging

Projectteam Nedersaksenlijn (kern versus breed)
Het Projectteam is belast met de dagelijkse uitvoering van het project en het (laten) uitvoeren van de verschillende onderdelen. In dit team nemen deel de 3 provincies en IenW.

Verder is er bij dit project een Brede Projectgroep. Daarbij wordt de kerngroep aangevuld met vertegenwoordigers van de andere overheden. In het brede team wordt de voortgang gedeeld en worden eventuele knelpunten en keuzes besproken. Dit overleg dient voor de interactie en afstemming met de lijnorganisaties van de overheden en de betrokkenheid van de niet in de projectorganisatie vertegenwoordigde overheden. Het Projectteam faciliteert het brede team.

Ambtelijk opdrachtgeverschap Nedersaksenlijn
De ambtelijk opdrachtgever zorgt voor de operationele aansturing van de projecttrekker(s). Daartoe wordt een opdrachtgeversoverleg ingesteld. De projectorganisatie faciliteert het ambtelijk opdrachtgeverschap. Het ambtelijk opdrachtgever wordt vanuit de provincie Drenthe ingevuld. Afhankelijk van de scope en het eigenaarschap van het project zal het OGO worden uitgebreid met één of verschillende opdrachtgevers.

Projectteam Nedersaksenlijn (personele invulling; combinatie kern en breed)

