

Aan:
de voorzitter en leden van
provinciale staten van Drenthe

Assen, 10 maart 2010
Ons kenmerk 10/5.6/2010003666
Behandeld door de heer J. Salomé (0592) 36 55 12
Onderwerp: Railvisie Drenthe 2040

Geachte voorzitter/leden,

Wij bieden u hierbij de Railvisie Drenthe 2040 en de rapportage Railverbinding Emmen-Meppen ter behandeling aan. De Railvisie geeft aan welke kansrijke verbeteringen voor de bereikbaarheid in Drenthe er voor de lange termijn een haalbare optie kunnen zijn. De studierapportage Railverbinding Emmen-Meppen was een toezegging van ons aan uw staten.

Bereikbaarheid is een belangrijke factor voor een verbetering van het vestigingsklimaat voor wonen en werken. Vooral voor de robuustheid stedelijke netwerken is een hoogwaardige bereikbaarheid van provinciaal belang. Vanuit die optiek is nu een verkenning uitgevoerd waarvoor de gewenste hoogwaardige openbaarvervoerverbindingen de inzet van railverbindingen (tram, lightrail en trein) mogelijk kan zijn. De realisatie van nieuwe tram- of treinverbindingen betekent een kwaliteitssprong op bestaande vervoersverbindingen. De vervoerspatronen en railtechniek hebben de laatste 40 jaar grote veranderingen ondergaan. Het gevolg daarvan is dat er een zekere revival van de tram, onder andere in Europa, is te zien. Reden genoeg voor een verkenning in Drenthe.

Het blijkt dat er in Drenthe goede mogelijkheden bestaan voor nieuwe railgebonden hoogwaardige openbaarvervoersverbindingen. Wij stellen u voor de te ontwikkelen railverbindingen volgens de Railvisie Drenthe 2040 de drager te laten zijn voor de verdere gebiedsontwikkelingen in het kader van Omgevingsvisie Drenthe. Hierin komen aspecten zoals de landschappelijke inpassing bij de vormgeving en besluitvorming over nieuwe railverbindingen integraal aan de orde. De uitnodiging tot samenwerking (hoofdstuk 5) kan daarbij als agenda gebruikt worden voor verdere projectuitwerkingen samen met onze partners.

Naast de al op stapel staande uitwerking van de verbeteringsopties voor de spoorlijn Zwolle-Emmen (Vechtdallijnen) zal het project Regiotram Groningen - de Punt - Assen het eerste uit te werken nieuwe railproject kunnen zijn. Dit project zal aansluiten op de nu in ontwikkeling zijnde regiotram in de stad Groningen. Ter informatie is een rapportage van de regiotram voor u ter inzage gelegd.

De verbinding van Emmen met Duitsland komt in de Railvisie aan de orde door het voorstel om deze relatie via de bestaande railverbinding Coevorden - Nordhorn - Bad Bentheim nader te onderzoeken. De bijgevoegde rapportage naar de haalbaarheid van de spoorlijn Emmen-Meppen geeft aan dat voor zowel personen- als goederenvervoer deze directe railverbinding geen nastrevenswaardige optie is. Met het te verwachten gebruik kan er niet gesproken worden van een maatschappelijk rendabele investering.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

, secretaris

, voorzitter

Bijlage(n):
ga.coll.

Railvisie Drenthe 2040, breed economisch gezien

Economisch kan de visie op de toekomst van het railvervoer in Drenthe op verschillende wijzen worden bekeken:

1. Bedrijfseconomisch: zou een particuliere investeerder aan de twaalf deelprojecten, afzonderlijk of in combinatie, geld kunnen verdienen of niet? Dit vereist een financiële haalbaarheidsanalyse.
2. Ruimtelijk economisch: welke delen van Drenthe zullen bij uitvoering van (onderdelen van) de Railvisie inwoners of banen winnen c.q. verliezen? Dit vereist een ruimtelijk-economische impact analyse.
3. Sociaal-economisch: zou de gemiddelde Drent er bij uitvoering van (onderdelen van) de Railvisie qua welvaart op vooruitgaan of niet? Dit vereist een regionale maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA).

Voor alle drie de benaderingen zijn gegevens uit het vervoersonderzoek van Goudappel Coffeng onmisbaar.¹ Voor een regionale MKBA is naast de financiële haalbaarheidsanalyse ook de ruimtelijke impact analyse onmisbaar.

In deze notitie wordt een voorzichtige, eerste inschatting gegeven van de mogelijke uitkomst van ieder van de drie analyses voor (onderdelen van) de Railvisie Drenthe.

Bedrijfseconomische haalbaarheid

Een vergelijking van het aantal reizigerskilometers (rkm's) en het aantal dienstregelingen (dru's) uit de Railvisie Drenthe voor 2020 met de Referentiesituatie voor 2020 geeft een indruk van de stijging van de opbrengsten en kosten van het openbaar vervoer (ov) ten gevolge van de integrale uitvoering van alle twaalf onderdelen de Railvisie. Volgens de tabel op p.40 zullen de rkm's (\approx opbrengsten) met ruim 60% stijgen en dru's (\approx kosten) met ongeveer 90%. Voor de uitvoering van de meeste van de deelprojecten van de Railvisie zullen daarom medio 2020 zeer waarschijnlijk hogere ov-exploitatiesubsidies nodig zijn.

Daarnaast wordt de bedrijfseconomische haalbaarheid nog negatief beïnvloed door de benodigde investeringen in (rail)infrastructuur. Dit maakt de uitvoering van deelprojecten die nieuwe infrastructuur vereisen minder aantrekkelijk. Voorzover het daarbij om deelprojecten gaat die voor een betere railverbinding met de Stad Groningen zorgen, zijn dit echter precies ook de deelprojecten die volgens de figuur op p.39 voor de grootste stijging in het aantal ov-trips per etmaal zorgen.

De Hondsruglijn, de regiotram Groningen-Eelde-Vries-Assen en de regiotram Groningen-Peize-Roden vereisen alle drie relatief hoge investeringskosten, maar leveren vergeleken met de andere deelprojecten als compensatie ook een relatief gunstig exploitatiesaldo op. Nader onderzoek is nodig om tot hardere uitspraken te komen.

Ruimtelijk-economische impacts

Uitvoering van de Railvisie zal weinig veranderen aan de ov-bereikbaarheid van Drenthe als geheel. Alleen de interregiotrein Groningen-Emmen-Enschede en de wijziging van de dienstregeling van de interregiotrein Emmen-Zwolle zorgen voor een betere verbinding van de hele oostvleugel van Drenthe met de rest van het land. Dat zou voor het bedrijfsleven in vooral Emmen wellicht positieve effecten kunnen hebben, maar bij beide deelprojecten gaat het volgens de figuur op p.39 om geringe aantallen extra passagiers van en naar de rest van het land. Daarnaast is de auto-bereikbaarheid voor de ontwikkeling van een moderne kennis-economie veel belangrijker dan de ov-bereikbaarheid. De ruimtelijk-economische effecten op de schaal van Drenthe als geheel zullen wel positief zijn, maar ook verwaarloosbaar klein.

Wat wel duidelijk verbetert is zowel de auto-bereikbaarheid als de ov-bereikbaarheid van de Stad Groningen vanuit grote delen van Noord-Drenthe en vanaf de Hondsrug, alsook de ov-bereikbaarheid van Emmen vanuit het Noorden en de ov-bereikbaarheid van Assen

¹ Zie hoofdstuk 5 in: *Railvisie Drenthe 2040*, Goudappel Coffeng i.o.v. Provincie Drenthe, Deventer, oktober 2009.

vanuit Vries-Eelde. Dit betekent dat het wonen in de buurt van de stations van de nieuwe regiotrams in Noord-Drenthe en op de Hondsrug aantrekkelijker wordt. Indien aan deze hogere woningvraag zal worden voldaan, zal dit zeker tot een groei van het aantal inwoners leiden, ten koste van vooral Stad en Ommeland in de provincie Groningen. Daardoor zal ook de bedrijfseconomische haalbaarheid van de regiotram projecten wat gunstiger uitpakken dan is aangegeven in de tabel op p.39.²

Of er ook sprake zal zijn van ruimtelijke effecten op de lokale werkgelegenheid binnen Drenthe is moeilijker te zeggen. Uiteraard zal de verzorgende werkgelegenheid stijgen als er rond de nieuwe stations in Noord-Drenthe en de Hondsrug ook *nieuwe woningen* worden gebouwd. Maar daar staat tegenover dat winkels en voorzieningen in vooral Groningen, maar ook in Emmen en Assen, makkelijker bereikbaar worden voor de *bestaande inwoners* rond die nieuwe stationslocaties. En dat betekent weer verlies aan verzorgende werkgelegenheid rond die nieuwe stations en winst in Groningen, Emmen en Assen. Wat het netto effect is valt zonder nadere studie niet te zeggen.

Ten slotte is het van belang dat de Hondsrug en het dierenpark Emmen vanuit de Stad beter bereikbaar worden. Dit zal zeker tot extra dagrecreatie en de daaraan verbonden werkgelegenheid leiden. Vanuit de rest van het land zal de betere ov-bereikbaarheid van vooral de Hondsrug, maar ook van Emmen, gezien de grotere afstanden en de daarmee kleinere procentuele tijdswinst, slechts in zeer beperkte mate tot meer dagrecreatie en/of verblijfstoerisme leiden.

Maatschappelijke wenselijkheid

Het totale effect op de welvaart van de (niet bestaande) gemiddelde burger wordt naast de directe financiële effecten en tijd- en comfortwinsten voor de reizigers ook bepaald door de zogenaamde externe effecten en indirecte effecten.³

Bij *indirecte* effecten gaat het om de effecten op de welvaart van burgers via andere markten dan die van het vervoer: dus om effecten door veranderingen op de woningmarkt, de arbeidsmarkt en productmarkten. De vele indirecte plussen en minnen kunnen echter in belangrijke mate tegen elkaar worden weggestreept. Uit onderzoek blijkt namelijk dat er vooral sprake is van *netto* welvaartseffecten als regio's met een verschillende spanning op de arbeidsmarkt of woningmarkt onderling beter worden verbonden.⁴ Hiervan is bij de projecten van de Railvisie Drenthe nauwelijks sprake. Hooguit zal er binnen de arbeidsmarkt en binnen de woningmarkt van de regio Groningen/Assen sprake zijn van enige efficiency-winst in de vorm van een betere matching van (de kwaliteit van) vraag en aanbod van arbeid en woningen.

Bij *externe* effecten gaat het om effecten die buiten het marktmechanisme om de welvaart van burgers beïnvloeden. Deze effecten zijn voor de projecten uit de Railvisie Drenthe, naast de directe effecten, wel van beduidend belang. De belangrijkste lokale externe effecten betreffen de effecten op het landschap door de aanleg van nieuwe infrastructuur, de effecten op congestie en parkeren, doordat automobilisten voor de trein of tram kiezen in plaats van de auto, en het netto effect op geluidsoverlast en (stof)emissies van de veranderingen in het gebruik van auto, bus, tram en trein. Daarnaast zal er door wijzigingen in de uitstoot van broeikasgassen sprake zijn van effecten op wereldschaal.

Voor een beoordeling is het belangrijk op *welke ruimtelijke schaal* de maatschappelijke kosten en baten met elkaar worden vergeleken. Voor een regionale en een nationale MKBA

² Blijkens de figuur op p.16 is bij de vervoerstudie geen rekening gehouden met de markttechnisch zeer wel mogelijke extra woningbouw en daarmee ook niet met de daaruit volgende extra passagiers vanuit de betrokken gemeenten. Dit is goed zichtbaar voor de gemeenten Aa en Hunze en Borger-Odoorn, maar dat geldt ook voor de gemeente Tynaarlo.

³ Zie voor precieze definities en onderlinge relaties tussen deze begrippen: J. Oosterhaven, J.P. Elhorst, A. Heijma & C.C. Koopmans, Indirecte Effecten Infrastructuurprojecten: Aanvulling Leidraad OEI. *Tijdschrift Vervoerswetenschap* 41/1 (2005), pp. 2-12.

⁴ Zie voor een literatuuroverzicht en voor resultaten voor de Zuiderzeelijn en het Rondje Randstad: J.P. Elhorst, A. Heijma, C.C. Koopmans & J. Oosterhaven, Integral cost-benefit analysis of Maglev projects under market imperfections. *Journal of Transport and Land Use* 1/1 (2008), pp. 65-87.

zijn de effecten van de uitstoot van broeikasgassen op de bevolking in de rest van de wereld bijv. alleen van belang voorzover wij ons daar hier minder prettig bij voelen. Voorts is het verschil tussen een nationale MKBA en een regionale MKBA in het sterk gecentraliseerde Nederland erg groot. Hogere exploitatiesubsidies en de kosten van nieuwe railinfrastructuur worden in Nederland bijna geheel uit landelijke belastingen betaald en dat betekent dat ze in een nationale MKBA voor 100% moeten worden meegenomen, maar in een MKBA voor Drenthe voor slechts een kleine 3% (\approx het Drentse aandeel in die belastingen).

Daarom zijn naast de *belangrijke tijd- en comfortwinsten* voor Drentse reizigers, voor de welvaart van Drentse burgers, alleen de lokale externe effecten nog echt van belang. Over de *negatieve effecten op landschap* is nog niet veel te zeggen, omdat de tracés voor de nieuwe lijnen nog niet bekend zijn.

Wel geeft het vervoersonderzoek van Goudappel Coffeng belangrijke informatie voor de verschuiving tussen auto en ov. Uitvoering van de Railvisie Drenthe leidt volgens dit onderzoek in 2020 in de vier noordelijk provincies gezamenlijk, per etmaal tot ruim 20.000 minder autotrips en ongeveer 32.000 meer ov-trips. Er treedt dus niet alleen een verschuiving van auto naar ov op, maar er is ook sprake van een toename in het totale aantal trips vanwege de verbeterde bereikbaarheid voor met name de niet-autobezitters. Dat is een belangrijk positief effect op de welvaart van de betrokken burgers. Daarbij gaat het in één van de drie gevallen om een trip van of naar de stad Groningen.

Voor die autotrips van en naar de stad Groningen wordt voor 2020 een afname van 2% voorzien. Dat lijkt weinig, maar in de spits kan dit gemakkelijk tot *10-20% minder congestie* op de toegangswegen *naar de Stad* leiden, mede omdat de afname zich concentreert op het verkeer vanuit het zuiden naar de Stad. Zo zal het autoverkeer vanuit bijv. Eelde/Zuidlaren met ongeveer 8% afnemen, vanuit Aa en Hunze met ongeveer 10% en vanuit Assen met ongeveer 7%.

De verschuiving van auto naar ov en de reorganisatie van de buslijnen zal in Drenthe zelf, vanwege het daar praktisch ontbreken van congestie, vooral tot afname van geluids-overlast en (stof)emissies van auto's en bussen leiden. Daar staat een toename van geluidsoverlast van tram en trein tegenover, waardoor het *netto effect op geluid onduidelijk* is.

Het *netto effect op lokale emissies* binnen Drenthe is echter *eenduidig positief*, omdat de emissies verbonden met het opwekken van elektriciteit elders plaatsvindt en de lokale emissies van tram en trein per passagiers, bij een normale bezetting, geringer zijn dan die van auto en bus. Drenthe wordt er dus nog gezonder op.

Samenvatting

De Railvisie Drenthe 2040 kan zoals hierboven geschetst op drie wijzen worden beoordeeld.

- Bedrijfseconomisch zullen de kosten de baten ruim overtreffen, maar dat is voor openbare vervoersprojecten min of meer normaal, terwijl vanuit Drents perspectief de kosten grotendeels voor rekening komen van de belastingbetaler in de rest van het land.
- Ruimtelijk-economisch zal het effect op het totaal aantal banen in Drenthe wel positief zijn, maar ook verwaarloosbaar klein. Op lokaal niveau zijn de effecten op inwoners en banen vooral afhankelijk van de vraag of de toenemende vraag naar woningen in de beter bereikbare nieuwe stationsplaatsen zal worden geacommodeerd of niet.
- Sociaal-economisch zal het netto effect op de welvaart van de gemiddelde Drentse burger waarschijnlijk positief uitvallen, met name als de effecten op het landschap als niet al te negatief kunnen worden beoordeeld.

Prof.dr. J. Oosterhaven,
Rijksuniversiteit Groningen, oktober 2009.



Railvisie Drenthe 2040





Inhoud



1	Inleiding: Drenthe op weg naar een duurzame en vitale toekomst	5
1.1	Investeren in duurzame transportsystemen	6
1.2	Sterk groeiende pendel naar omliggende steden	7
1.3	Toekomstige bevolkingsontwikkeling	8
1.4	Inspelen op railplannen	9
1.5	Railsector sterk in ontwikkeling	11
1.6	Uitnodiging om samen te werken	11
1.7	Doel railvisie Drenthe 2040	11
2	Verkenning railvisie	13
2.1	Reisrelaties: waar zit de grootste reistijdwinst?	14
2.2	Vervoerconcept: Spartacus als inspirerend voorbeeld	15
2.3	Vervoerwaarde: kansrijke relaties	15
2.4	Revival van de tram	16

3	Railvisie	17
3.1	Stedelijke netwerken verbinden	18
3.2	De snelle intercity naar de Randstad	18
3.3	Assen - Groningen - Heerenveen	19
3.4	Emmen/Coevorden beter verbinden met Groningen: de Hondsruglijn	19
3.5	Veendam - Stadskanaal - Ter Apel	20
3.6	Interregionale Oosttangent: de verbinding met Twente	20
3.7	Emmen - Zwolle versnellen	21
3.8	Regiotram Zwolle uitbouwen	21
3.9	Goederenvervoer/Assen - Assen Zuid - Gieten - Veendam	22
3.10	Regiotram Groningen naar de regio trekken: knooppunt Gieten	22
3.11	Knooppunt De Punt: Regiotram Martini doortrekken en nieuwe stationshalte	23
3.12	Regiotram Roden onderzoeken	23
3.13	Coevorden - Nordhorn - Bad Bentheim - Twente	24
3.14	Railvisie Drenthe 2040	24
4	Effecten railvisie	27
4.1	Modelberekeningen	28
4.2	Huidige situatie	28
4.3	Referentiesituatie	28
4.4	Variant railvisie Drenthe	29
4.5	Effecten vervoerwaarde	29
4.6	Effecten exploitatie	30
4.7	Effecten bereikbaarheid	32
4.8	Samenvatting effect Railvisie Drenthe 2040	34
5	Uitnodiging voor samenwerking	35
	Bijlage	39

1 Inleiding: Drenthe op weg naar een duurzame en vitale toekomst



De provincie Drenthe bereidt zich voor op een transitie naar meer duurzame mobiliteit. Dit betekent dat de mogelijkheden voor railgebonden vervoer moeten worden gemaximaliseerd. In de omliggende stedelijke regio's worden plannen ontwikkeld. Ook in de railsector zelf zijn belangrijke ontwikkelingen. Hoe kan Drenthe optimaal hierop inspelen op weg naar een duurzame en vitale toekomst?