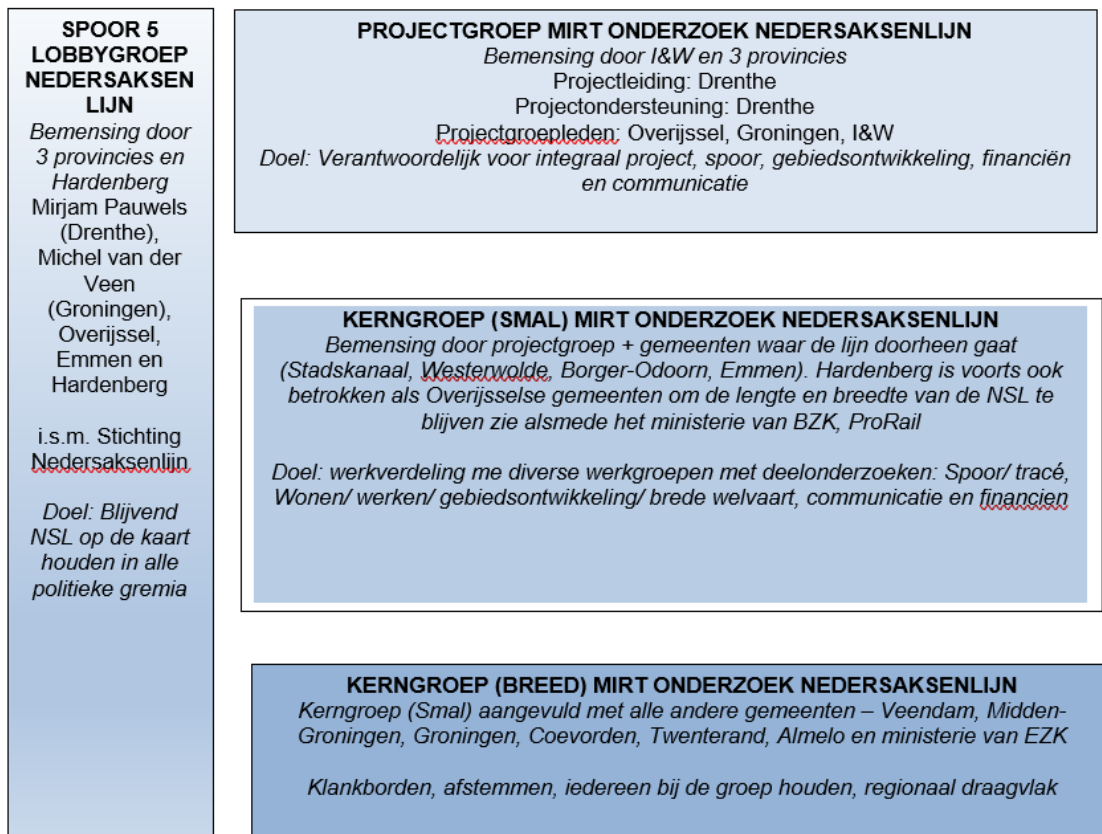
Regio team

- Speulman & Kamps (trekkers regio & provincie Drenthe)
- Hendriks (provincie Groningen)
- Huizing (gemeente Emmen)
- Roelfes (Westerwolde)
- Ensing (Stadskanaal)
- Vlug (Hardenberg)
- Drijver (Twenterand)
- Edelenbos (Overijssel)
- Pothof (Coevorden)
- Ymker (Borger-Odoorn)
- Hulleman (Almelo)
- Hazenberg (Groningen)
- Postman (Midden-Groningen)
- Ntb (Grafschaft Bentheim)
- Ntb (Emsland)

Zowel de ambtelijk opdrachtgever, de projectleider(s) als de projectondersteuning worden vanuit Drenthe geleverd. Daarnaast vormen een aantal van de betrokken overheden de sleutelspelers. Dit zijn Provincies Groningen en Overijssel, Gemeenten Hardenberg, Stadskanaal, Westerwolde en Emmen, alsmede het Ministeries van IenW. Een ieder levert zijn eigen specialistische inbreng. Hardenberg vormt door haar ligging de bestuurlijke schakel met het Overijsselse deel van de NSL. De 3 andere gemeenten zijn betrokken omdat de NSL in ieder geval door deze gemeenten loopt. Dat kan ook nog het geval zijn voor Borger-Odoorn. Daarnaast is er een bredere stuurgroep die naast de bestuurders van bovenstaande organisaties ook de bestuurders bevat van Veendam, Almelo, Overijssel, Twenterand, Coevorden, Groningen, Midden-Groningen en Borger-Odoorn.

Bovenstaande hoofdstructuur is vervolgens nog voor de werkbaarheid gesplitst in een projectgroep met daarin IenW en de 3 provincies. Zij werken nauw samen aan de dagelijkse gang van zaken van het MIRT onderzoek. Daar waar op de inhoud wordt meegestuurd staat in eerste instantie de kerngroep aan de lat. De organisaties uit de kerngroep stellen kennis en capaciteit beschikbaar om het MIRT onderzoek mede te begeleiden. De

kerngroep breed wordt minder frequent betrokken. Maar zal op die momenten waar het ertoe doet en keuzes of tussenproducten ontstaan worden ingezet.