1

1.1 Investeren in duurzame transportsystemen

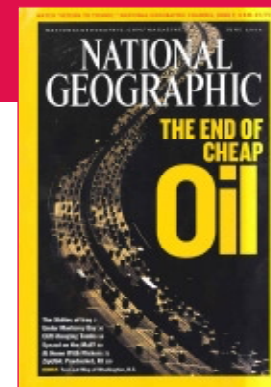
De provincie Drenthe kiest voor een vitale en duurzame toekomst. Investerings in de infrastructuur dienen enerzijds condities te scheppen voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe. Anderzijds dienen ze bij te dragen aan de ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitssysteem voor de provincie, waarbinnen duurzame vervoerwijzen een belangrijk aandeel hebben ('sustainable urban transport'). Dit vraagt om een hoog aandeel railgebonden vervoer en optimale faciliteiten voor het parkeren op afstand.

Een onzekere toekomst

Op dit moment is een goede voorspelling van de ontwikkelingen in de mobiliteit op langere termijn moeilijk te maken. Mondiale ontwikkelingen hebben een sterke invloed op de benzineprijzen. Zo kon in de loop van 2008 de prijs aan de pomp met 50% stijgen en in hetzelfde jaar ook weer dalen. Met de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit wordt de heffing verschoven van de aanschaf van een auto naar het gebruik ervan: "de gebruiker betaalt". Hoe zich deze beleidstrend verder ontwikkeld is onduidelijk, evenals de effecten ervan. Ook het klimaatbeleid staat nog in de kinderschoenen. Het is echter wel duidelijk dat mobiliteit hierin een belangrijke rol speelt (circa 30% van de CO₂-uitstoot is mobiliteitsgerelateerd) en dat de ambities hoog zijn. Al deze trends maken het noodzakelijk om ons voor te bereiden op een meer duurzaam mobiliteitssysteem. De railvisie Drenthe 2040 speelt hierop in.



Onzekerheden...

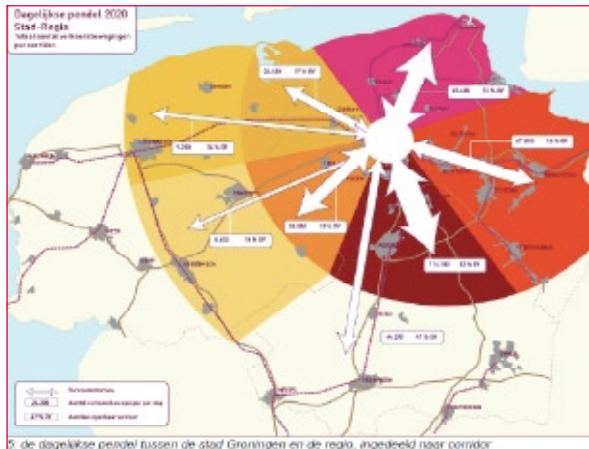


1.2 Sterk groeiende pendel naar omliggende steden

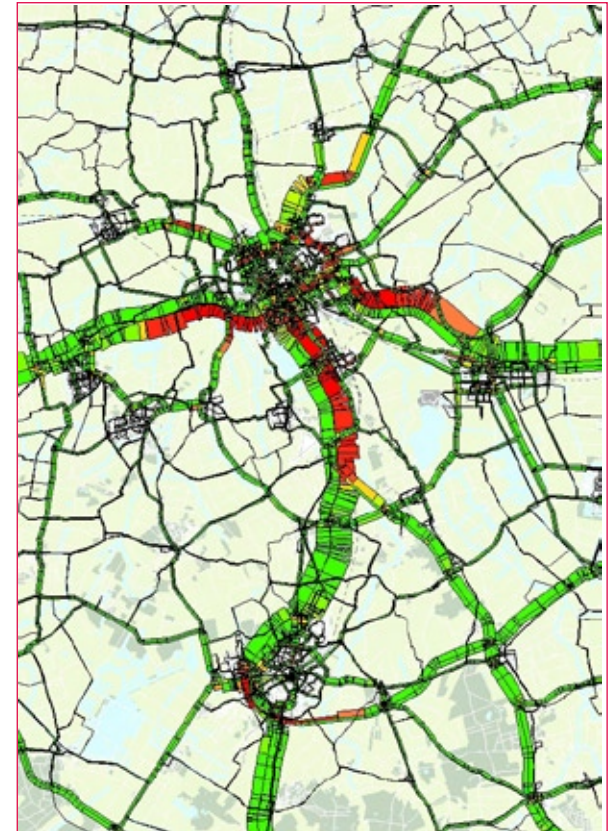
In de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe is een belangrijke tendens dat door schaalvergroting en specialisatie de werkgelegenheid in middelgrote en kleine kernen steeds verder afneemt ten gunste van de werkgelegenheid in de stedelijke netwerken. Het gevolg is een sterk groeiende pendel vanuit Drenthe naar de omliggende stedelijke netwerken in Groningen/Assen, Zwolle en Twente. De netwerkanalyses bevestigen het beeld van de sterk groeiende pendel en de problemen in de bereikbaarheid die daar het gevolg van zijn. In de netwerkanalyse Groningen Assen wordt geconstateerd dat door de groeiende pendelstromen de werkgelegenheid en de voorzieningen in de steden steeds slechter bereikbaar worden per auto. De zuidelijke ringweg, de binnensteden van Groningen en Assen en Assen-Zuid vormen belangrijke knelpunten. Ook de netwerkanalyse

Zwolle Kampen komt tot de conclusie dat als gevolg van de groeiende pendel de bereikbaarheid van Zwolle onder druk staat. De congestie op de A28 vormt ook voor de noordelijke provincies een bedreiging. Voor de vitaliteit van Drenthe is het daarom van groot belang kwalitatief hoogwaardig met deze stedelijke netwerken verbonden te zijn. Ingezet moet worden op

een breed pakket van maatregelen voor auto, OV, fiets en goederenvervoer.

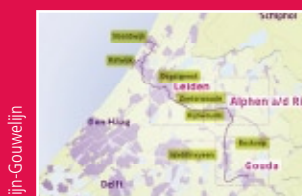


Pendel van en naar Groningen (2020)



Congestie ochtendspits 2020

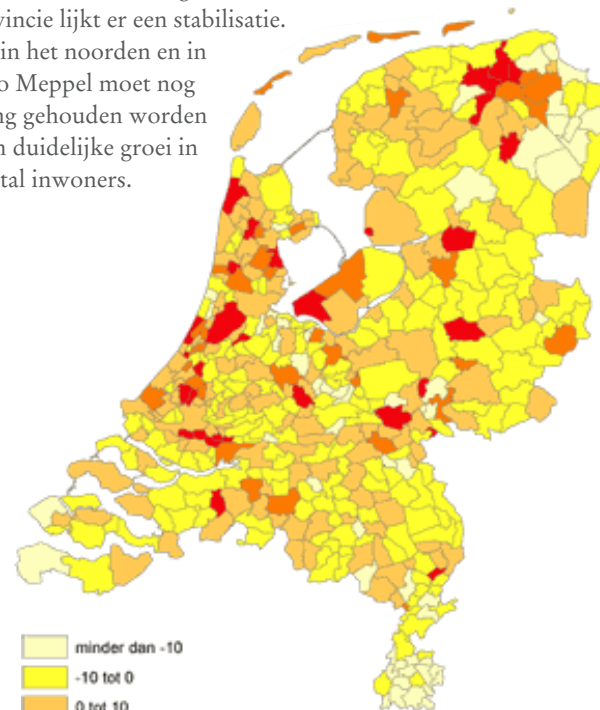
Railplannen en -projecten



1.3 Toekomstige bevolkingsontwikkeling

Over de totale ontwikkeling van het aantal inwoners in Drenthe lopen de verschillende scenario's uiteen: van een lichte krimp tot een lichte groei. Meer overeenstemming is er over het feit dat er regionaal belangrijke verschillen zijn, die ook vanuit mobiliteitsoogpunt van belang zijn. Naar verwachting krijgen de veengronden in het oosten van de provincie te maken met een sterke krimp. Op de landschappelijk aantrekkelijke zandgronden stabiliseert het aantal inwoners. De krimp wordt hier gecompenseerd door nieuwe mobiele inwoners die werken op langere afstand. De regio Emmen - Coevorden kent een stabilisatie tot een lichte groei. Ook in het westen van de provincie lijkt er een stabilisatie.

Alleen in het noorden en in de regio Meppel moet nog rekening gehouden worden met een duidelijke groei in het aantal inwoners.



Procentuele bevolkingsgroei per gemeente tussen 2005 en 2025

1.4 Inspelen op railplannen

In Groningen wordt gewerkt aan de introductie van de Regiotram in de stad. Dit systeem maakt het mogelijk om vanuit de regio direct in het hart van de stad Groningen te komen. De provincie Overijssel werkt aan de vertramming van de spoorlijn Zwolle - Kampen. Met de aanleg van de Hanzelijn kan de bestaande spoorlijn Zwolle - Kampen een meer stadsgewestelijk karakter krijgen met meer stations en een hogere frequentie. Er bestaan ideeën om deze tramlijn ook in de stad door te trekken. In Twente wordt gewerkt aan het verbeteren van de railverbindingen naar Enschede en Duitsland. Doel is om het invloedsgebied van de stad Enschede te vergroten en daarmee het draagvlak voor de stedelijke voorzieningen van de stad te verbeteren.



Mogelijkheden voor doortrekking tram in Zwolle (stippellijnen)

Regiotram Groningen

De stad Groningen, de provincie Groningen, de provincie Drenthe en de regio Groningen - Assen streven naar een grotere rol van railvervoer in de regio rond Groningen. In het plan Kolibri OV (inmiddels opgevolgd door het Raamwerk Regiorail) is een visie op de ontwikkeling van het openbaar vervoer in de regio opgenomen.

De visie richt zich op een uitbreiding van de regionale spoorverbindingen rond Groningen (zowel verbindingen als frequentie) en een herintroductie van de tram in Groningen. De eerste stappen in de uitvoering van de visie zijn de heropening van de spoorlijn naar Veendam en de aanleg van een tramlijn van station Groningen naar universiteitscomplex Zernike.

Voor de treinverbinding Groningen - Veendam zijn de plannen al het meest concreet: deze verbinding moet op korte termijn van start gaan. Op dat moment krijgen Veendam en omgeving een aanzienlijk

snellere verbinding met Groningen. Ook voor de tram naar Zernike zijn de plannen vergevorderd, hoewel de financiering nog niet helemaal rond is. In een studie naar de exploitatie van de tramlijn (2004) bleek de lijn zelfs goedkoper in de exploitatie dan busvervoer. De tram zou in 2014 moeten rijden. Voor de lange termijn wordt ook doortrekking van de Groningse tramlijnen naar de regio voorzien.

Tram Zwolle - Kampen

De provincie Overijssel en de gemeenten Zwolle en Kampen hebben vergevorderde plannen om de bestaande treinverbinding tussen Zwolle en Kampen om te bouwen tot hoogfrequente lightrailverbinding met meer haltes onderweg. Een belangrijk winstpunt is dat de verbinding een belangrijkere rol gaat spelen in de ontsluiting van het 'tussengebied', waaronder de grote VINEX-wijk Stadshagen in Zwolle. Zwolle ziet in de tramplannen een kans om het spoor te veranderen van barrière in de stad naar ruimtelijke drager voor stedelijke ontwikkelingen. Voor de langere termijn wordt gedacht aan doortrekking van de tram in Zwolle de stad in (centrum, werkgelegenheidsconcentratie Oosterenk) of over bestaand spoor naar bijv. Zwolle-zuid. De tram zou in 2014 moeten rijden.



Huidig en toekomstig (?) materieel van Zwolle - Kampen



RegioRail 2020: koppeling regionale spoorlijnen



RegioRail 2040: uitbreiding tramnet



Tram voor Martinitoren, Groningen

1.5 Railsector sterk in ontwikkeling

Tegelijkertijd zijn er belangrijke ontwikkelingen binnen de railsector. Deze zijn zowel technisch van aard als organisatorisch. Gevolg is dat er nieuwe mogelijkheden zijn voor de ontwikkeling van railverbindingen. In het plan Spartacus van de Belgische provincie Limburg wordt hierop ingespeeld door de ontwikkeling van drie dragende railassen, waar al het overige vervoer op is afgestemd.

1.6 Uitnodiging om samen te werken

Om optimaal in te kunnen spelen op de ontwikkelingen in de omliggende stedelijke netwerken en binnen de railsector heeft de provincie Drenthe deze toekomstvisie rail 2040 opgesteld. Hiermee wil Drenthe haar ambitie op dit gebied handen en voeten geven. Doel is te komen tot een dragend mainframe van railgebonden kwalitatief hoogwaardige verbindingen dat een bijdrage levert aan een vitale en duurzame toekomst van de provincie. De visie leidt tot een bestuurlijke agenda die een uitnodiging vormt aan de partners voor een bestuurlijke samenwerking met alle betrokken partijen.

1.7 Doel railvisie Drenthe 2040

Ontwikkelen van een lange-termijnvisie (2040) railvervoer in/van/naar Drenthe die:

- de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe versterkt;
- een basis vormt voor een duurzame ontwikkeling van de provincie;
- inspeelt op kansen die door de plannen van omliggende regio's ontstaan.



2 Verkenning railvisie



Als aanzet voor de railvisie zijn enkele globale verkenningen uitgevoerd. Om te beginnen is verkend op welke reisrelaties verbeteringen het meest urgent zijn. Daarna is gezocht naar een geschikt vervoerconcept. Met de globale ideeën voor het vervoerconcept in het achterhoofd zijn vervolgens verkennende berekeningen van de vervoerwaarde gemaakt, om te bepalen wat kansrijke railverbindingen kunnen zijn.

2.1 Reisrelaties: waar zit de grootste reistijdwinst?

Ruimtelijk-economisch is Drenthe sterk afhankelijk van de omliggende stedelijke netwerken. Het meer verstedelijkte deel in het noorden van de provincie is volledig op Groningen georiënteerd. De regio Meppel kent een sterk accent op logistiek en distributie en is sterk op Zwolle georiënteerd. Het stedelijk netwerk Emmen - Coevorden kent naast de verzorgende werkgelegenheid ook een zwaartepunt in de logistiek en de industriële productie (chemie). De regio Hoogeveen vormt een

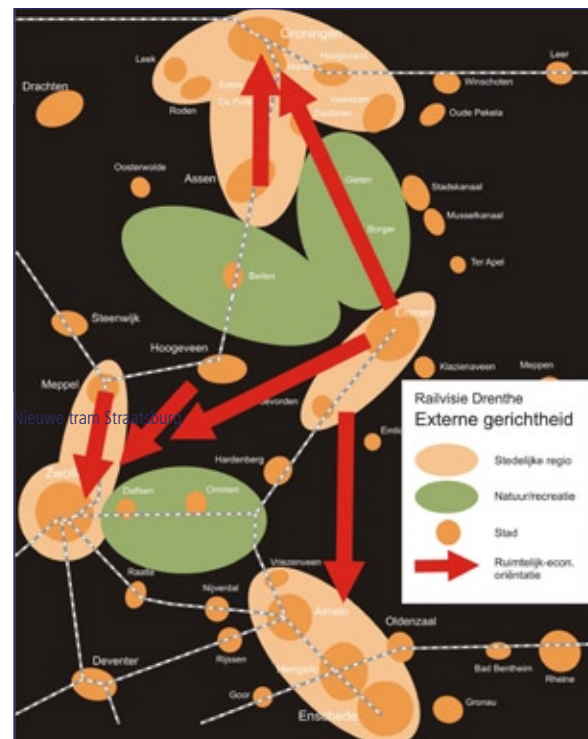
regionale verzorgingskern in het omliggende landelijk gebied met een oriëntatie zowel richting Zwolle als Assen/Groningen. Daarnaast is er een toenemende pendel van mensen die in het landelijke gebied willen wonen en werken op grotere afstand (bv. in de Randstad).

Gelet op deze sterke externe gerichtheid is het van groot belang dat Drenthe goede verbindingen heeft met de omliggende stedelijke netwerken. Maar hoe is het met de bereikbaarheid van deze stedelijke netwerken vanuit Drenthe gesteld? In bijgaande kaart is

Bereik OV binnen 45 minuten



voor de steden Assen, Hoogeveen en Emmen het bereik per openbaar vervoer in 45 minuten aangegeven (exclusief voor- en natransport; in totaal komt de reistijd daarmee op ruim 60 minuten). Het blijkt dat vooral vanuit Emmen (of breder gezien: heel Zuidoost-Drenthe) de openbaarvervoer-verbindingen duidelijk verbetering behoeven: alleen Hoogeveen is binnen 45 minuten te bereiken. Naar belangrijke bestemmingen als Groningen, Zwolle en Twente is men van deur tot deur al gauw 90 minuten onderweg.



Externe gerichtheid Drenthe

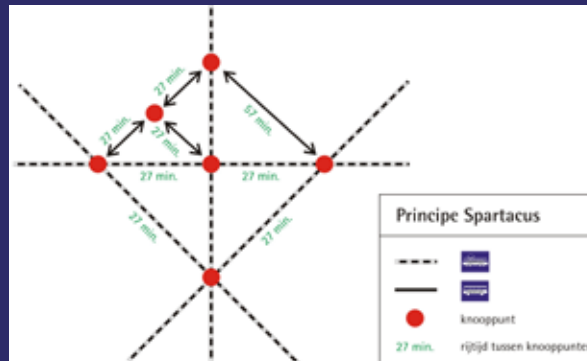
2.2 Vervoerconcept: Spartacus als inspirerend voorbeeld

In de Belgische provincie Limburg is een plan voor het opwaarderen van het openbaar vervoer gelanceerd: Spartacus. In dit plan wordt uitgegaan van drie regionale raillijnen als dragers voor het vervoer. Alle busverbindingen sluiten op knooppunten goed aan op de regio-trams. De frequentie van de lijnen is weliswaar niet hoog, 2x per uur, maar door een uitgekiende dienstregeling, goede aansluitingen, optimaal gebruik van bestaande sporen en een eenvoudige uitvoering (veelal als enkel-spoor zonder bovenleiding) blijkt er heel wat mogelijk. Voor wat betreft dichtheid, omvang en aantal inwoners heeft Belgisch Limburg veel weg van Drenthe. Uitgaan van relatief lage frequenties, maar wel goede verknoppingen kan ook voor Drenthe mogelijkheden bieden.

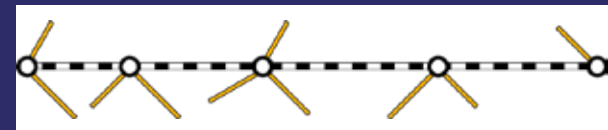
2.3 Vervoerwaarde: kansrijke relaties

Globaal is gekeken naar de huidige vervoeromvang in de buslijnen op een aantal corridors. Dit is afgezet tegen het benodigde aantal reizigers bij een tramfrequentie van twee of vier per uur. Op basis hiervan kan worden gesteld dat op de corridor Assen - Groningen een potentie aanwezig is. Het aantal reizen in de huidige situatie rechtvaardigt nagenoeg een trambediening van 2x per uur ter vervanging van de huidige busverbindingen. Vooral de corridor Emmen - Groningen is interessant. In de huidige buslijnen zitten circa 6.000 reizigers per etmaal. Dit is voldoende vervoer voor een lightrailfrequentie van viermaal per uur. De lijn Groningen - Emmen via Veendam en Stadskanaal komt nog ca 50% reizigers tekort om een trambediening van 2x per uur te rechtvaardigen.

Principe Spartacus: aansluiten op knooppunten



Rail als hoofddrager van het vervoer; bus sluit aan



	Tram Groningen - Assen	Tram Groningen - Emmen	Tram Groningen - Veendam - Emmen
Te vervangen buslijnen	Lijnen 50, 51, 54, 309, 319, 650	Lijnen 58, 300, 305, 302, 312, 308, 308	Lijnen 15, 73, 77, 302, 312
Huidige reizigers bus (grove schatting)	3.800	6.000	2.600
Gewenst aantal reizigers tram (2x/uur)	4.250	3.000	4.000
Gewenst aantal reizigers tram (4x/uur)	8.500	6.000	8.000

Vergelijking tussen huidig aantal reizigers en gewenst aantal reizigers tram

Cruciaal voor een succesvolle inzet van tramverbindingen is het aanbod van een snelle verbinding. Daarom kan geconcludeerd worden dat de vervoersverbinding Groningen - Veendam - Emmen door de lange reistijd en lage frequentie voor de hoofdverbinding Groningen - Emmen niet geschikt is. Wel denkbaar is een meer ontsluitende railverbinding Veendam - Stadskanaal - Emmen, mogelijk met een hogere halstedichtheid dan voor de andere railverbindingen wordt voorzien.

2.4 Revival van de tram

In binnen- en buitenland schieten tramprojecten, of plannen daarvoor, als paddestoelen uit de grond. In belangrijke mate is dit het gevolg van de groeiende bereikbaarheidsproblemen in stedelijke gebieden en van de toenemende aandacht voor luchtkwaliteit en ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast bieden technische innovaties nieuwe kansen voor de ontwikkeling van tramsystemen. Bijlage 1 geeft een beknopt overzicht van de revival van de tram. Uit de verkenning in dit hoofdstuk komt naar voren dat er ook voor Drenthe kansen voor de revival van de tram zijn.

Verkenning Emmen - Hoogeveen

Als onderdeel van het kernnet is de verbinding Meppel - Emmen bekeken. Deze zou de verlenging kunnen vormen van de Hanzelijn en ook door goederenvervoer kunnen worden gebruikt. Bovendien schept dat de ruimte om op de bestaande Vechtdallijn (Zwolle - Coevorden - Emmen) lightrailmaterieel in te zetten en deze meer recreatief te gebruiken. Nadere analyse leert dat deze opzet toch weinig kansrijk is. Voor het goederenvervoer naar Coevorden is een flinke aanpassingsopgave nodig om het logistiek knooppunt bij Coevorden te ontsluiten nodig. Het personenvervoer vanuit Emmen richting Zwolle en verder alleen is te beperkt van omvang, zeker als Coevorden en Hardenberg niet worden meegenomen. Tussen de kernen Meppel - Hoogeveen - Emmen onderling is nauwelijks sprake van een vervoersrelatie. Bovendien zou een dergelijke raillijn de kern Hoogeveen niet rechtstreeks kunnen bedienen. Om deze redenen is deze spoorverbinding niet in de visie opgenomen.



3 Railvisie



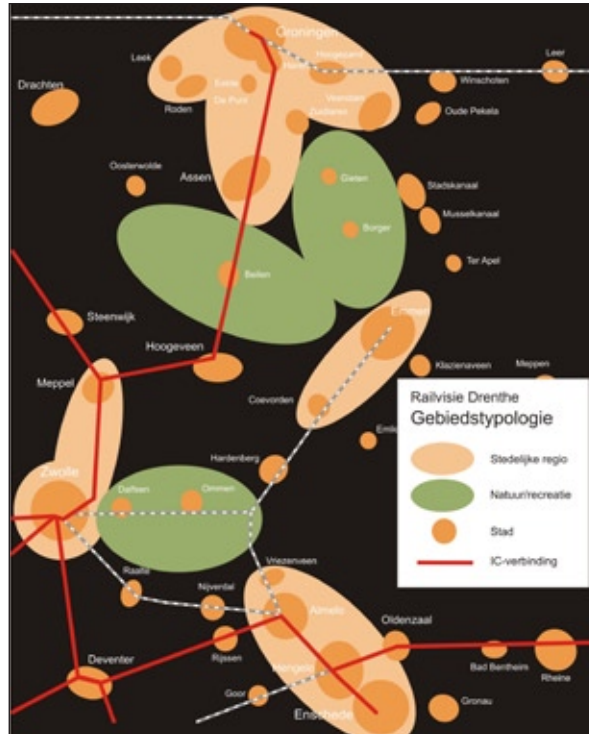
Railverbindingen functioneren op verschillende schaalniveaus. De visie wordt langs deze lijnen opgebouwd. Essentieel is dat economische kerngebieden snel met elkaar worden verbonden. Aanvullend wordt het omliggende gebied ontsloten.

Door goed in te spelen op bestaande ontwikkelingen kunnen kansen voor nieuwe railverbindingen worden gecreëerd.

In dit hoofdstuk wordt een netwerk van kansrijke en/of gewenste railverbindingen voor Drenthe gekozen. In Hoofdstuk 4 worden de effecten van dit netwerk in beeld gebracht.

3

Stedelijke netwerken
in en om Drenthe



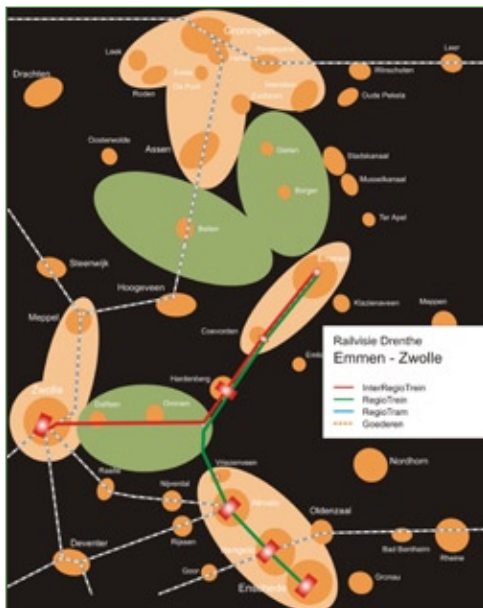
3.1 Stedelijke netwerken verbinden

De provincie Drenthe is een in hoofdzaak landelijke provincie. De belangrijkste stedelijke centra liggen in de directe omgeving: Zwolle, Groningen en Twente. In het noorden maakt Assen onderdeel uit van het nationaal stedelijk netwerk Groningen/Assen. Meppel maakt onderdeel uit van het stedelijk netwerk van de regio Zwolle. In het oosten van de provincie vormen Emmen en Coevorden een regionaal stedelijk netwerk. Voor de vitaliteit van de provincie op lange termijn is het van essentieel belang deze stedelijke netwerken snel en hoogwaardig met elkaar en met de rest van het land te verbinden. Hoogeveen kan worden beschouwd als een relatief zelfstandige regionale verzorgingskern.

3.2 De snelle intercity naar de Randstad

Basis van het railvervoer in de provincie wordt gevormd door de snelle intercityverbindingen naar de Randstad. Met het vervallen van de Zuiderzeelijn dient de volledige verbinding via de nieuwe Hanzelijn. Deze verbinding is zowel van belang voor de vitaliteit van het stedelijk netwerk Groningen - Assen, als van belang voor de leefbaarheid van het landelijk gebied, waar in toenemende mate forensen wonen die in de stedelijke gebieden werken.

Emmen - Zwolle



Regiotram Zwolle



3.7 Emmen - Zwolle versnellen

De bestaande verbinding tussen Zwolle en Emmen/ Coevorden moet sterk worden versneld. Ook Hardenberg heeft sterk behoefte aan een snellere verbinding met Zwolle. Gestreefd wordt naar een rechtstreekse interregionale treinverbinding die Zwolle zonder tussenstop verbindt met Hardenberg, Coevorden en Emmen. Voor deze verbinding Zwolle-Emmen dienen het aantal stations beperkt te blijven. Er kunnen echter wel extra stations door een regionale stopverbinding worden bediend, bijvoorbeeld op de lijn Almelo-Marienberg die verder rijdt naar Emmen en naar Enschede. Zo kunnen op deze verbinding zowel stop- als een sneldiensten rijden.

3.8 Regiotram Zwolle uitbouwen

De provincie Overijssel gaat de lijn Zwolle - Kampen ombouwen naar lightrail. Dit biedt goede mogelijkheden om deze verbinding door te trekken door het centrum van Zwolle naar Oosterenk. Van daar zou de lijn kunnen splitsen in twee takken: één tak naar Dalfsen/Ommen en één tak naar Berkum/Hessenpoort met op termijn mogelijk een doortrekking over bestaand spoor naar Meppel. Op deze wijze kan de bestaande Vechtdallijn (Emmen - Zwolle) beter op de belangrijke bestemmingen in Zwolle worden aangesloten. Ook vanaf Meppel ontstaan betere verbindingen met het centrum van Zwolle. Eerst via een overstapknooppunt Zwolle Hessenpoort, later mogelijk rechtstreeks via een regiotramverbinding. Door de regiotram met eindpunt in bijvoorbeeld Hardenberg kan de bestaande spoorverbinding worden versneld.

Goederenvervoer



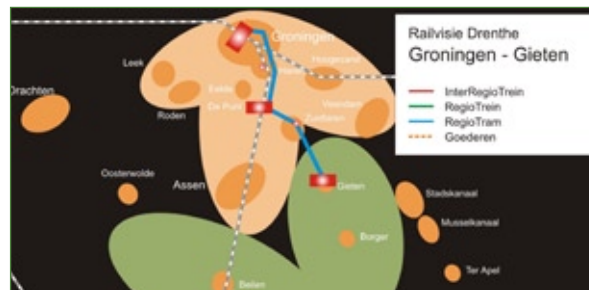
3.9 Goederenvervoer/Assen - Assen Zuid - Gieten - Veendam

In de bestaande situatie rijden de goederentreinen naar Veendam via het spoor Assen - Groningen en Groningen - Hoogeveen - Sappemeer. Op beide spoorverbindingen is grote behoefte aan extra capaciteit voor personenverkeer. Voorgesteld wordt daarom te bezien in hoeverre het haalbaar is een goederenspoorverbinding te realiseren parallel aan het tracé van de N33, mogelijk zelfs tot Delfzijl, zodat ook de spoorlijn Groningen - Delfzijl wordt ontlast. Ook medegebruik van deze spoorlijn door een lightrain tussen Veendam en Assen via Assen-Zuid en knooppunt Gieten verdient nader onderzoek.

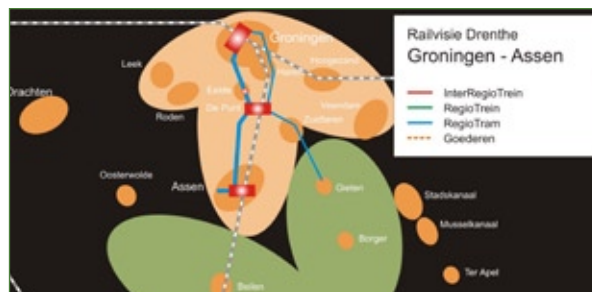
3.10 Regiotram Groningen naar de regio trekken: knooppunt Gieten

Het knooppunt Gieten is ook een logische eindhalte voor de regiotram vanuit Groningen. Vanuit de binnenstad van Groningen kan de regiotram getraceerd worden via de Europaweg - Euroborg - Haren - Glimmen - De Punt - Zuidlaren - Gieten. De verbinding maakt deels gebruik van bestaand spoor, deels van de Hondsruglijn. De bediening door stoptreinen komt te vervallen. Hierdoor zijn in Haren extra halten mogelijk. Deze regiotram biedt alle mogelijkheden voor optimale P+R-verbindingen vanuit het zuiden naar de bestemmingen in Groningen.

Groningen - De Punt - Gieten



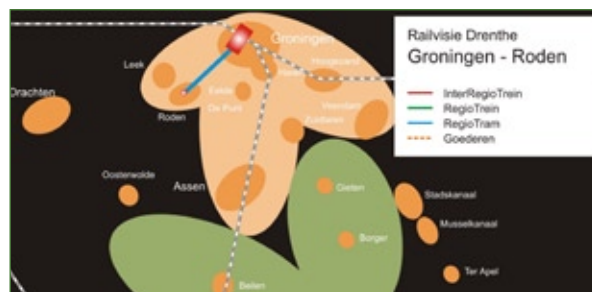
Groningen - De Punt - Assen



3.11 Knooppunt De Punt: Regiotram Martini doortrekken en nieuwe stationshalte

Naast de regiotram over bestaand spoor zou ook de regiotram naar Martini doorgetrokken moeten worden via Paterswolde naar Groningen Airport Eelde en De Punt, gecombineerd met een stationshalte en een directe aansluiting van de A28 en N34. Op deze wijze ontstaat een multimodaal knooppunt, van waaruit zowel in de richting Martini als in de richting Euroborg regiotrams vertrekken. Ook verdere doortrekking naar Assen is denkbaar, via bestaand spoor of over een nieuw tramtracé via Vries. Het ontstaan van een knooppunt in De Punt maakt een reorganisatie van het buslijnnennet mogelijk, met aanzienlijke besparingen in de exploitatie.

Groningen - Roden



3.12 Regiotram Roden onderzoeken

Uitbouw van de regiotram in de richting van Roden en Nieuw-Roden moet nader worden onderzocht. Aansluiten van Leek is daarbij niet noodzakelijk, omdat Leek via het spoor naar Heerenveen wordt ontsloten. Een combinatie met P+R in Hoogkerk is goed denkbaar, zodat ook de westzijde van de stad een door regiotram ontsloten P+R-voorziening ontstaat.