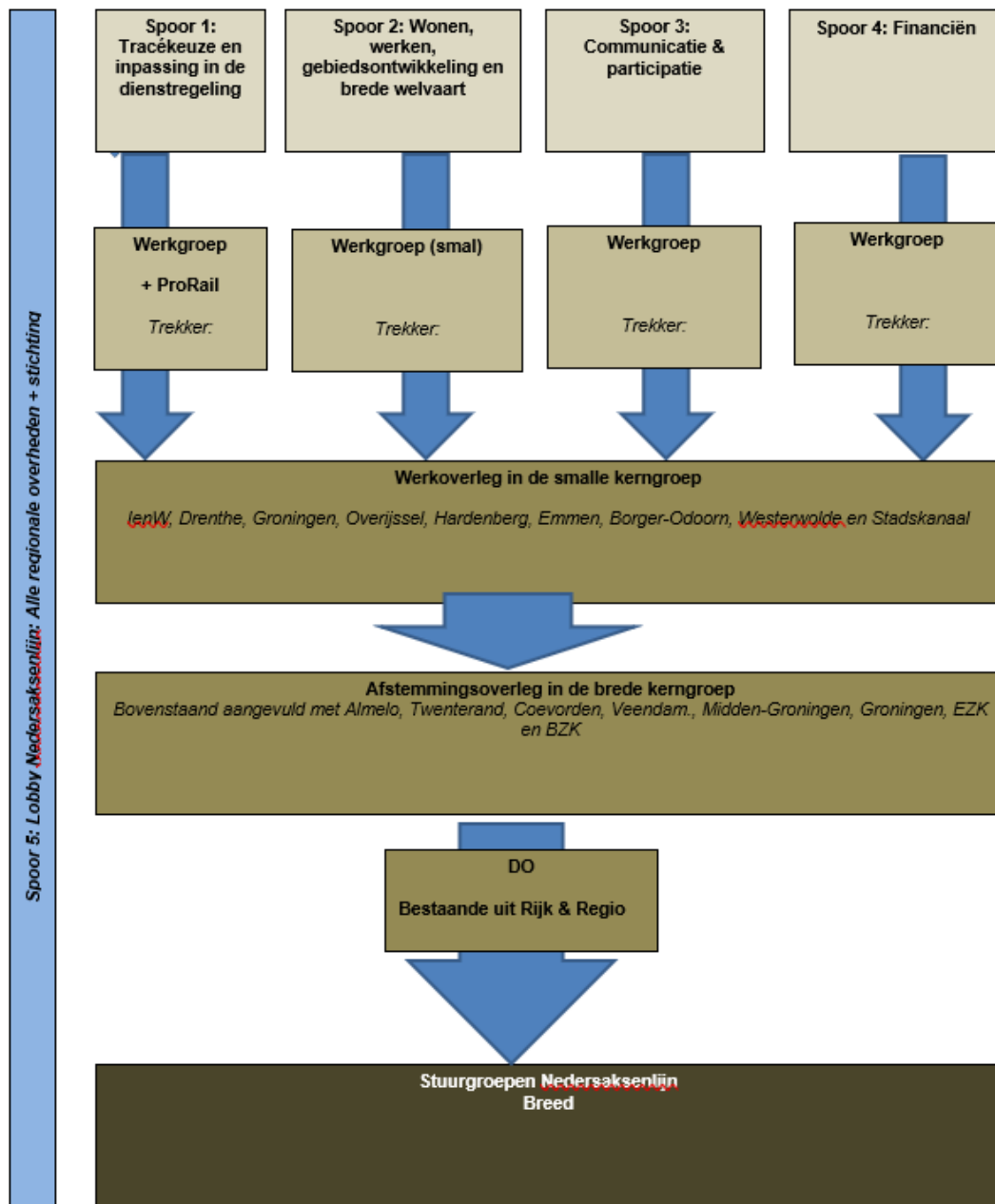
De kerngroep smal bestaat uit leden van de meest betrokken overheden van Rijk en Regio. Het betreft de gemeenten waar het tracé zich moet ontvouwen (Emmen, Westerwolde en Stadskanaal), alsmede de 3 provincies (Groningen en Drenthe) en de 1 betrokken ministeries (IenW). Zij worden aangevuld door inbreng vanuit de gemeente Hardenberg; zij zorgen voor de aansluiting richting de Overijsselse zijde. Tevens bevat Hardenberg één van de stations waar in het kader van een stuk gebiedsontwikkeling plannen voor ontwikkeld worden. De verschillende taken en rollen willen we qua accenten toedelen aan de verschillende overheden.

Op deze wijze verwachten we dat de meest betrokken functionarissen actief zijn vanuit alle drie de overheidslagen. Waarbij het van belang wordt geacht dat voor het uitvoeren van werkzaamheden een consortium van bureaus zal worden ingehuurd. Het bureau ontzorgt en zorgt als consortium ook voor integratie van de verschillende plan/ onderzoeksonderdelen. Borging binnen de overheden is van groot belang. We willen de NSL niet weg organiseren van de organisaties, maar juist onderbrengen en dragen vanuit alle overheden. Doordat de 3 ministeries eveneens zijn aangehaakt verwachten we dat ook het Rijk op de juiste manier het MIRT-onderzoek mede vorm kan geven

De SG NSL is verantwoordelijk voor de voortgang en inhoudelijke tussen- en eindproducten die in het kader van de NSL worden geproduceerd. De opdrachtgever en projectleiders worden aangestuurd vanuit de SG. De SG in enge zin bestaat uit de meest betrokken overheden. Daarnaast fungeert er nog een bredere stuurgroep waarin alle betrokken overheden zitting in hebben.

ProRail zal worden betrokken bij het project als adviseur van het Rijk en als adviseur c.q. leverancier van producten van het kernteam. Het Rijk zal ProRail inschakelen als adviseur. In ieder geval voor die onderwerpen – spoortechniek, veiligheid, dienstregeling etc. die niet door andere partijen kunnen worden ingevuld. Werkzaamheden die bij ProRail of anderen kunnen worden belegd zullen daar in principe worden neergelegd c.q. aanbesteed. Er moeten nadere afspraken gemaakt worden met ProRail over haar precieze betrokkenheid

in het project NSL. Onderhavig Plan van Aanpak is doorgesproken met ProRail; met name op de spoorse onderdelen leveren zijn kennis en capaciteit aan.