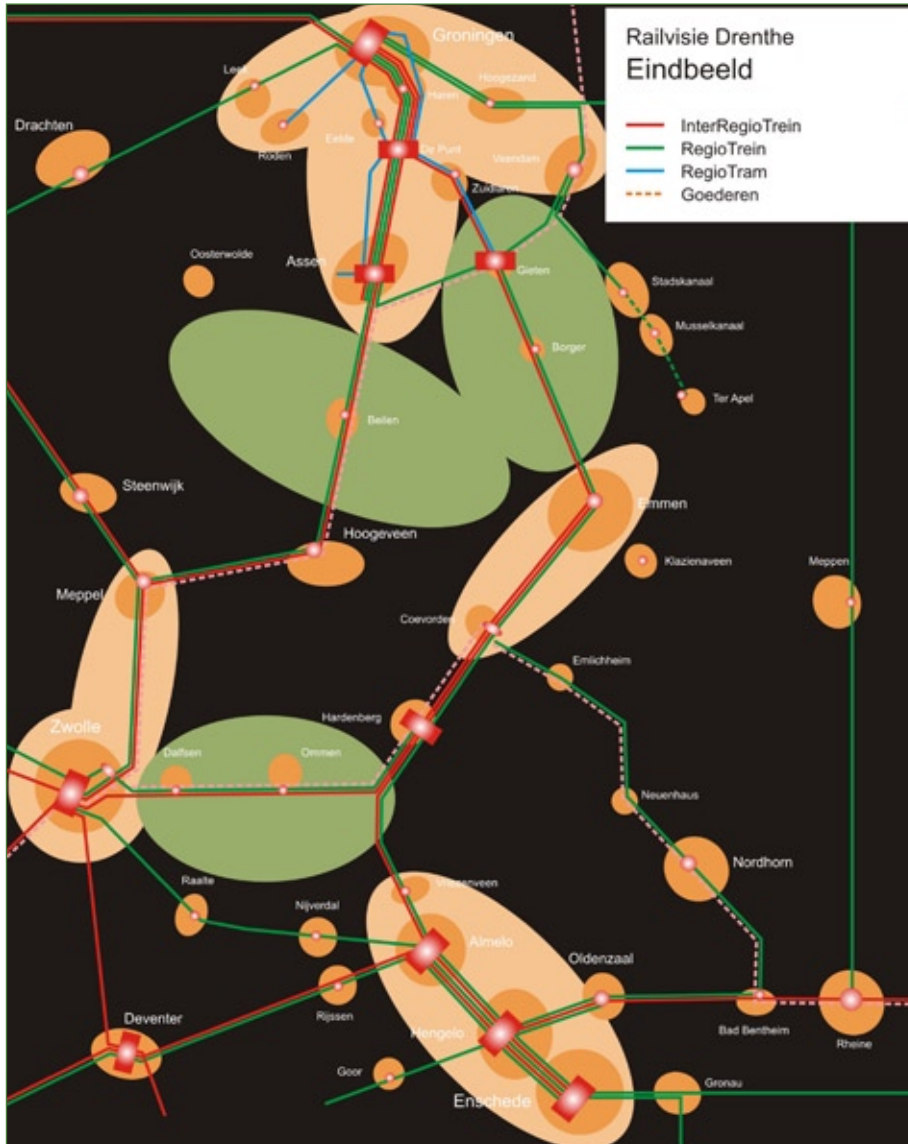
3.13 Coevorden - Nordhorn - Bad Bentheim - Twente

Er bestaat nu een spoorlijn tussen Coevorden en Twente via Nordhorn en Bad Bentheim. Deze verbinding is nu alleen voor goederenvervoer in gebruik. Aan Duitse zijde bestaat de gedachte om Nordhorn via Bad Bentheim met Enschede te ontsluiten. Door emigratie van Nederlanders naar Duitsland bestaat er toenemende vervoer tussen Emmen en Coevorden en het Duitse grensgebied. Een personenverbinding Coevorden - Bad Bentheim - Twente is een pragmatische mogelijkheid tot grensoverschrijdend personenvervoer spoor in dit gebied. Voor het goeder- vervoer naar Coevorden is een flinke aanpassingsopgave nodig om het logistiek knooppunt bij Coevorden te ontsluiten nodig.

3.14 Railvisie Drenthe 2040

De Railvisie Drenthe 2040 heeft met deze verkenning de volgende vorm gekregen:

- **Het Interregionet:** De treinrelaties Zwolle-Groningen, Zwolle-Leeuwarden, Zwolle-Emmen, Emmen-Groningen en Emmen-Twente liggen allen op iets minder dan een 60 min rijden. De bus- en trein-aansluitingen kunnen op deze stations in een regel- matig uurpatroon gelegd worden. Dat bevordert de herkenbaarheid voor de reiziger sterk.
- **De Regionetten:** Dit net van treinverbindingen (trams of stoptreinen) wordt in de tijdligging gebaseerd op het uurpatroon van de knooppunten van het inter- regionet. Er kunnen verschillende regionetten onder- scheiden worden:
 - o **Het Regiotramnet Groningen - Assen:** tramverbindingen Assen - De Punt - Groningen,



Eindbeeld railvisie

Gieten - De Punt - Groningen en Roden - Groningen zullen een tijdsynchrone aansluiting dienen te geven op de stations van het Interregionet Groningen en Assen.

- Het Regiotreinnet Zwolle: Zwolle - Kampen, Zwolle - Ommen - Hardenberg en Zwolle - Meppel sluiten aan in Zwolle.
- Het Regiotreinnet Emmen: Emmen - Gieten en Emmen - Coevorden - Hardenberg sluiten aan in Emmen.

Het Interregionet krijgt goeddeels al vorm door het project versnelling treinverbinding Randstad Noord Nederland in het kader van het zogenaamde RSP-project Koopmans. De treinverbindingen tussen Zwolle, Groningen en Leeuwarden worden daarmee op een uurpatroon gebracht. Het Interregionet verzorgt de snelle verbindingen tussen de grote stedelijke knooppunten in Noord Nederland. Het Regionet heeft vooral een ontsluitende functie van en naar de stedelijke knooppunten. Hiermee wordt een tijd-knooppuntenmodel beoogd conform het model Spartacus (zie blz 17). De tram/ trein verbindingen dienen een zodanige verbindingssnelheid te kunnen realiseren dat dit tijd-knoopenmodel ook daadwerkelijk ontstaat. Dat stelt eisen aan het aantal stops en baanvaknelheid van nieuwe trams en treinen.



4 Effecten railvisie



De railvisie moet bijdragen aan een duurzame ontwikkeling van Drenthe. De visie moet daarom meer mensen verleiden met het openbaar vervoer te reizen en moet daarnaast leiden tot een ook op lange termijn haalbare exploitatie van het openbaar vervoer. In dit hoofdstuk wordt onderzocht of deze doelen kunnen worden bereikt voor de noodzakelijke en haalbare vervoersgetallen en de exploitatiekosten. Tevens wordt een indicatie gegeven van de aanlegkosten van de verschillende nieuwe railverbindingen.

4.1 Modelberekeningen

De verwachting is dat de railvisie leidt tot een aanzienlijke groei van het aantal openbaar vervoer reizigers in, van en naar Drenthe. Daarnaast zou de railvisie moeten leiden tot een efficiënter vervoeraanbod, doordat een deel van het busvervoer wordt vervangen door railvervoer. Om te toetsen of met de railvisie daadwerkelijk deze doelen worden bereikt, zijn de effecten van de railvisie onderzocht.

Hierbij is gebruik gemaakt van het trammodel Groningen, dat voor de Regio Groningen - Assen is ontwikkeld. Hoewel dit model oorspronkelijk gebouwd is om de effecten van de tramplannen in de regio Groningen-Assen door te rekenen, is het model ook geschikt gebleken voor het doorrekenen van de railvisie Drenthe. De enige beperking was dat voor een aantal treintrajecten in het zuiden van het studiegebied geen actuele reizigersaantallen beschikbaar waren. Hier is gewerkt met schattingen.

Er zijn drie situaties doorgerekend:

- Huidige situatie
- Referentiesituatie (= referentie verkeersmodel = 2020 met bestaande planvorming)
- Variant railvisie Drenthe (2020 met uitvoering railvisie)

De Railvisie Drenthe 2040 wordt dus doorgerekend op basis van het vervoersmodel 2020 inclusief alle nieuwe railinfrastructuur die als geheel de railvisie vormen. Hiermee wordt het vervoerseffect van een samenhangend railnetwerk in en om Drenthe zichtbaar. Een verdergaande groei of krimp van de inwoner- en arbeidsplaatsen ten opzichte van 2020 zal de effectiviteit doen toe- of afnemen. Omgekeerd is ook het effect aanwezig dat in de directe nabijheid van het railnetwerk de groei van inwoners en arbeidsplaatsen wordt gestimuleerd. Dit, nog steeds impliciet, sturende ruimtelijke ordeningseffect geeft een onderschatting van de berekende getallen.

4.2 Huidige situatie

Als basisjaar voor de berekeningen is gehanteerd het jaar 2004, het basisjaar van het verkeersmodel. In de huidige situatie is het openbaar vervoernetwerk opgenomen dat in het jaar 2004 operationeel was; de reizigersaantallen zijn gebaseerd op tellingen die in 2004 zijn uitgevoerd.

4.3 Referentiesituatie

Het trammodel Groningen kent een referentiesituatie 2020. In de referentiesituatie is rekening gehouden met alle bestaande plannen voor het openbaar vervoer waarvan in 2004 werd verwacht dat deze in 2020 gerealiseerd zouden zijn, waaronder:

- Regiotram Groningen (tram CS - Zernike, heropening Groningen - Veendam, doorkoppeling treindiensten in Groningen, etc.)
- Aanleg spoorlijn Groningen - Drachten - Heerenveen
- twee IC's en twee stoptreinen tussen Groningen en Zwolle (nu één IC en twee stoptreinen)

- Aanleg Hanzelijn Lelystad - Zwolle.

4.4 Variant railvisie Drenthe

Tot slot is een variant gemaakt waarin alle elementen van de railvisie Drenthe zijn opgenomen. Nieuwe elementen ten opzichte van de referentiesituatie:

- Interregiotrein Groningen - Emmen - Enschede
- Regiotrein Gieten - Emmen
- Regiotrein Emmen - Enschede
- Regiotrein Veendam - Gieten - Assen
- Regiotrein Coevorden - Bad Bentheim - Hengelo
- Regiotram Groningen - Gieten
- Regiotram Groningen - Eelde - Assen
- Regiotram Groningen - Roden
- Q-liner Stadskanaal - Gieten

Gewijzigd ten opzichte van de referentiesituatie:

- Interregiotrein Emmen - Zwolle: minder stops en frequentie van 1 naar 2x per uur
- Regiotrein Groningen - Veendam - Stadskanaal: verlengd naar Stadskanaal
- Regiotrein Hardenberg - Zwolle - Kampen: deel Emmen - Hardenberg vervalt; treindiensten in Zwolle aan elkaar geknoopt; route in Zwolle via Oosterenk; frequentie naar 4x per uur.

Vervallen ten opzichte van de referentiesituatie:

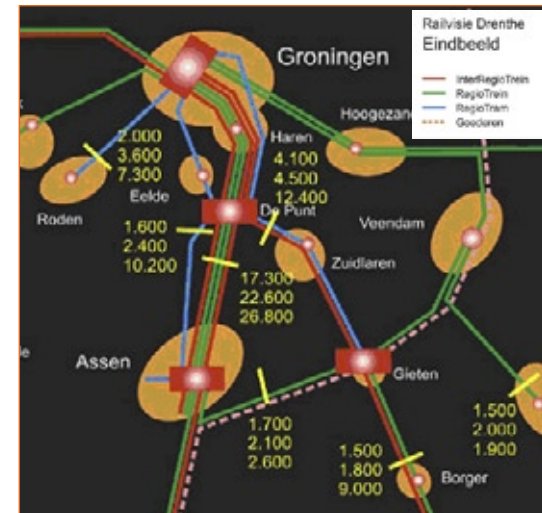
- Alle Q-liners van Groningen naar Annen/Zuidlaren/ Assen/Emmen/Stadskanaal/Veendam/Roden vervallen.

Een essentieel onderdeel van de railvisie zijn de nieuwe knooppunten Gieten en De Punt, waar uitwisseling mogelijk is tussen trein, bus en auto. Uitgangspunt is dat trein en bus hier naadloos op elkaar aansluiten. Om dit

goed te simuleren is in het model op deze knooppunten een lagere overstapweerstand ingesteld. In de modelberekeringen is nog geen rekening gehouden met extra P&R-plaatsen bij de stations; de vervoerwaarde zal in de praktijk dus nog wat hoger uitvallen.

4.5 Effecten vervoerwaarde

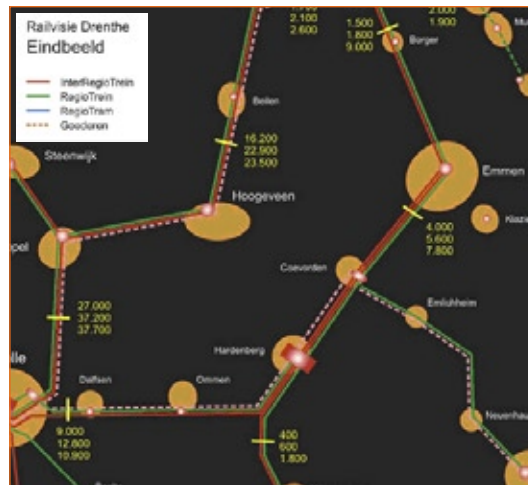
In bijgaande kaart zijn per corridor de aantallen openbaar-vervoerreizigers weergegeven (bus en trein samen) in de drie doorgerenende situaties.



Gebied Groningen - Assen

Duidelijk is dat vooral de nieuwe verbindingen Groningen - Emmen en Groningen - Eelde - Assen door de grote reistijdwinst veel potentie hebben. Het aantal reizigers op deze verbindingen is met 9.000 resp. 10.000 naar verwachting voldoende om twee tot viermaal per

uur een RegioTram of RegioTrein te laten rijden. Ook de verbinding Groningen - Roden groeit sterk waardoor een tramverbinding op termijn in beeld komt. De tangentverbinding Assen - Gieten - Veendam vertoont een groei van 20%.



Gebied Zuid-Drenthe - Noord-Overijssel

Ook op het bestaande spoor groeit het vervoer. De rechtstreekse verbinding tussen Emmen en Twente leidt tot een verdrievoudiging van het aantal reizigers. Het bieden van een rechtstreekse, snelle verbinding boort nieuw reizigerspotentieel aan.

De railverbinding Emmen - Zwolle daalt licht. De oorzaak hiervan ligt in het feit dat reizigers vanuit het gebied Hardenberg/Coevorden/Emmen nu via de Hondsruglijn naar Groningen gaan en niet langer via Zwolle. Dit is gunstig, omdat hierdoor op de lijn Emmen - Zwolle ruimte vrijkomt voor meer reizigers op deze reisrelatie.

Drie verbindingen (Emmen - Twente, Veendam - Stadskanaal en Assen - Veendam) zijn afzonderlijk eigenlijk te zwak voor railvervoer, zeker wanneer daarvoor nieuw spoor aangelegd moet worden (zoals Veendam - Stadskanaal). Zij vormen echter wel een onlosmakelijk onderdeel van de railvisie en de visie als geheel laat een positief effect op het openbaar vervoergebruik zien. De haalbaarheid van deze verbindingen wordt vergroot door te kiezen voor een eenvoudige opzet van de exploitatie met een goede verknoping met andere trein- en busverbindingen. Bovendien profiteert de verbinding Assen - Veendam van het feit dat ook goederentreinen van dit traject gebruik maken (investering kan “gedeeld” worden) en hoeft op de verbinding Emmen - Twente nagenoeg niet geïnvesteerd te worden in nieuwe infrastructuur.

4.6 Effecten exploitatie

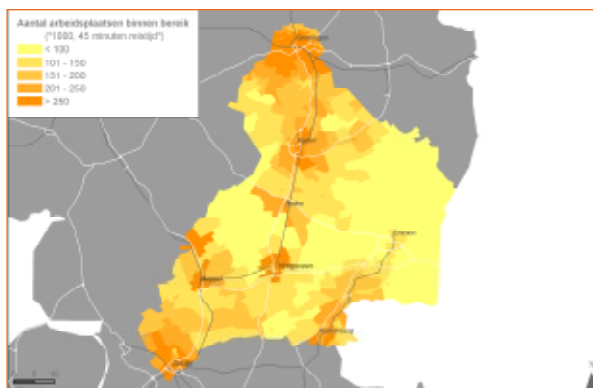
In bijgaande tabel zijn de effecten van de railvisie op de exploitatie van het openbaar vervoer opgenomen. De reizigerskilometers zijn een maat voor de opbrengsten van het openbaar vervoer; de dienstregelinguren een maat voor de exploitatiekosten van het openbaar vervoer. De dienstregelinguren zijn “gewogen”, dan wil zeggen: duurdere uren (trein en tram) tellen zwaarder mee dan goedkope uren (bus). Tramuren tellen mee voor 2 busuren, lightrainuren voor 4 busuren en treinuren voor 6 busuren.

	Reizigerskilometers (huidig = 100)	Dienstregelinguren (huidig = 100)
Huidige situatie	100	100
Referentiesituatie	143	103
Railvisie Drenthe	235	191

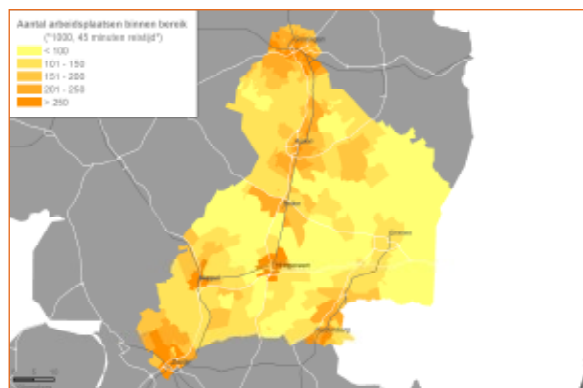
Indicatie kosten en opbrengsten railvisie

Te zien is dat als gevolg van de railvisie de opbrengsten van het openbaar vervoer met ruim 60% stijgen (ten opzichte van de referentiesituatie) en de kosten met bijna 90% toenemen. Uitvoering van de railvisie in de huidige vorm vereist dus een hogere exploitatiebijdrage van de overheid. De oorzaak van deze ontwikkeling ligt in het feit dat busvervoer wordt vervangen door railvervoer. Bij zeer hoge frequenties (meer dan zes bussen per uur) kan

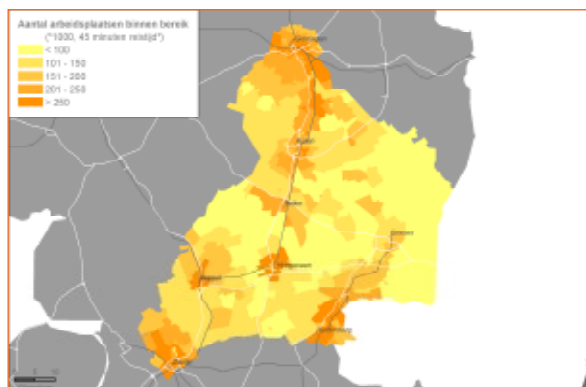
dit exploitatief gunstig uitpakken, bij lagere frequenties (waar we hier mee te maken hebben) is dit in de praktijk meestal iets duurder doordat railvoertuigen aanzienlijk meer kosten dan bussen. Overigens moet worden opgemerkt dat nog geen optimalisatie van het netwerk van de railvisie heeft plaatsgevonden. In een vervolgfase is onderzoek nodig naar de wijze waarop het aanbod beter op de vraag afgestemd kan worden; mogelijk blijkt



Bereikbaarheid arbeidsplaatsen huidige situatie



Bereikbaarheid arbeidsplaatsen referentiesituatie



Bereikbaarheid arbeidsplaatsen situatie na uitvoering railvisie

dan dat bepaalde onderdelen van de visie niet, of pas op lange termijn, rendabel kunnen zijn. Ook is nu nog geen rekening gehouden met beleid dat de vraag naar openbaar vervoer stimuleert, zoals bouwen rond stations of hogere parkeertarieven.

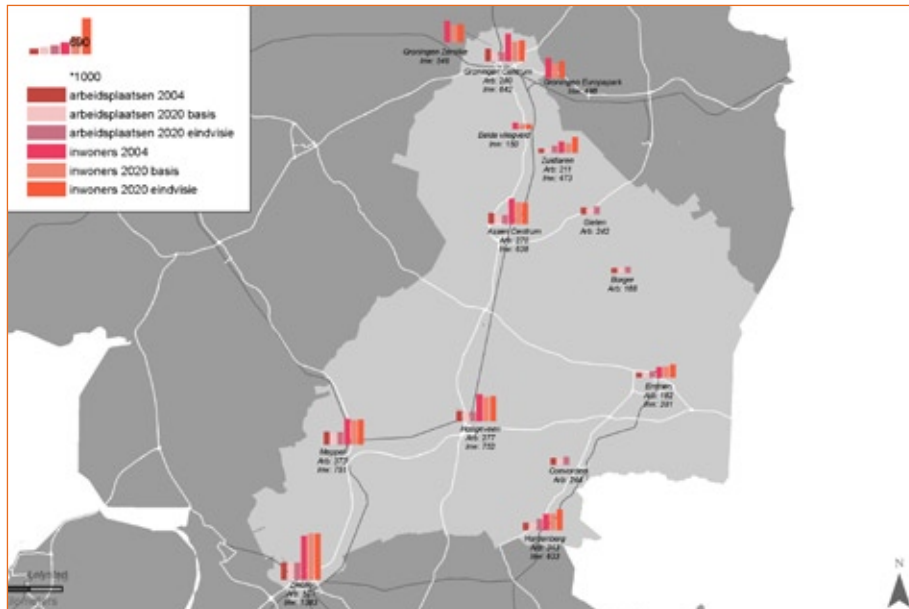
De aanlegkosten van nieuwe railverbindingen bepalen sterk de mogelijkheid van realisatie van de hoogwaardige Openbaar vervoerverbindingen. Hoewel dit een aparte nadere verkenning vereist is hieronder toch een eerste indicatie van de aanlegkosten gegeven. Dit zijn ramingen zonder btw en zonder stationsaccommodaties e.d. De kosten voor bus- tram- en railinfrastructuur zijn aangegeven voorzover een keuze voor de uitvoering opportuun

geacht is. Een fasering van busbaan naar trambaan zou een mogelijkheid kunnen. Een keuze tussen wel of niet geëlektrificeerd uitgevoerde rail (tram/railbaan versus rail diesel) kan een nadere afweging vergen.

Vervoersverbinding	Totale kosten in mln euro's per mogelijke maatregel (of-of)		
	Busbaan	Tram/railbaan	Rail diesel
Groningen - Roden	40	200	
Groningen - Eelde - De Punt	35	190	100
De Punt - Assen		260	150
De Punt - Gieten		170	100
Gieten - Emmen			180
Assen - Veendam			150

Indicatie van de aanlegkosten

Bereikbaarheid specifieke locaties in huidige situatie, referentiesituatie en situatie na uitvoering railvisie



4.7 Effecten bereikbaarheid

Een belangrijke vraag is of de railvisie bijdraagt aan een grotere bereikbaarheid van Drenthe en van de nabij gelegen stedelijke netwerken waarop Drenthe georiënteerd is (Groningen, Zwolle, Twente). Dit is onderzocht door voor de huidige situatie, de referentiesituatie en de situatie na realisatie van de railvisie in beeld te brengen hoe groot het bereik van inwoners en arbeidsplaatsen per openbaar vervoer is in 45 minuten.

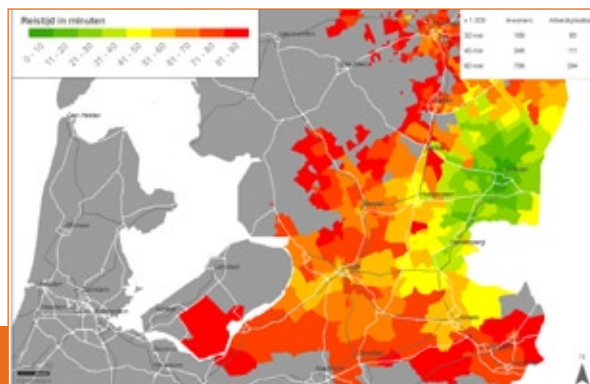
Als eerste is gekeken naar het aantal arbeidsplaatsen dat vanuit iedere willekeurige plek (er is gewerkt met zones) in Drenthe aen nabije omgeving bereikbaar is binnen 45 minuten reizen per openbaar vervoer. Het resultaat is te zien in de bijgaande figuren. Wanneer de toekomstsituatie met railvisie vergeleken wordt met de toekomstsituatie zonder railvisie dan is te zien dat een gunstig effect optreedt op de bereikbaarheid van het gebied Emmen - Coevorden - Hardenberg, van de corridor Groningen - Assen en de plaatsen langs de Hondsruglijn (Zuidlaren, Gieten, Borger). Blijkbaar vergroot het realiseren of verbeteren van railverbindingen op deze assen de actieradius van de inwoners van deze gebieden.

Om meer gevoel te krijgen bij het effect op de bereikbaarheid van de belangrijkste herkomst- en bestemmingsgebieden in en om Drenthe is dit afzonderlijk in beeld gebracht, zie bijgaande kaart. De staven met 'arbeidsplaatsen' geven aan hoeveel arbeidsplaatsen vanuit deze herkomstlocatie bereikt kunnen worden binnen 45 minuten reizen. Ook het omgekeerde is gedaan: de staven met 'inwoners' laten zien hoeveel inwoners binnen 45 minuten reizen de betreffende bestemmingslocatie (met arbeidsplaatsen) kunnen bereiken. Voor de situatie met railvisie zijn ook de absolute aantallen inwoners en arbeidsplaatsen binnen bereik vermeld. Het blijkt

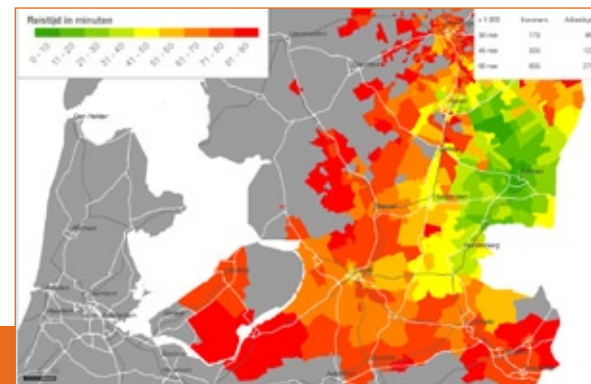
dat vooral vanuit Hardenberg, Gieten en Zuidlaren het aantal te bereiken arbeidsplaatsen fors toeneemt (50 tot 75%). Bij Emmen en Coevorden bedraagt de toename 20 tot 30%. Kijkend naar het bereik van de werklocaties zien we dat vooral Groningen Europapark, Emmen en Hardenberg profiteren van de railvisie; het aantal inwoners dat binnen 45 minuten deze werklocaties kan bereiken neemt toe met 20 tot 30%. De overige bestem-

mingslocaties in Groningen (centrum en Zernike) en het centrum van Hoogeveen stijgen met circa 5%.

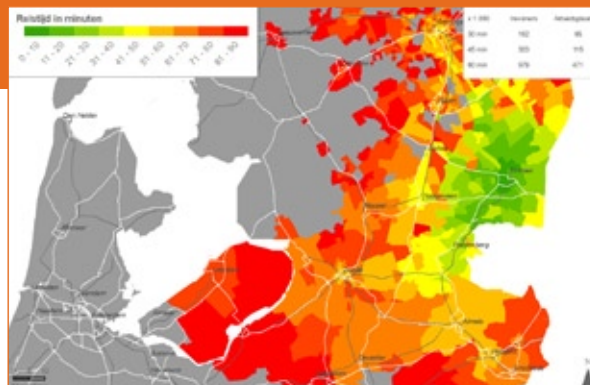
Tot slot is specifiek ingezoomd op de bereikbaarheid van het zuidoosten van Drenthe, omdat uit de analyse in hoofdstuk 2 is gebleken dat vooral daar de bereikbaarheid te wensen over laat. In bijgaande kaarten is aangegeven hoeveel inwoners en arbeidsplaatsen binnen maximaal



Bereikbaarheid Emmen in huidige situatie



Bereikbaarheid Emmen in referentiesituatie



Bereikbaarheid Emmen in situatie na uitvoering railvisie

anderhalf uur per openbaar vervoer bereikbaar zijn vanuit Emmen. Ook uit deze kaarten komt duidelijk naar voren dat de realisatie van een snellere verbinding met Groningen en met Twente een gunstig effect heeft op de bereikbaarheid van Emmen en omgeving. In het noorden komen zowel Drachten als het gebied tussen Leeuwarden en Groningen binnen bereik. Ten zuiden van Drenthe zijn

met de railvisie ook het oosten van Flevoland, Apeldoorn en Twente veel bereikbaarder vanuit Emmen. Verder blijkt dat de railvisie vooral een gunstig effect heeft op de langere verplaatsingen (60 minuten of meer); het aantal inwoners en arbeidsplaatsen dat bereikbaar is binnen 60 minuten neemt toe met 65%. Het aantal inwoners en arbeidsplaatsen bereikbaar binnen 30 of 45 minuten blijft vrijwel gelijk. Dit is ook verklaarbaar. De nieuwe railverbindingen vervangen deels bestaand busvervoer en reizigers gebruiken railvervoer over het algemeen voor langere afstanden dan busvervoer.

4.8 Samenvatting effect Railvisie Drenthe 2040

De Railvisie Drenthe 2040 levert op verschillende aspecten meerwaarden.

Voor het verbinden van regio's levert het Interregionet een kwaliteitsverbetering van de geboden verbinding op. Dat werkt positief op de vestigingsplaatskeuze van mensen en bedrijven in de knooppunten (steden) van dit net. Voor de driehoek Zwolle - Groningen - Leeuwarden (rsp-project "Koopmans") is de voorbereiding al in gang gezet. Het opnemen van Emmen in het Interregionet zou een sterke verbetering van de bereikbaarheid van Emmen betekenen.

Het Regionet van hoogwaardige openbaar vervoer verbindingen versterkt de toegankelijkheid en de leefbaarheid van de intensief bebouwde stedelijke centra. De stedelijke centra zijn te vol geworden om een goede autobereikbaarheid te kunnen handhaven. Kwalitatief hoogwaardig vervoer, als volwaardig alternatief voor de autobereikbaarheid van de steden, wordt een vereiste

voor de leefbaarheid van stadscentra. Groningen en Zwolle, maar ook Assen en Emmen zullen door de systeemsprong van de vervoersverbindingen van en naar deze steden het meest profiteren. De andere kant van de medaille is dat de bereikbaarheid (en dus de aantrekkelijkheid voor wonen en werken) van de omliggende woonkernen van de steden eveneens worden versterkt. Voor Zuidlaren, Gieten, Borger, Coevorden en Hardenberg levert dat aantoonbaar verbetering op.

De effecten van deze railvisie blijven een onderschatting. De verbeterde leefbaarheid van zowel de stad als de omliggende woonkernen die bediend worden met een Regionet, zal een beter vestigingsklimaat voor wonen en werken veroorzaken. De mate waarin dat zal plaatsvinden is afhankelijk van de kwaliteit van de vervoersmaatregel en de uitvoering. De gerealiseerde railvisie heeft op zichzelf een aantrekkende dus sturende werking op wonen en werken. Deze wervende effecten zijn niet in de berekeningen meegenomen. In de ruimtelijke planning in Drenthe is dit aspect ook nog onvoldoende benut als intrinsiek middel tot realisatie van die zelfde ruimtelijke plannen.

5 Uitnodiging voor samenwerking



Op basis van deze railvisie wil de provincie Drenthe samen met haar partners in de regio samenwerken aan het verder versterken van het railgebonden personenvervoer in de regio. Wij willen ons samen sterk maken voor onderstaande projecten.

Nu de provincie Drenthe een helder beeld heeft van de gewenste ontwikkeling van het railvervoer in, en naar de provincie, is het zaak om stappen te zetten richting realisatie. Het zal duidelijk zijn dat de railvisie niet morgen uitgevoerd zal zijn. Bij de realisatie zijn vele partijen en belangen betrokken, procedures moeten worden doorlopen en de financiële middelen moeten worden gereserveerd. Essentieel is dan ook een goede samenwerking met alle betrokken partijen: de ‘omliggende’ opdrachtgevers van het openbaar vervoer, het Rijk, Prorail, gemeenten, vervoerders en vele anderen.

Juist vanwege de complexe ‘omgeving’ waarin de railvisie tot uitvoering moet komen, is het goed om te beseffen dat de railvisie niet in één keer uitgevoerd hoeft te worden. De visie bestaat weliswaar uit een samenhangend geheel van onderdelen, maar het is goed mogelijk om onderdelen los van elkaar te realiseren. Daarom zijn in dit hoofdstuk acht losse projecten benoemd. Het verdient aanbeveling om bij de realisatie van deze projecten zoveel mogelijk aansluiting te zoeken bij reeds lopende projecten of reeds bestaande plannen. Voor een deel zijn het geheel nieuwe projecten; voor deze projecten is het allereerst van belang dat deze bij alle betrokken partijen op de agenda komen, zodat daarna gezamenlijk aan de realisatie gewerkt kan worden.

De volgorde van de projecten is vooral ingegeven door de effectiviteit van de maatregel (vervoerwaarde), de aansluiting op de bestaande ontwikkelingen (Regiotram Groningen, ruimtelijke ontwikkelingen Noord-Drenthe) en de financiële haalbaarheid. Een fasering van investeringen kan mogelijk worden gevonden in bijvoorbeeld eerst een busbaan en uiteindelijk een trambaan daarop aan te leggen. Het meest kansrijk op korte termijn is de aanleg van de regiotram Groningen - Assen, met daaraan gekoppeld de ontwikkeling van knooppunt De Punt. De vervoerwaarde van deze tramlijn is hoog en er worden grote positieve ruimtelijk-economische effecten (ontwikkeling Airport Groningen - Eelde!) verwacht. Daarna wordt realisatie van de railverbinding Groningen - Emmen als meest kansrijk gezien, later door te trekken naar Twente. Overigens zou op korte termijn al met de provincie Overijssel en Regio Twente kunnen worden bezien of doortrekking van de trein Almelo - Mariënberg richting Emmen realiseerbaar is. De provincie Drenthe nodigt partners uit de volgende projecten gezamenlijk nader te gaan verkennen en uitwerken.

1

Ontwikkeling De Punt

Samen met: OV-bureau, gemeenten, provincie Groningen.

Doel: Komen tot een gemeenschappelijke visie op de strategische ontwikkeling van knooppunt De Punt, als onderdeel van de visie op de regionale doortrekking van de regiotram.

2

Regionale doortrekking regiotram

Samen met: OV-bureau, Stad Groningen, provincie Groningen

Doel: De in deze railvisie gesuggereerde doortrekkingen van de regiotram naar het noordelijk deel van Drenthe nader onderzoeken. Komen tot een gezamenlijke ambitie ten aanzien van de regionale doortrekking van de regiotram.

3

Vervoersconcept Zwolle – Emmen

Samen met: provincie Overijssel, Regio Twente, OV bureau, nieuwe treinvervoerder Zwolle-Emmen en betrokken gemeenten

Doel: opzet van een nieuwe dienstregeling / spoorinfra-plan conform Interregio / Regionet opbouw waarvan de 1e fase kan worden gestart bij de start van de nieuwe treinvervoerconcessie eind 2012.

4

Businesscase lightrain Emmen - De Punt - Groningen

Samen met: provincie Groningen, gemeente Emmen en OV-bureau. Uit te voeren als onderdeel van 3.

Doel: Nader onderzoeken in hoeverre gekoppeld aan de N34 uitvoering van lightrain mogelijk is, wat de investeringskosten bedragen en hoe het exploitatiemodel er uit ziet. Bij positieve resultaten kunnen de kaders voor een marktconsultatie worden gezet.

5

Uitvoering marktconsultatie personenvervoer Coevorden - Nordhorn - Bad Bentheim - Twente

Samen met: deelstaat Nedersaksen, regio Twente

Doel: Komen tot een gezamenlijke marktverzoek en ruimte geven aan private initiatieven

6

Project "Oosttangent: Groningen - Emmen - Coevorden - Hardenberg - Twente"

Samen met: provincie Groningen en provincie Overijssel.

Doel: Gezamenlijk het belang van deze verbinding beleidsmatig verankeren en stapsgewijs te komen tot een interregionale lightrainverbinding. De eerste stap hierin is om gezamenlijk een nadere verkenning uit te voeren, met als resultaten onder meer een denkbare fasering en een uitvoeringsplan.



Bijlage



Innovaties in systemen: lightrain en regiotram

In de afgelopen decennia zijn er enkele belangrijke technische innovaties in de railsector doorgevoerd. De zware treinstellen met tweemansbediening zijn op regionale lijnen vervangen door licht materieel met eenmansbediening: het zogenoemde lightrail. Dit maakt de exploitatie aanmerkelijk goedkoper. Ook kan de spoorweginfrastructuur beter worden benut (meer treinen per uur, meer haltes bedienen in dezelfde rijtijd) doordat de lichtere treinstellen sneller optrekken en afremmen. Veelal rijden de treinen over bestaande spoorweginfrastructuur, maar in geval van nieuw aan te leggen infrastructuur kan deze aanmerkelijk goedkoper (circa 40%) worden gerealiseerd.