Met de Stichting NSL wordt in het communicatie- en participatiespoor nauw samengewerkt; zij hebben in de hele project- en kerngroepstructuur geen formele rol. Dit is aan alle overheden. vanuit het Kernteam NSL zal wel nauw met worden samengewerkt.

De lobby is geen opgave vanuit de geschetste Rijk-Regio opgave. Hiervoor ligt het initiatief bij de regio. Voor wat betreft eventuele internationale lobby aangaande spoorinvesteringen hebben Rijk en regio gedeelde belangen. Voor de lobby richting Den Haag ligt dat anders en daarmee is het initiatief bij de lobby door de regio passend. In de werkorganisatie is niet voorzien in de bemensing/capaciteit die nodig zal zijn om de informatie vanuit de werkorganisatie te verwerken en analyseren om tot een adequate inbreng en belangenbehartiging vanuit de betrokken overheden en andere organisaties te komen, hier zijn de betrokken partijen zelf verantwoordelijk voor. In het lobbyspoor is wel een belangrijke rol voor de stichting NSL weggelegd.

4. Projectbeheersing

De projectbeheersing is erop gericht het projectresultaat te behalen (inclusief de daarbij behorende kwaliteitscriteria) binnen de gestelde tijd en binnen het afgesproken budget. De projectgroep is verantwoordelijk hiervoor.

4.1 Begroting

In de notitie 'Organisatie, governance en plankosten Deltaplan' wordt een schets gegeven van de plankosten voor het gehele Deltaplan en de verdeling hiervan tussen Rijk en regio. De scope van deze plankosten wordt beperkt tot de plankosten voor de werkorganisatie die zich richt op de het MIRT-onderzoek voor de LL, de planvoorbereiding voor de NSL, de planvoorbereiding verbetering bestaand spoor, inclusief de werkzaamheden aan het Deltaplan programma als geheel inclusief in ieder geval de extra werkzaamheden voor NOVEX opgave in noordelijk Nederland, de betrokkenheid/inzet van ProRail en de kosten voor participatie, lobby en communicatie. Ook inbegrepen zijn kosten voor werkzaamheden die de werkorganisatie uitbesteed aan derden of aan de betrokken lijnorganisaties.

Uitgegaan is van een totaal beschikbaar budget van ca. €1.3 miljoen excl BTW, dit bestaat uit:

- €0,5 miljoen (motie TK dec 2022) (incl BTW)
- €0,5 miljoen Rijk Deltaplan (incl BTW)
- €0,5 miljoen Regio NSL (excl BTW)

Niet in deze plankosten zitten de kosten die gemaakt worden voor de begeleiding van de werkorganisatie aan regionale en rijkszijde buiten de werkorganisatie om (waaronder de kosten voor de ambtelijke begeleidingsgroep(en)) en voor het vervullen van de wettelijke rollen van de overheden. Ook niet inbegrepen zijn de kosten die partijen maken voor de inschakeling van partij-gebonden backoffices en adviseurs.

Het gaat om de plankosten die gemaakt worden in de periode van het eerste Bestuurlijk Overleg Deltaplan tot en met de Startbeslissing voor de NSL. Uitgangspunt is dat die beslissing uiterlijk najaar 2024 genomen wordt, hetgeen betekent dat de looptijd van het MIRT-onderzoek op circa 2 jaar is gesteld. Na de Startbeslissing worden de afspraken eventueel herijkt.