Lightrain in Nederland:
Almelo - Mariëberg



Ook de traditionele stadstrams hebben een gedaanteverandering ondergaan. Meest merkbaar is de lagevloertram die het in- en uitstappen vergemakkelijkt en het niet langer nodig maakt om hoge perrons in de stad aan te leggen. Ook de introductie van bimodale voertuigen is een belangrijke innovatie: deze voertuigen rijden in de stad met bovenleiding (minder geluidsoverlast en luchtvervuiling) en buiten de stad op dieseltractie. Door verdere technische innovaties is het comfortniveau van de trams, ook bij hogere snelheid, sterk verbeterd. Hierdoor is de zogenoemde regiotram ontstaan die het mogelijk maakt om vanuit de omliggende regio, al of niet rijdend op bestaand spoor, direct door te rijden op het tramnet in de stad.



Nieuwe tram Straatsburg



Tram op trainspoor in Duitsland

Nieuwe trams in buitenland...

Deze innovaties komen natuurlijk voort uit de zich ontwikkelende mobiliteitsbehoefte in stedelijke en regionale gebieden wereldwijd. Opvallend is dat overal de tram aan een ware comeback bezig is. Zo zijn in meer dan twintig Franse steden succesvol nieuwe tramsystemen geïntroduceerd, veelal samen met rigoureuze maatregelen voor het autoverkeer in de stad. In tal van gebieden wordt ook gewerkt aan regionale tramsystemen die op deze nieuwe netwerken aansluiten. Ook in Duitsland zijn tal van in onbruik geraakte regionale lijnen opnieuw in gebruik genomen. Spanje kent nieuwe tramsystemen in onder andere Bilbao, Alicante en Madrid. Zelfs in de Verenigde Staten zijn relevante lightrailontwikkelingen in traditionele autosteden als Dallas, Houston en Los Angeles. Het is een internationale trend waarvan verwacht mag worden dat deze verder toeneemt met de verder groeiende urbanisatie van de economie en de noodzaak van transitie naar duurzaamheid.



Recent aangelegde tramsystemen in Europa

...en in Nederland

De internationale ontwikkelingen trekken niet aan Nederland voorbij. De regiotram in Groningen en RandstadRail in Den Haag zijn hier natuurlijk goede voorbeelden van. Maar ook in Leiden (RijnGouwelijn), Haarlem (Zuidtangent), Maastricht (Spartacus), Zwolle (Kampen - Zwolle), Utrecht (Uithof) en Nijmegen (Waalsprong - Heijendaal) zijn vergaande plannen voor regiotrams. Ook is op de meeste zogenoemde contractsectorlijnen (spoorlijnen die buiten het hoofdspoorwegnet vallen) lightrainmaterieel geïntroduceerd, met belangrijke vervoergroei tot gevolg. Op de lijnen in Groningen en Friesland is zelfs een groei van 40% geconstateerd in het gebruik. Railvervoer heeft kwalitatief meerwaarde voor de reizigers, zeker indien het ook gepaard gaat met hoogwaardig materieel en goed op de treinverbindingen afgestemde busdiensten. Het succes van de decentralisatie van de contractsectorlijnen opent de deur naar meer en verdergaande plannen om door middel van railvervoer het openbaar vervoer te verbeteren.



Reizigersgroei op regionale spoorlijnen in Groningen en Friesland

Colofon

**Datum**

December 2009

Uitgave

Dit is een uitgave van de
provincie Drenthe

RO10010301

Railverbinding Emmen - Meppen

Eindrapport



Opdrachtgever: Provincie Drenthe

ECORYS Nederland BV

Jeroen Bozuwa
Arwen Korteweg
Wesley van Dijk
Johannes Berg

Rotterdam, 30 november 2009

ECORYS Nederland BV

Postbus 4175

3006 AD Rotterdam

Watermanweg 44

3067 GG Rotterdam

T 010 453 88 00

F 010 453 07 68

E netherlands@ecorys.com

W www.ecorys.nl

K.v.K. nr. 24316726

ECORYS Transport

T 010 453 87 59

F 010 452 36 80

Inhoudsopgave

1 Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Doelstelling	2
1.3 Leeswijzer	3
2 Kwantificeren relevante ladingstromen	4
2.1 Ladingstromen van en naar Zuidoost Drenthe	4
2.2 Ladingstromen van en naar Emmen en van en naar Meppen	7
2.2.1 Ladingstromen van en naar Emmen (interviews)	7
2.2.2 Ladingstromen van en naar Meppen (interviews)	8
3 Inventarisatie netwerk	10
3.1 Inleiding	10
3.2 Netwerk van infrastructurele verbindingen Emmen – Meppen	10
3.3 Vaarwegverbinding	14
3.4 Samenvattend	16
4 Marktpotentie goederenvervoer	17
4.1 Schatting relevante ladingstromen Emmen – Meppen	17
4.1.1 Captive lading	17
4.1.2 Non-captive lading	18
4.2 Logistieke aspecten	18
4.2.1 Captive lading	18
4.2.2 Non-captive lading	20
4.2.3 Conclusie	20
5 Marktpotentie personenvervoer	22
5.1 Methodiek	22
5.2 Resultaten	22
5.3 Discussie	24
6 Conclusies en aanbevelingen	25
6.1 Conclusies	25
6.2 Aanbevelingen	26
Bijlage 1: Interviews	27
Bijlage 2: Netwerk van stations personenvervoer	28

1 Inleiding

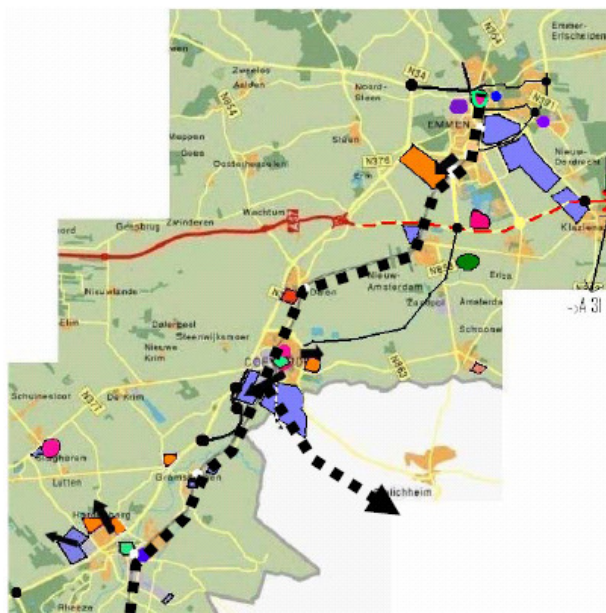
1.1 Aanleiding

Ambitie en visie Drenthe

In de visie van de Provincie Drenthe zoals omschreven in het Provinciaal Verkeers en Vervoersplan (PVVP)¹ is mobiliteit de basis voor (inter)nationale ruimtelijk-economische en sociale ontwikkeling: “Noord-Nederland heeft een potentie als schakelfunctie tussen economische kerngebieden als de Randstad en Noord Duitsland en de daarachter gelegen gebieden in Noord- en Oost-Europa”. Er worden kansen gezien om vanuit Noord-Nederland met congestiearme verbindingen over weg, water en spoor, aan te haken op het idee van een Noordelijke Ontwikkelingsas.

De Drentsche Zuidas

De Drentsche Zuidas, die loopt via de steden Meppel-Hoogeveen-Coevorden-Emmen, is naast Groningen-Assen één van de twee stedelijke netwerken in Drenthe. De Zuidas vormt een belangrijke toegangspoort tot economische centra als Noord-Duitsland, Scandinavië, Polen en de Baltische Staten. De twee grootste bedrijvenconcentraties in de Zuidas (Emmen en Coevorden) zijn verbonden met het (inter)nationale spoornet. In Coevorden kunnen goederen (vooral containers) op het Europark Coevorden-Emlichheim direct via spoor en weg uitgewisseld worden en via de Bentheimer Eisenbahn is er een directe spoorverbinding met Duitsland. Emmen (met bedrijventerrein Bargermeer als grootste concentratie industriële bedrijvigheid van Noord-Nederland) heeft geen directe spoorverbinding met Duitsland.



Bron: Netwerkanalyse Zuid Drenthe

¹ Provincie Drenthe, Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe. Kaders en Ambities 2007 – 2020, mei 2007.

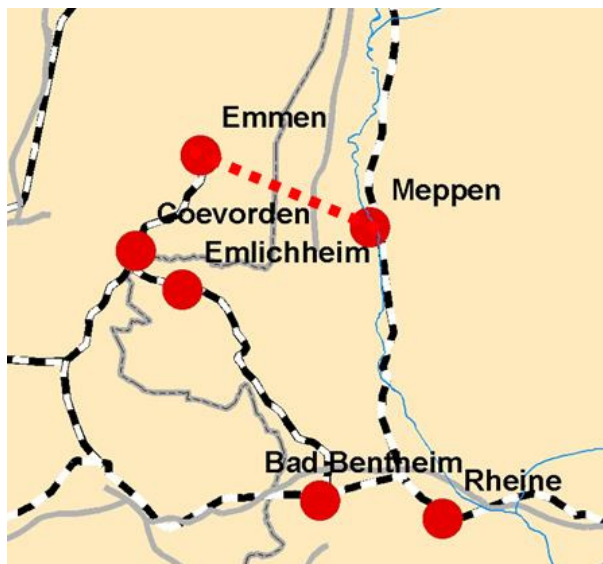
Railvisie

In 2000 is een railvisie opgesteld waarin geconcludeerd werd dat nieuwe spoorverbindingen in de noordelijke regio voor 2020 niet nodig zijn. De recentelijk uitgevoerde Netwerkanalyse voor Zuid Drenthe stelt dat door de verwachte groei in het internationale spoorvervoer op de verbinding Randstad-Coevorden-Duitsland aan Nederlandse zijde een capaciteitstekort verwacht wordt in 2020 en dat de spoorlijn in Duitsland evenmin restcapaciteit zal hebben. Bovendien veroorzaken de noodzakelijk rangeerbewegingen in Emmen en Coevorden thans vertraging op het spoor. De ontwikkelingskansen van de regio zouden versterkt kunnen worden door een goed functionerende spoorverbinding.

Spoorverbinding Emmen-Meppen

De Provincie Drenthe heeft ECORYS gevraagd onderzoek te doen met daarin de aanpak voor een globale verkenning van de economische haalbaarheid van een directe spoorverbinding tussen Emmen en Meppen (D). De Provincie Drenthe heeft het vermoeden dat vooral het ladingstromen gezien de omvang van de stromen en de verwachte groei daarin de belangrijkste component moet gaan vormen. Het personenvervoer zou daarop mee moeten liften. Het onderzoek is daarmee een aanvulling op de analyses die thans worden uitgevoerd in het kader van de Dryport-studie (ECORYS), de Ontwikkelingsvisie Drentsche Zuidas (Trans 4) en de Railvisie op personenvervoer (Goudappel Coffeng).

Figuur 1.1 Spoorverbinding Emmen – Meppen



1.2 Doelstelling

Doel van de studie is het beantwoorden van de vraag:

Is er op termijn potentie voor het vervoer van goederen (en eventueel personen) over een toekomstige directe spoorverbinding tussen Emmen en Meppen?

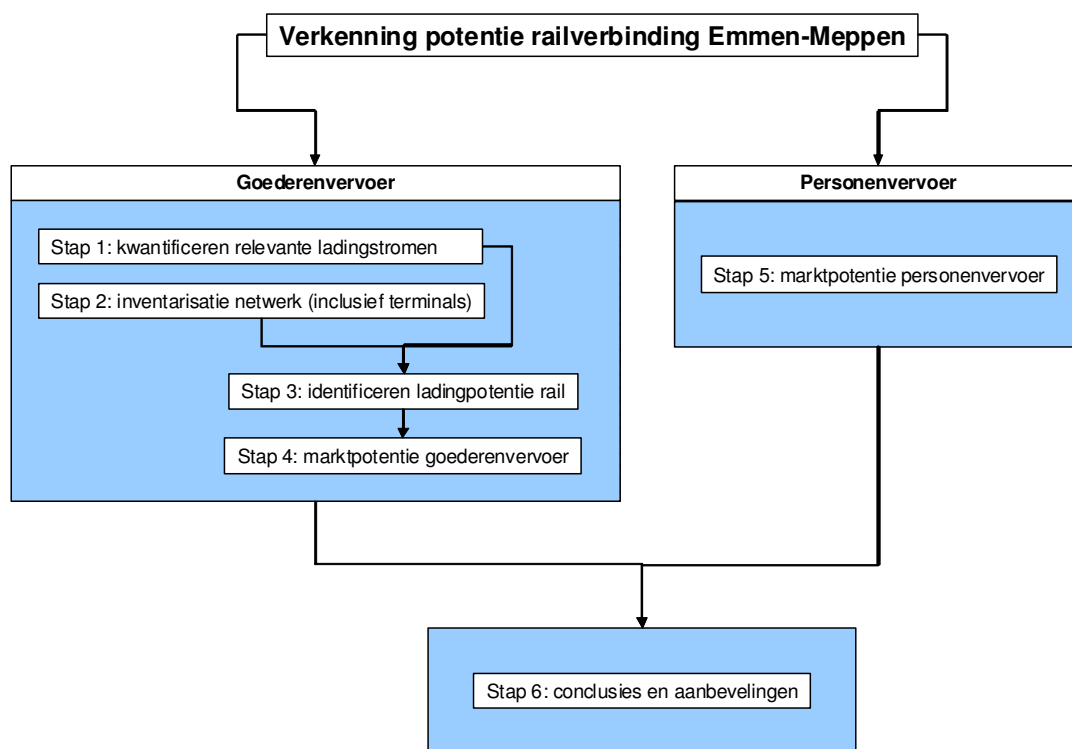
Om deze hoofdvraag te kunnen beantwoorden, moeten de volgende onderzoeksvragen worden beantwoord:

- Wat zijn de relevante goederenstromen van, naar en langs de Zuidas-regio?
- Wat is het huidige netwerk aan spoorverbindingen die de Zuidas-regio ontsluit?
- Welke goederenstromen kunnen potentieel verschuiven naar spoor?
- Welke stromen hebben voldoende marktpotentie om te worden afgewikkeld via een (toekomstige) spoorverbinding Emmen-Meppen.
- Welke reizigersstromen kunnen daarop eventueel ‘meeliften’?

1.3 Leeswijzer

De volgende figuur geeft schematisch weer welke stappen in het onderzoek gezet zijn.

Figuur 1.2 Opzet onderzoek



In **hoofdstuk 2** kwantificeren we eerst de relevante ladingstromen van, naar en langs de regio Zuidoost Drenthe die in potentie via een railverbinding Emmen-Meppen kunnen worden afgewikkeld. In **hoofdstuk 3** brengen we het huidige (grensoverschrijdende) netwerk van verbinding per spoor, weg en water in kaart (inclusief de belangrijkste terminals waar goederen kunnen worden overgeslagen). Vervolgens wordt in **hoofdstuk 4** de werkelijke ladingpotentie geschat die via een toekomstige spoorverbinding Emmen-Meppen zou kunnen worden afgewikkeld. In **hoofdstuk 5** maken we tevens een inschatting van de marktpotentie voor reizigersvervoer. In **hoofdstuk 6** zetten we de belangrijkste conclusies en aanbevelingen op een rij.

2 Kwantificeren relevante ladingstromen

In dit hoofdstuk brengen we de relevante ladingstromen van, naar en langs de regio Zuidoost Drenthe in kaart die in potentie via een railverbinding Emmen-Meppen kunnen worden afgewikkeld.

2.1 Ladingstromen van en naar Zuidoost Drenthe

In het kader van de studie Dryport Emmen-Coevorden heeft ECORYS een inventarisatie gemaakt van belangrijkste ladingstromen van, naar (zogenaamde *captive flows*) en langs (*non-captive flows*) de regio Zuidoost Drenthe.

Captive flows van en naar Zuidoost Drenthe

Voor de potentie van de railverbinding tussen Emmen en Meppen zijn de *captive flows* in tonnage van en naar Zuidoost Drenthe zeer relevant. Onderstaand tabel geeft deze tonnages van en naar Zuidoost Drenthe per ladingsoort weer.

Tabel 2.1 Captive flows Zuidoost Drenthe naar ladingsoort en modaliteit(x 1.000 ton)

	Weg	Spoor	Binnenvaart
chemicaliën	2.214	160	11
containers	324	187	0
droog bulk	6.651	0	62
nat bulk	330	0	1
stukgoed	4.455	5	3
totaal	13.974	352	77

Bron: ECORYS, Dryport South-East Drenthe, juli 2009.

Wegtransport heeft het grootste aandeel in de stromen van en naar Zuidoost Drenthe van 99%. In het wegtransport is het merendeel droge bulk (48%) en stukgoed. In het transport over spoor worden relatief veel containers (52%) vervoerd en in de binnenvaart vooral droge bulk (81%).

Onderstaand tabel geeft de captive flows voor Zuidoost Drenthe weer met de herkomst of bestemming per modaliteit.