Een globale schatting van de te maken kosten van de werkorganisatie voor het onderdeel Nedersaksenlijn (onderdeel van dit PVA) is:

Onderdeel	Beschrijving	Schatting plankosten (excl BTW)
Spoor 1: infra onderzoek	Afweging + trechtering variantenstudie Emmen-Stadskanaal (nieuw spoor), tracés, kosten, effecten, varianten (fase 2)	300.000
	Dienstregelingsanalyse, vervoerswaardeberekeningen en netwerken. Verhouding tot rest van het spoorse netwerk in NO NL	100.000
	NSL van Groningen tot Almelo (fase 3)	100.000
	Goederenvervoeranalyse	50.000
	Regionale en internationale effecten NSL	50.000
Spoor 2: Gebiedsontwikkeling	Stationsomgevingen	100.000

	Integrale ontwikkelingsperspectief met Woningbouw & werklocaties NSL + aansluiting NSL op rest infrastructuur	200.000
	Economische structuurversterking en maatschappelijke meerwaarde	75.000
	Water en Bodem	75.000
Spoor 3: Communicatie en participatie	Communicatie en participatie	200.000
Spoor 4: Financiën	Proces aanbesteding, communicatie en participatie	50.000
TOTAAL		1.300.000

Het is in deze fase erg lastig om een adequate raming van de plankosten van een dergelijk onderzoek te maken. Enerzijds om de scope van het onderzoek in de loop van het onderzoek kan wijzigen, net als de aantallen varianten en de doorlooptijd. Anderzijds zullen er tijdens de looptijd bestuurlijke keuzes worden gemaakt met kennis die we nu niet hebben.

Hoewel dit een fors bedrag lijkt, is dit waar in ieder geval rekening mee moet worden gehouden. Ervaring leert dat de kosten van een MIRT-traject tot met de projectbeslissing (het realisatiebesluit), ongeveer 3% van de totale investering bedragen ofwel € 30 miljoen bij een project van € 1 miljard. Een schatting als hierboven beschreven lijkt in dit stadium derhalve alleszins reëel. Praktisch wordt afgesproken dat de plankosten worden geadmistreerd. De uitgaven en uitbestedingen worden bijgehouden. Steeds wordt een vergelijking gemaakt met het beschikbare budget.

De €0,5 miljoen uit de regio dient in 2023 en 2024 bij elkaar te worden gebracht. Dit komt meer op €250.000 in 2023 en €250.000 in 2024. Dit wordt verdeeld in de verhouding 60/40 provincies/ gemeenten. Dat komt neer op 100.000 per provincie en 25.000 voor elke gemeente

4.2 Planning en mijlpalen

Het MIRT-onderzoek NSL zou de basis moeten vormen voor een nog deze kabinetsperiode te nemen Startbeslissing voor een MIRT-verkenning. Het MIRT-onderzoek moet dus binnen deze periode worden afgerond. Uitgangspunt is dat die beslissing uiterlijk najaar 2024 genomen is, hetgeen betekent dat de looptijd van het MIRT onderzoek op circa 2 jaar is gesteld.

Daar waar mogelijk zal het MIRT onderzoek zoveel mogelijk gefaseerd worden aangepakt.

	werkzaamheden	mijlpalen
2023		
Q1	- Opzet en uitbreiding van de werkorganisatie NSL (met Rijk en ProRail)	
	- Opstellen en vaststellen Plan van Aanpak	Einde Q1 vaststellen PvA
Q2	- Uitzetten opdrachten voor ontwikkelperspectief en alternatievenonderzoek	
	- Opstellen afwegingskader ism kader Lelylijn	Aan het eind van Q2 SG-besluit over alle kaders MIRT-onderzoek.
	- Organisatie werkateliers	
	- Organisatie bijeenkomst met raden en staten	

	- Opstellencommunicatie- en participatieplan	
Q3	- Organisatie werkatelier(s)	
	- Verdiepende onderzoeken bij de 3/4 tracé-gemeenten	
	- Eerste kostenverkenning	
	- Vaststellen alternatieven nadat eerst breed zoveel mogelijk is geïnventariseerd	
	- Eerste fase onderzoek en inventarisatie - Financiële raming alle varianten - Gebiedsbezoeken	Ontwikkelperspectief NSL + Eerste fase variantenstudie
Q4	- Participatierondes en terugkoppeling eerste ronde resultaten - Internationaal perspectief - Samenhang deltaplan	Tussenrapportage tbv BO MIRT
2024		
Q1	- Tweede verdiepende fase - Klimaat, bodem en water - Afweging kosten vs voorkeursvariant	
Q2	- Synthese	Concept MIRT onderzoek gereed
Q3	- van 90 naar 100% versie	
Q4		Vaststelling MIRT onderzoek in BO MIRT

4.3 Kwaliteit

Voor een MIRT-onderzoek gelden geen standaard kwaliteitseisen.

Om gedurende de looptijd van onderzoek een kritische blik te behouden kan – net als bij de Lelylijn - een ‘critical review team’ (CRT) ingesteld. Hiervoor kan naast bijvoorbeeld wetenschappers zoals de Plan van Aanpak MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn leden van het Expertpanel dat meelas bij het Deltaplan deel B, ook gedacht worden aan Planbureaus en het College van Rijksadviseurs. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft aangeboden om gedurende het proces mee te kijken naar ‘de casus’ Lelylijn en zou ook een plaats kunnen krijgen in dit CRT.

4.4 Managementinformatie

De aspecten scope, planning, budget en risico’s worden regelmatig gerapporteerd in de vorm van een voortgangsrapportage. Per kwartaal zal dit rapport worden opgesteld en in het projectteam en in het Opdrachtgeversoverleg (OGO) worden besproken.

4.5 Informatiemanagement

Leden van de werkorganisatie moeten in staat gesteld worden digitaal samen te werken. De organisatie draagt ook de verantwoordelijkheid voor de juiste (digitale) archivering van de werkzaamheden. Net als bij de bidbook fase zal hiervoor een sharepoint omgeving bij de provincie Drenthe worden ingericht. De rol van Drenthe als projectleider wordt voortgezet. Vanuit deze rol zijn de contacten met lenW, provincie Groningen en betrokken kerngemeenten nauw/

4.6 Communicatie

Het MIRT onderzoek kent diverse opdrachtgevers. Deze hebben eigen belangen en vertegenwoordigen een eigen achterban. Goede afspraken over communicatie en communicatie-uitingen zijn daarom belangrijk in de

projectbeheersing. Communicatie over de voortgang van het onderzoek dient eenduidig namens alle opdrachtgevers (en dus bij voorkeur vanuit de projectorganisatie) plaats te vinden. Er wordt een apart communicatieplan opgesteld waarin afspraken worden gemaakt over interne en externe communicatie (communicatiemomenten, communicatiemiddelen en over de organisatie van de communicatie).

4.7 Uitbesteding

De werkorganisatie en betrokken overheden hebben niet alle benodigde expertise en capaciteit in huis om alle onderdelen van het MIRT-onderzoek uit te voeren. Het inhoudelijke werk zal uitbesteed worden aan een consortium van ingenieurs- en adviesbureaus. De overheden zullen vooral het proces begeleiden en waar nodig en gewenst voorkeuren uitspreken en deelopdrachten uitvoeren. Via uitbesteding wordt dus een beroep gedaan op specifieke expertise. Het is de bedoeling om het MIRT-onderzoek daarbij zoveel mogelijk in één geheel uit te besteden aan een consortium met specifieke expertise.

Mede op basis van de bezetting van het projectteam zal bezien moeten worden welke van de volgende werkzaamheden nog meer uitbesteed moeten worden. In ieder geval de grote brokken/ onderzoeken zoals bij 4.1 omschreven in het kader van spoor 1 en 2. Dit zijn de dienstregelingsanalyse, het onderzoek naar het ontwerp van alle varianten, het integrale ontwikkelperspectief en de economische structuurversterkings- en effectanalyse. Los hiervan hebben we ook nog de participatie. Dit laatste onderdeel kan in samenspraak met de stichting NSL nader worden ingevuld. Dit maakt deel uit van het participatieplan. Los van bovenstaande plus de inzet van alle overheden, lijkt het voor de hand te liggen om vanuit alle overheden gezamenlijk iemand in te huren die de ogen en oren van het gehele onderzoekstraject vormt en gaten kan vullen. Voorgesteld wordt hier separaat iemand voor aan te stellen (de projectsecretaris NSL).