Tabel 2.2 Captive flows van en naar Zuidoost Drenthe bij herkomst/bestemming en modaliteit (x 1.000 ton)

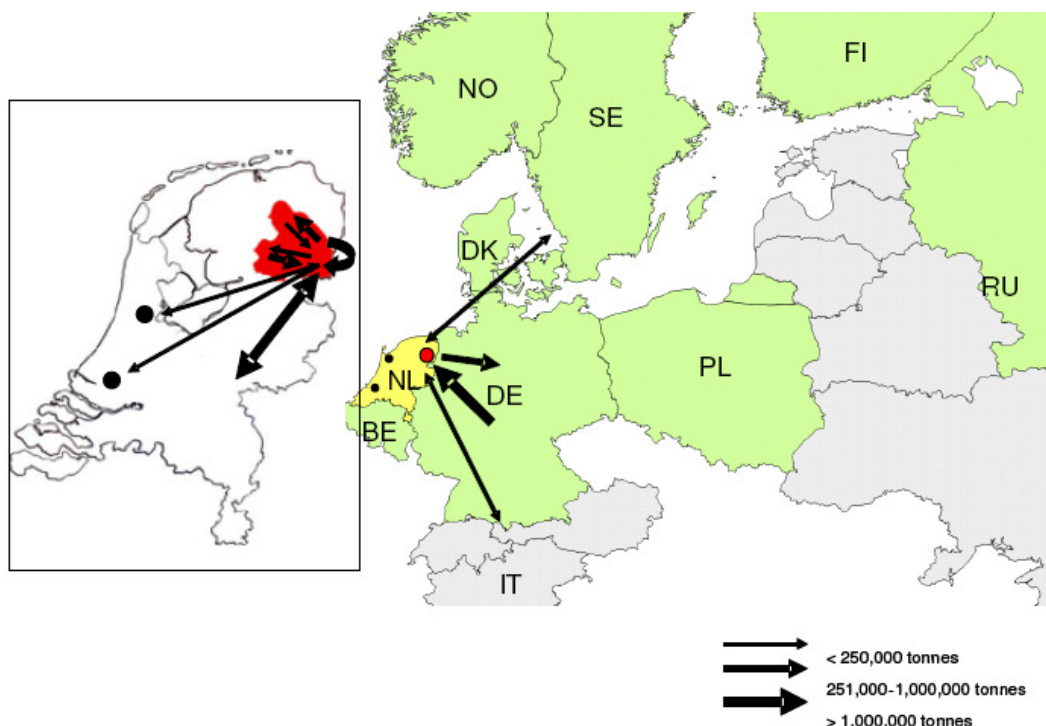
	Weg		Spoor		Binnenvaart	
	Vanuit ZO Drenthe	Naar ZO Drenthe	Vanuit ZO Drenthe	Naar ZO Drenthe	Vanuit ZO Drenthe	Naar ZO Drenthe
Nederland ^{a)}	8.561	5.664	187	118	1	25
Duitsland	448	1.077	0	0	0	50
Scandinavië	41	15	0	0	0	0
Overig	229	149	0	46	0	1
Totaal	9.280	6.905	188	165	2	76

a) Inclusief 2,2 miljoen ton wegvervoer dat binnen de regio Zuidoost Drenthe blijft.

Bron: ECORYS, Dryport South-East Drenthe, juli 2009.

Opvallend is dat de meeste stromen van en naar Zuidoost Drenthe binnen Nederland blijven (88%). Veruit het grootste deel wordt met wegvervoer afgewikkeld. Na Nederland is Duitsland (9%) de belangrijkste herkomst of bestemming. Hier ligt het aandeel wegtransport nog hoger. Ongeveer 16% van de goederen die getransporteerd worden naar Zuidoost Drenthe, is afkomstig uit Duitsland, terwijl 5% van de goederen vanuit Zuidoost Drenthe Duitsland als bestemming hebben. Het volgende figuur geeft dit weer.

Figuur 2.1 Ladingstromen van en naar Zuidoost Drenthe over de weg in 2006



Bron: ECORYS, Dryport South-East Drenthe, juli 2009.

De ladingstromen per spoor van/naar Zuidoost Drenthe hebben voornamelijk de haven van Rotterdam als bestemming/herkomst. Het overige deel komt voornamelijk uit België en Frankrijk en niet uit Oost-Europese landen.

De totale binnenvaartstromen van de regio Zuidoost Drenthe zijn gering, het betreft nagenoeg uitsluitend aanvoer per binnenvaart, waarvan 66% een relatie heeft met Duitsland.

Non-captive flows

Voor de potentie van de railverbinding tussen Emmen en Meppen kunnen de *non-captive flows* in tonnage door Zuidoost Drenthe ook relevant zijn. Het kan bijvoorbeeld gaan om ladingstromen vanuit Scandinavië naar de Nederlandse zeehavens die op korte afstand van de regio Zuidoost Drenthe passeren. Onderstaand tabel geeft deze *non-captive* tonnages naar vervoerwijze en per ladingsoort weer.

Tabel 2.3 Non-captive flows Zuidoost Drenthe naar ladingsoort en modaliteit(x 1.000 ton)

	Weg	Spoor	Binnenvaart
chemicaliën	1.150	580	326
containers	4.096	604	0
droog bulk	739	11.621	1.343
nat bulk	60	22	294
stukgoed	4.860	1.573	322
totaal	10.905	14.400	2.285

Het merendeel (52%) van de non-captive flows langs Zuidoost Drenthe gaat via het spoor, wegvervoer komt met 40% op een tweede plaats. Binnenvaart heeft een veel kleiner aandeel. Stukgoed en containers zijn sterk vertegenwoordigd in het wegvervoer, terwijl vervoer per spoor en binnenvaart hoofdzakelijk bestaat uit transport van droge bulk.

Onderstaand tabel geeft de non-captive flows voor Zuidoost Drenthe met de herkomst of bestemming per modaliteit. Ook hier geldt dat de relatie met Duitsland erg sterk is. Opvallend is dat alle modaliteiten in meer of mindere mate zijn vertegenwoordigd in de goederenstromen tussen Nederland en Duitsland. Slechts een gering gedeelte van de non-captive goederenstromen heeft een relatie met Scandinavië.

Tabel 2.4 Non-captive flows Zuidoost Drenthe naar herkomst/bestemming en modaliteit (x 1.000 ton)

	weg		spoor		Binnenvaart	
	Vanuit IJmond/Rijnmond	Naar IJmond/Rijnmond	Vanuit IJmond/Rijnmond	Naar IJmond/Rijnmond	Vanuit IJmond/Rijnmond	Naar IJmond/Rijnmond
Duitsland	6.151	3.755	13.159	1.053	1.628	651
Scandinavië	269	102	7	4	0	0
Overig*	28	0	154	23	4	1
Totaal	6.448	3.857	13.321	1.080	1.633	652

* vooral van en naar Polen

2.2 Ladingstromen van en naar Emmen en van en naar Meppen

Er zijn geen gedetailleerdere statistieken beschikbaar van ladingstromen, bijvoorbeeld op het niveau van de afzonderlijke gemeenten Emmen en Meppen. Om de ladingstromen van en naar Emmen en van en naar Meppen te achterhalen, hebben we telefonische interviews gehouden met vertegenwoordigers van enkele belangrijke productiebedrijven in Emmen en Meppen. Om de vertrouwelijkheid van de ontvangen informatie te waarborgen, is één en ander hierna geanonimiseerd weergegeven.

2.2.1 Ladingstromen van en naar Emmen (interviews)

Om de ladingstromen tussen Emmen en Duitsland in te kunnen schatten zijn de vier grootste bedrijven die gevestigd zijn op het Emmtec park in Emmen geïnterviewd. In onderstaand tabel zijn de ladingstromen van deze bedrijven per ladingssoort weergegeven.

Tabel 2.5 Ladingstromen van en naar Emmen bij ladingssoort

	Bedrijf A	Bedrijf B	Bedrijf C	Bedrijf D
Weg	x	x	x	x
Spoor			x	x
Binnenvaart			x	x

Bron: interviews ECORYS

De interviews bevestigen het beeld dat veruit het grootste deel van de ladingstromen van en naar Emmen via de weg worden afgewikkeld. Bedrijf C en D gaf aan ook gebruik te maken van goederenvervoer per spoor en binnenvaart.

Verder geven de respondenten aan veelal van en naar andere delen in Nederland te transporteren, maar ook naar Duitsland. Bedrijf A gaf aan 1 à 2 vrachtwagens in de week naar Duitsland in te zetten, terwijl bedrijf B 6 à 7 vrachtwagens per week op Duitsland inzet. Bedrijf C gaf aan 5 à 10 vrachtwagens in de week op Duitsland in te zetten. Een veel kleiner deel van de goederen gaat bij dit bedrijf via het spoor naar Duitsland, daarbij wordt gebruik gemaakt van voortransport via de weg met overslag naar rail in Rheine, Venlo of België. Daarnaast wordt vanuit Limburg direct per spoor naar het bedrijfsterrein vervoerd. Het vervoer via binnenvaart gaat bijna alleen richting Rotterdam. Bedrijf D gaf 60.000 ton per jaar van en naar het bedrijf te transporteren naar velerlei bestemmingen.

Visie bedrijven op nieuwe railverbinding Emmen-Meppen

Daarnaast is aan alle partijen gevraagd of een railverbinding tussen Emmen en Meppen een waardevolle aanvulling is in het infrastructuurnetwerk om goederen te transporteren naar Duitsland. Alle bedrijven gaven aan geen meerwaarde te zien in deze extra mogelijkheid. Bedrijf A gaf aan dat de machines die zij produceren niet per spoor vervoerd kunnen worden. Bedrijf B gaf aan dat de bestemming van de producten veelal op locaties is waar geen overslagstation in de buurt is, waardoor er altijd gebruik gemaakt moet worden van een vrachtwagen om de eindbestemming te bereiken. Bedrijf C gaf aan dat de producten veelal eerst via de weg vervoerd worden en daarna overgeslagen worden

naar spoorvervoer, maar geen meerwaarde te zien in de nieuwe spoorverbinding boven de al bestaande verbindingen.

Op grond van de ruwe cijfers die we thans tot onze beschikking hebben, ramen we dat de bedrijven op het Emmtech park een aandeel van maximaal 50% hebben in de totale goederenstromen van en naar Zuidoost Drenthe. Vooral deze bedrijven die in de directe nabijheid van het spoor in Emmen zijn gevestigd zouden in potentie gebruik kunnen gaan maken van een nieuwe spoorverbinding tussen Emmen en Meppen.

2.2.2 Ladingstromen van en naar Meppen (interviews)

Om de ladingstromen van en naar Meppen in te kunnen schatten zijn de vijf grootste bedrijven in Meppen geïnterviewd. In onderstaand tabel zijn de ladingstromen van deze bedrijven per ladingssoort weergegeven.

Tabel 2.6 Ladingstromen van en naar Meppen bij ladingssoort

	Bedrijf 1	Bedrijf 2	Bedrijf 3	Bedrijf 4	Bedrijf 5
Weg	x	x		x	x
Spoor	x	x	x		
Binnenvaart	x	x			

Bron: interviews ECORYS

Alle bedrijven op één na gaven aan dat transport van en naar hun bedrijf hoofdzakelijk via de weg gaat. Bedrijf 3 transporteert alleen via het spoor binnen Duitsland. Bedrijf 1 en 2 transporteren ook via spoor en binnenvaart, maar het merendeel gaat via de weg.

Slechts één bedrijf (bedrijf 4) wilde informatie geven over de omvang van de goederenstromen, het betrof ongeveer 6.000 ton per maand naar Nederland over de weg. De overige geïnterviewde bedrijven wilden of konden geen cijfers leveren over de goederenstromen naar Nederland.

Visie op nieuwe railverbinding bedrijven Meppen

Ook de geïnterviewde bedrijven in Meppen is gevraagd naar hun mening over een nieuwe railverbinding tussen Emmen en Meppen. Opvallend is dat zij in het algemeen positiever reageerden op een directe railverbinding tussen Meppen en Emmen. Vooral voor transporten naar de haven van Rotterdam zijn de respondenten van mening, dat een directe railverbinding zinvol zou kunnen zijn, dit omdat de Bentheim/Rheine route vaak overbelast is en een directe verbinding tussen Meppen en Emmen naar de mening van de respondenten mogelijk een betrouwbaarder alternatief biedt.

Daarnaast zien de bedrijven uit Meppen ook een positief effect voor de Eurohaven in Haren aan de Dortmund-Ems kanaal. Met een dergelijke spoorverbinding naast de al aanwezige weg- en binnenvaartinfrastructuur zou Meppen een belangrijk knooppunt kunnen worden. Het is echter de vraag of de verladende partijen zelf voldoende lading hebben of kunnen bundelen om regelmatig een volledige trein te kunnen laten rijden. We komen hierop in hoofdstuk 4 nog terug (paragraaf 4.2 logistieke concepten).

Workshop Dryport Emmen-Coevorden

Op basis van de reacties uit de interviews ontstaat het beeld dat de potentiële stromen van Meppen naar Emmen groter zijn dan de stromen van Emmen naar Meppen. Dit vooral omdat bedrijven in Meppen enigszins positief tegenover een directe spoorverbinding staan terwijl dit in Emmen niet het geval is. Dit beeld werd ook bevestigd tijdens de *workshop Dryport Emmen-Coevorden*, die gehouden is op 29 oktober 2009. Volgens de daar aanwezige *stakeholders* biedt een directe railverbinding tussen Emmen en Meppen geen toegevoegde waarde aan het al bestaande netwerk.

3 Inventarisatie netwerk

3.1 Inleiding

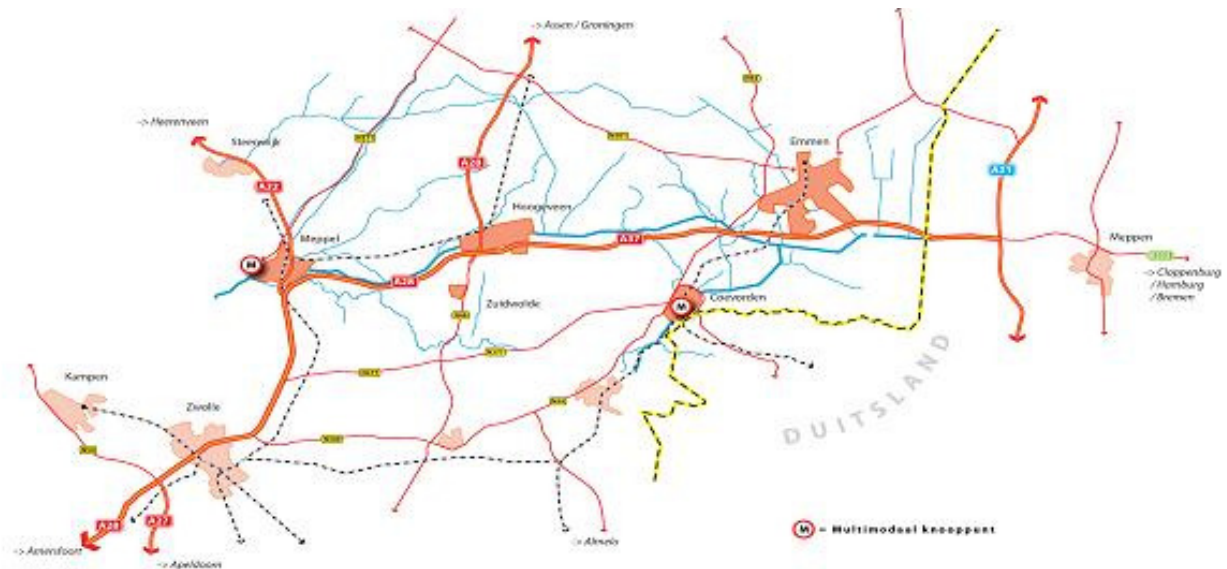
Voor het binden van ladingstromen en reizigerstromen aan een nieuwe verbinding is het belangrijk om het netwerk van infrastructuur en knooppunten inzichtelijk te maken. Het huidige grensoverschrijdende netwerk van verbindingen per spoor, weg en water wordt in kaart gebracht met daarin de belangrijkste overslagcentra / terminals voor spoorvervoer. Voor de bedrijven in de regio Emmen-Meppen biedt de nieuwe spoorverbinding mogelijk kansen om beter aan te sluiten op het netwerk van intermodale terminals.

Het netwerk van infrastructuur wordt onderscheiden naar goederen en reizigers en biedt inzicht in de modaliteiten, knooppunten en diensten.

3.2 Netwerk van infrastructurele verbindingen Emmen – Meppen

De regio Emmen – Meppen is bereikbaar via verbindingen per weg, spoor en water. Via de weg zijn de beide regio's direct met elkaar verbonden. Via het spoor en water is de regio indirect met elkaar verbonden. De kaart met infrastructurele verbindingen voor de Drentse Zuidas geeft in figuur 3.1 een eerste inzicht in de verbindingen van de regio met Nederland.

Figuur 3.1 Infrastructurele verbindingen Drentse Zuidas (Bron: De kracht van de Drentse Zuidas; een ruimtelijk-economische ontwikkelingsvisie)



Wegverbinding

De regio Emmen – Meppen is goed bereikbaar via het grensoverschrijdende netwerk van snelwegen. De A37 verbindt de Nederlandse A28 met de Duitse A31. In de afwikkeling van het vrachtvervoer via de A37 vanaf de Duitse grens richting Hamburg/Bremen en Scandinavië is de E233 een belangrijke verbindingroute. De N34 (Zuidlaren-Emmen-Coevorden-Hardenberg-Twente) is een belangrijke noordzuidverbinding voor Emmen. De afstand Emmen – Meppen via de weg is ongeveer 35 kilometer.