Het in zijn geheel uitbesteden van het MIRT-onderzoek heeft als voordelen dat snel resultaat behaald kan worden en een overzichtelijke afstemming mogelijk is vanuit de werkorganisatie. Nadelen zijn de afhankelijkheid van één partij/consortium, het borgen van betrokkenheid overheden die op grotere afstand komen en complexiteit in het organiseren van adequate begeleiding. Gebruik gemaakt wordt van de aanbesteding- en inkoopmogelijkheden (raamcontracten) van IenW. Via het ministerie van IenW zal de aanbesteding van de opdracht plaatsvinden; Het onderzoek in specifieke delen op de markt zetten heeft als voordelen dat regie en coördinatie gevoerd kan worden vanuit de werkorganisatie, een iteratief proces kan worden ingericht, gericht specifieke expertise uitgevraagd kan worden, bij verschillende onderdelen relevante begeleiding kan worden georganiseerd en tussentijds bestuurlijke betrokkenheid kan worden geborgd. Nadeel is dat verschillende uitbestedingen verdragend kunnen werken en ongelijke uitkomsten op kunnen leveren.

Gezien bovenstaande heeft het de voorkeur specifieke onderdelen afzonderlijk uit te besteden, met relevante begeleiding vanuit de project-/programmaorganisatie. Binnen de werkorganisatie wordt de samenhang bewaakt. Uitvragen voor grote en/of strategische uitbestedingen worden door de werkorganisatie opgesteld en ter goedkeuring voorgelegd aan het OGO. Rekening moet gehouden worden met (lange) doorlooptijden van aanbestedingen en geadviseerd wordt deze dan ook zo snel als mogelijk op te starten.

4.8 Risico's

Bij belangrijke mijlpalen zoals beschreven in 4.2 wordt op basis van risico-inventarisaties expliciet aandacht besteed aan de risico's en de beheersing ervan. De volgende risico's worden bij aanvang onderkend:

4.8.1 Krapte arbeidsmarkt

Als gevolg van krapte op de arbeidsmarkt kan het moeilijk zijn geschikte invulling voor de programma-/projectorganisatie te vinden, danwel opdrachten weg te zetten in de markt.

Maatregel: Kritisch bezien welke werkzaamheden zelf (of met ondersteuning vanuit betrokken overheden) uitgevoerd worden. Voor werkzaamheden die hier niet onder vallen geldt dat door deelopdrachten van het onderzoek in de markt te zetten, meer partijen kunnen inschrijven. De werkorganisatie moet sturen op de samenhang tussen de onderdelen.

4.8.2 Vertraging onderzoek

Het is de ambitie om het MIRT-onderzoek eind 2024 af te ronden om zodoende nog deze kabinetsperiode een go/no-go Startbeslissing te kunnen nemen. Het behouden van voortgang is hiervoor van belang.

Maatregel: Per kwartaal rapporteert het projectteam NSL via haar opdrachtgever de kern stuurgroep; evenals het DO Deltaplan op de voortgang op de aspecten scope, planning en budget. Zodoende kan tussentijds bijgestuurd worden indien dit vereist is. De juiste balans moet gevonden worden tussen de diepgang in deze MIRT-onderzoeksfase, waarbij sommige uitwerkingen volgen in een Verkenningfase.

4.8.3 Hogere kosten

Het is in deze fase erg lastig om een adequate raming van de plankosten van een dergelijk onderzoek te maken. Enerzijds om de scope van het onderzoek in de loop van het onderzoek kan wijzigen, net als de aantallen varianten en de doorlooptijd. Anderzijds zullen er tijdens de looptijd bestuurlijke keuzes worden gemaakt met kennis die we nu niet hebben. Ook de huidige krapte op de arbeidsmarkt en de mogelijk langere doorlooptijd (zie voorgaande risico's) kunnen tot hogere kosten leiden.

Maatregel: Per kwartaal rapporteert het projectteam aan haar opdrachtgever en het DO Deltaplan op de voortgang op de aspecten scope, planning, budget en risico's. Zodoende kan tussentijds bijgestuurd worden indien dit vereist is. De juiste balans moet gevonden worden tussen de diepgang in deze MIRT-onderzoeksfase, waarbij sommige (diepergaande) uitwerkingen volgen in een Verkenningfase.

4.8.5 Complexiteit governance

Er zijn veel verschillende partijen betrokken bij de Nedersaksenlijn, zowel aan rijkszijde, maar ook aan regionale zijde. In de notitie 'Organisatie, governance en plankosten Deltaplan' is beschreven hoe partijen in deze onderzoeksfase samenwerken. De veelheid aan partijen kan leiden tot vertraging in de samenwerking en de besluitvorming.

Maatregel: Er wordt gewerkt met een kern Stuurgroep en een brede Stuurgroep waarin alle overheden betrokken zijn. Omdat het niet haalbaar is om alle betrokken partijen op alle momenten aan tafel te hebben, moet op verschillende plekken gewerkt worden met gemandateerde delegaties. Het Opdrachtgeversoverleg als gedelegeerd opdrachtgevers vanuit het Directeurenoverleg en de ambtelijke begeleidingsgroep als delegatie vanuit de betrokken rijks- en regiopartijen. Om goed te functioneren is het van belang dat deze delegaties het vertrouwen van hun achterbannen genieten. Om deze te behouden is goede en tijdige terugkoppeling en afstemming vanuit deze twee gedelegeerde overleggen naar hun achterban essentieel. Deze dient vanuit de programma- en projectorganisatie ondersteund te worden met voortgangsrapportages en goede besluitstukken.

4.8.6 Complexiteit met raakvlakken

De NSL kent vele raakvlakken met andere (spoorse) dossiers, zoals bestaand spoor, Lelylijn en Emmen-Rheine.

Maatregel: Afstemming en coördinatie binnen het Deltaplan en van het Deltaplan met overige raakvlakken is belegd bij de programma organisatie Deltaplan. In de periodieke voortgangsrapportages worden deze relaties beschreven en zo nodig wordt hier afstemming over georganiseerd binnen DO/BO-Deltaplan en BO-MIRT.

4.8.7 Bewaken scope

Gedurende het proces zal er de wens zijn om vele varianten en alternatieven te onderzoeken. Anderzijds is er een beperking in tijd en geld. Gedurende het proces zullen afwegingen gemaakt moeten worden over zaken die wel en niet meegenomen worden in deze onderzoeksfase.

Maatregel: In de rapportages aan de opdrachtgevers/bestuurders moet beargumenteerd aangegeven worden waarom onderdelen wel of niet mee zijn genomen in de scope van dit onderzoek, zodat hiervoor bij alle betrokkenen begrip en draagvlak ontstaat.

4.8.8 Verschuiving bestuurlijk en/of maatschappelijk draagvlak

Het regionale draagvlak voor de NSL is afgaand op de recente bidbookfase groot. Dit geldt voor zowel het maatschappelijk als bestuurlijk draagvlak. Als gevolg van verkiezingen gedurende de looptijd van het onderzoek kan er een verschuiving optreden in het bestuurlijk draagvlak voor het onderzoek. Daarnaast kunnen

langlopende coalitievorming leiden tot demissionaire bestuurders die geen onomkeerbare besluiten mogen nemen. Daarnaast is het natuurlijk denkbaar nu de NSL met de bidbookfase concreter wordt, direct betrokken aanwonenden minder blij worden van de NSL.

Maatregel: Duidelijke scheiding aanbrengen tussen het inhoudelijke onderzoek (waardevrij) en de bestuurlijke besluitvorming over de uitkomsten van het onderzoek. Tweejaarlijkse bestuurlijke afstemming in het Bestuurlijk Overleg Deltaplan. Alle betrokken overheden dragen hierbij de verantwoordelijkheid voor adequate borging van het proces bij de eigen raden/staten/tweede kamer. Er zal daarbij een gezamenlijk communicatietraject worden ingericht.

4.8.9 Niet tot besluitvorming komen

Op basis van varianten moet een keuze worden gemaakt. Niet elke afzonderlijke ambitie kan soms tot het einde van het proces en richting Verkenningfase meegenomen worden. Dit, in combinatie met het grote aantal verschillende overheden die gezamenlijk het proces dragen, roept de vraag op, 'hoe kiezen we'?

Maatregel: Het is wenselijk om aan de voorkant met elkaar afspraken te maken over de wijze waarop besluitvorming binnen het programma-/project verloopt. Hiervoor wordt een kort verdiepend onderzoek uitgevoerd.

4.8.10 Impact natuur en landschap NSL

Aandacht voor de impact van de NSL is van belang. Geen of te weinig aandacht voor dit aspect kan terugslaan op het project door aanvullend onderzoek en gerechtelijke procedures, waarbij ook de beperkte capaciteit van de rechterlijke macht van invloed is op de voortgang.

Maatregel: Impact van varianten moet beschreven worden, inclusief de bijbehorende risico's. Ook stikstof valt hieronder.