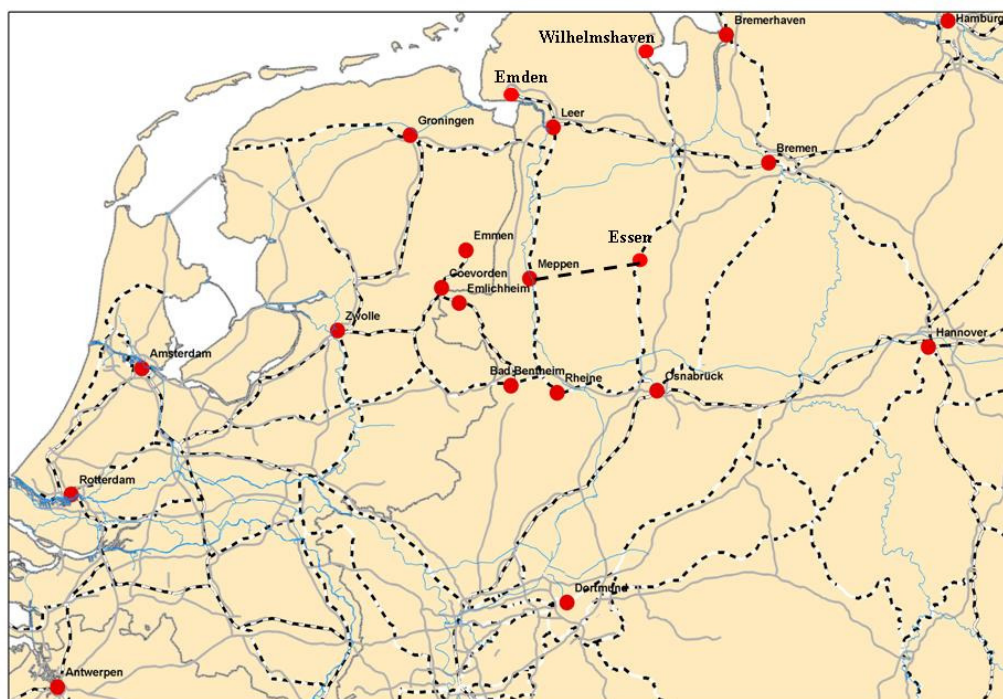
Spoorverbinding

De regio Emmen – Meppen is ontsloten via spoor voor personen- en goederenvervoer. De belangrijkste spoorverbindingen die Emmen verbindt met andere regio's zijn:

- Zwolle – Mariënborg - Coevorden – Emmen
Deze spoorlijn wordt gebruikt voor goederenvervoer en personenvervoer
- Almelo – Mariënborg - Coevorden – Emmen
Deze spoorlijn wordt gebruikt voor personenvervoer
- Rheine - Bad Bentheim – Nordhorn – Emlichheim - Coevorden
(spoorinfrastructuur is in beheer en exploitatie van Bentheimer Eisenbahn (BE))
Deze spoorlijn wordt alleen gebruikt voor goederenvervoer met treinen van BE.
Vanaf Rheine sluit het spoor aan op het Duits (DB) en Europees spoorwegennetwerk.
Via deze verbinding kan ook worden aangesloten op het spoor naar Meppen.

Het bedrijventerrein Bargermeer in Emmen heeft een particuliere aansluiting op het spoor naar Coevorden-Zwolle. Onder andere DSM is hier gevestigd en heeft in het verleden gebruik gemaakt van het spoor (o.a. direct vervoer van bulkproducten naar vestigingen in Nederland). De bedrijven in Emmen kunnen gebruik maken van Euroterminal Coevorden (afstand ongeveer 20 km) voor bulkvervoer en containervervoer per spoor.

Figuur 3.2 Netwerk van hoofdspoorinfrastructuur en regionale infrastructuur rondom Emmen en Meppen



De belangrijkste spoorverbindingen die Meppen verbindt met andere regio's zijn:

- Emmen – Leer – Meppen – Rheine
Via Leer kan worden aangesloten op Bremen en Hamburg. Via Rheine en Osnabrück kan worden aangesloten op verbindingen richting noord, zuid en oost.
De spoorlijn is onderdeel van het infrastructuurnetwerk van Duitse Bahn en wordt gebruikt van voor goederenvervoer en personenvervoer.
Sinds 2007 rijden er weer rechtstreekse treinen tussen Groningen en Leer (treindienst Arriva Personenvervoer Nederland).
- Meppen – Essen
De spoorverbinding is een regionale spoorlijn (deels geëlektrificeerd) en in beheer en exploitatie van Emsländische Eisenbahn GmbH (EEB). De spoorlijn wordt gebruikt voor regionaal personenvervoer tussen Meppen en Essen (Oldenburg). EEB geeft aan dat er ook mogelijkheden zijn om de spoorlijn te gebruiken voor goederenvervoer (is gebruikt voor vervoer van huisvuil vanuit Meppen)
De regionale spoorlijn sluit bij Essen aan op het infrastructuurnetwerk van Duitse Bahn met verbindingen naar Osnabrück en Wilhelmshaven.

Figuur 3.3 Regionale spoorlijn Meppen – Essen (Oldenburg) in beheer van EEB



Terminals spoor

In **Coevorden** is de Euroterminal Coevorden (ETC) gevestigd op het Europark Coevorden-Emlichheim. Op deze terminal vindt uitwisseling plaats van goederen tussen vervoersmodaliteiten per weg, spoor en (in zeer kleine mate) water. Met twee spoorterminals (een derde is in ontwikkeling) worden onder meer containers verladen over de Bentheimer Eisenbahn. ETC is aangesloten bij het grootste logistieke netwerk van Europa, dat van het Duitse Kombiverkehr. Vier keer per week arriveert een shuttle uit Rotterdam (Maasvlakte en RSC).

Via een dagelijkse verbinding met Ludwigshafen (tijdsduur ruim 12 uur) wordt aangesloten op het netwerk van bloktreinen en worden vanuit Coevorden 23 verschillende (eind)bestemmingen in Europa aangedaan, zoals Verona, Praag en Boedapest. De terminal wil tevens starten met een shuttle (één keer per week) op Amsterdam en Kutno (Polen).

In Coevorden moeten de goederentreinen rangeren vanwege het ontbreken van directe railaansluiting van het Europark Coevorden op de spoorlijn Zwolle-Emmen.

In **Meppen** zijn goederenstations gevestigd op Meppen Süd en Meppen Emshafen maar deze bieden geen regelmatige diensten aan.

In **Dörpen** (30 km boven Meppen) heeft Kombiverkehr een eigen terminal en deze terminal biedt ook een dagelijkse verbinding met Ludwigshafen (tijdsduur ruim 10 uur).

Figuur 3.4 Deel van het netwerk van diensten blok treinen van Kombiverkehr + terminals (Bron: Kombiverkehr)



3.3 Vaarwegverbinding

Emmen is via de vaarweg Bladderswijk/ Oranjekanaal ontsloten voor vervoer over water. Het havengebied van Emmen ligt bij het industrieterrein Bargermeer. De maximale scheepsafmetingen zijn 40 m x 5,85 m en een maximale diepgang van 1,50m. Hierdoor is de bereikbaarheid voor schepen beperkt (Spitsen tot 250-300 ton) en wordt af en toe gebruik gemaakt van vervoer van goederen over water.

Coevorden is via het kanaal Almelo - De Haandrik ontsloten voor vervoer over water en sluit via het Twentekanaal aan op het Nederlandse vaarwegennet. De haven van de Euroterminal Coevorden kan schepen tot 1.000 ton ontvangen maar het kanaal is slechts bereikbaar voor schepen van 55 m x 6,6 x 2,50 meter ofwel 600 ton. Hierdoor wordt nauwelijks gebruik gemaakt van de vaarweg door de bedrijven in de regio Coevorden. Om het kanaal geschikt te maken voor 700 tons schepen laat de provincie Overijssel het kanaal uitbaggeren en wordt bij enkele bruggen² de doorvaartbreedte vergroot. De werkzaamheden zijn naar verwacht begin 2014 gereed. Daarnaast heeft Gedeputeerde Staten van de provincie Overijssel per direct besloten om koppelverband toe te staan, waardoor vooral container op rendabelere wijze vervoerd kunnen worden. Daardoor wordt Coevorden beter bereikbaar via water vooral op de relaties met Amsterdam en Rotterdam.

In **Meppel** bevindt zich de grootste binnenvaart containerterminal van Noord-Nederland. Meppel is via het Meppelerdiep aangesloten op het landelijk hoofdvaarwegennet en bereikbaar voor schepen tot ca. 2000 ton. De containerterminal biedt dagelijkse verbindingen met Rotterdam.

² Het betreft de bruggen Beerzerveld, Kloosterdijk, Bergentheim, Emtenbroekerdijk en Hoogenweg.

Meppen ligt aan het Dortmund-Ems kanaal en is aangesloten op het hoofdvaarwegennet in Duitsland. Dit kanaal is geschikt voor schepen van 110 m x 11,45 m x 2,80 m en met een tonnage van ongeveer 2.100 ton. Tussen Meppen en Haren (15 km boven Meppen) is eind 2007 de **Eurohafen Emsland** in gebruik genomen. Deze insteekhaven biedt overslagfaciliteiten voor binnenvaart (570 meter kade voor behandelen van 4 schepen) en ruimte voor 23 hectare industriegebied. De haven is tevens aangesloten op het spoor. Via het Dortmund-Emskanaal is Emden bereikbaar en wordt via Wesel aangesloten op de Rijn richting havens Rotterdam en Antwerpen en via Duisburg op het Rijngebied.

Figuur 3.5 Netwerk van vaarwegen van en naar regio Emmen - Meppen



Figuur 3.6 Eurohafen Emsland (Bron: Eurohafen.de)



3.4 Samenvattend

De regio Emmen – Meppen is aangesloten op het netwerk van weg, spoor en water. Via de weg zijn Emmen en Meppen grensoverschrijdend ontsloten via de A37 en A31. De bedrijven op het bedrijventerrein Bargermeer hebben een particuliere aansluiting op het spoor naar Coevorden-Zwolle, maar maken daar momenteel geen gebruik meer van. De bedrijven in Emmen kunnen gebruik maken van de Euroterminal Coevorden (gelegen op 20 km afstand) en hebben daarmee aansluiting op het Duitse spoornetwerk. De bedrijven in Meppen kunnen gebruik maken van twee goederenoverslagstations in Meppen (Meppen Süd en Meppen Emshafen die geen regelmatige diensten aanbieden) en de terminal in Dörpen (gelegen op 30 km afstand van Meppen met een dagelijkse verbinding naar Ludwigshafen). Via het water is het havengebied van Emmen slechts bereikbaar voor kleine schepen tot 300 ton. De bedrijven in Emmen kunnen gebruik maken van ROC Coevorden, dat thans bereikbaar is met schepen tot 600 ton en na verbetering van de vaarweg (2014) tot 700 ton. De bedrijven in Meppen kunnen gebruik maken van de haven in Meppen en nieuwe Eurohaven Emsland voor vervoer via schepen tot 2100 ton.

4 Marktpotentie goederenvervoer

In dit hoofdstuk wordt op basis van de relevante ladingstromen uit hoofdstuk 2 de ladingpotentie geschat die via een toekomstige spoorverbinding Emmen-Meppen zou kunnen worden afgewikkeld. Omdat de eerder gepresenteerde ladingstromen betrekking hebben op de regio Zuidoost Drenthe, maken we eerst een globale inschatting welk deel van de stromen een relatie heeft met de regio's Emmen en Meppen. Vervolgens maken we een schatting van de marktpotentie door rekening te houden met verschillende logistieke aspecten.

4.1 Schatting relevante ladingstromen Emmen – Meppen

4.1.1 Captive lading

Zoals in hoofdstuk 2 is aangegeven heeft van de captive flows voor Zuidoost Drenthe het grootste gedeelte betrekking op vervoer van en naar Nederland. Gezien de richting van de stroom is deze niet interessant voor de railverbinding Emmen-Meppen. De ladingpotentie voor de railverbinding Emmen-Meppen zit vooral op de relatie tussen Zuidoost Drenthe en Duitsland en Scandinavië. Het betreft hier ongeveer 1,6 miljoen ton per jaar, hoofdzakelijk wegvervoer (zie volgende tabel).

Tabel 4.1 Potentiële tonnages railverbinding captive flows naar herkomst/bestemming en modaliteit (x 1.000 ton)

	Weg		Binnenvaart	
	Vanuit ZO Drenthe	Naar ZO Drenthe	Vanuit ZO Drenthe	Naar ZO Drenthe
Duitsland	448	1.077	0	50
Scandinavië	41	15	0	0
Totaal	489	1.092	0	50

Naar schatting heeft maximaal 50% van de stromen van en naar Zuidoost Drenthe een relatie met het Emmtec park³. Dit resulteert in ongeveer 800.000 ton per jaar aan ladingstromen tussen Emmen en Duitsland en Scandinavië. Op basis van de interviews schatten we dat de potentie aan captive lading voor Meppen globaal twee keer zo hoog

³ Emmen is de grootste industriestad van het noorden, en is samen met Coevorden de belangrijkste gemeente in Zuidoost Drenthe. In Emmen is Bargermeer de grootste bedrijventerreinlocatie. Het Emmtec Industry & Businesspark herbergt bedrijven als DSM Engineering Plastics, Teijin Twaron en Applied Polymer Innovations.

in⁴, wat resulteert in een potentiële omvang van 2,4 miljoen ton per jaar aan captive lading voor Emmen en Meppen gezamenlijk.

4.1.2 Non-captive lading

In de volgende tabel is het potentieel van de non-captive lading geraamd. Daarbij gaat het om de stromen via het spoor en via de weg tussen de havenregio's Rijnmond/IJmond en Duitsland (en Scandinavië). Deze stromen passeren de regio's Emmen en Meppen (14 miljoen ton per spoor en 10 miljoen ton via de weg), in totaal bijna 25 miljoen ton per jaar.

Tabel 4.2 Potentiële tonnages railverbinding vanuit non-captive flows langs Emmen en Meppen naar herkomst/bestemming en modaliteit (x 1.000 ton)

	weg		spoor	
	Vanuit IJmond/Rijnmond	Naar IJmond/Rijnmond	Vanuit IJmond/Rijnmond	Naar IJmond/Rijnmond
Duitsland	6.151	3.755	13.159	1.053
Scandinavië	269	102	7	4
Totaal	6.410	3.857	13.166	1.057

De geraamde ladingpotentie (2,4 miljoen ton captive en 25 miljoen non-captive) zal in een volgende stap verder uitgewerkt worden naar een realistischer 'marktpotentie', waarbij logistieke aspecten (als reistijd, kosten, frequentie en bestemmingen) in beschouwing worden genomen.

4.2 Logistieke aspecten

4.2.1 Captive lading

De captive ladingstromen naar/van Emmen en Meppen worden momenteel hoofdzakelijk via de weg vervoerd. Slechts een klein deel zal daadwerkelijk interessant zijn om afgewikkeld te worden via een nieuwe spoorverbinding. Alleen regelmatige, dikke goederenstromen op een beperkt aantal bestemmingen zullen interessant zijn voor spoorvervoer. Bovendien zal in de meeste gevallen dan nog steeds een stukje voor- en/of natransport via de weg nodig zijn om de goederen daadwerkelijk op de plaats van bestemming te krijgen, waardoor gecombineerd vervoer (door relatief hoge overslagkosten en wachttijden) per spoor al snel niet meer interessant is en direct wegvervoer meestal de voorkeur heeft. Daarnaast moet uiteraard ook het product zelf geschikt zijn om via spoor vervoerd te worden. In de regel is het werkelijke potentieel

⁴ Eén van de geïnterviewde bedrijven gaf aan ongeveer 6.000 ton per maand via de weg naar Nederland te vervoeren, vooral naar Rotterdam. Daarnaast staan de geïnterviewde bedrijven in beginsel aanzienlijk positiever tegenover de railverbinding dan de bedrijven in Emmen.

daardoor niet meer dan enkele procenten. Op basis van de gehouden interviews⁵ schatten we dat potentieel voor Emmen en Meppen op maximaal 5%. In dat geval resulteert een potentiële captive flow die naar de nieuwe spoorverbinding zou kunnen verschuiven van maximaal 120.000 ton (waarvan 40.000 ton verbonden is met Emmen en 80.000 ton met Meppen). In werkelijkheid zal het potentieel nog veel lager zijn, omdat goederen vanwege verschillende ladingkarakteristieken en bestemmingen niet samengeladen kunnen worden.

Bestemmingen en frequentie

De potentiële captive lading voor Emmen (40.000 ton) op de relatie met Scandinavië en Duitsland kent een sterke onbalans, de aanvoer naar Emmen is ongeveer twee keer zo groot als de afvoer. Uitgaande van een gemiddeld vervoerd gewicht per trein van ongeveer 800 ton zijn ongeveer 50 treinbewegingen per jaar nodig, waarvan ongeveer 30 naar Emmen (vanuit diverse plaatsen in Scandinavië en Noord-Duitsland) en 20 vanuit Emmen (naar diverse plaatsen in Scandinavië en Noord-Duitsland). Dit komt neer op ongeveer één trein per twee weken per richting. Bovendien komt uit de interviews naar voren dat er op dit moment weinig potentie is voor meer vervoer over spoor vanuit Emmtec. Ten eerste is er weinig ruimte om goede laad- en losfaciliteiten te realiseren. Daarnaast is er nog een beperking van goederen die van en naar Emmtec vervoerd kunnen worden, omdat het vervoer van gevaarlijke stoffen betreft.

De captive relaties voor Meppen betreffen vooral Rotterdam en IJmond. Het is echter onbekend wat de daadwerkelijke eindbestemmingen zijn binnen de havenregio's. Op basis van de maximaal 80.000 ton aan potentiële captive lading, lijkt één trein per week naar Rotterdam en één trein per week naar Amsterdam het maximaal haalbare.

Relevantie vervoerder

Het aanbod van spoorvervoerders op het Duitse en Nederlandse spoorinfrastructuurnet is in de afgelopen jaren flink toegenomen. Hierdoor hebben de verladers meer keuze in wie de lading per spoor voor hen vervoert. De bestemmingen in Europa bepalen mede welke spoorvervoerders diensten kunnen aanbieden. Een verlader die goederen via spoor wil vervoeren kan offertes vragen aan spooroperators met diensten per spoor op de voor hen relevante bestemmingen.

De verladers in de regio Emmen – Meppen kunnen bijvoorbeeld gebruik maken van het netwerk van diensten van spoorvervoerder Kombiverkehr met diensten vanuit Coevorden en Dörpen. Kombiverkehr biedt een Europees netwerk van bloktreinen met directe diensten op honderden Europese bestemmingen van en naar Duitsland (zie figuur 3.4). Veelal hebben de verladers onvoldoende lading voor een bestemming om zelf een volledige trein samen te stellen. Voor lading naar bijvoorbeeld Frankrijk kunnen de verladers dan gebruik maken van het bloktreinen concept. Dat concept bestaat uit het bundelen van wagons met lading van verschillende verladers voor meerdere

⁵ In Emmen zijn interviews gehouden met vertegenwoordigers van vier bedrijven. Eén respondent gaf aan dat de machines die het bedrijf produceert niet geschikt zijn om per spoor vervoerd te worden. Eén respondent gaf aan dat de bestemming van de producten veelal locaties betrof waar geen overslagstation aanwezig was, waardoor er altijd gebruik gemaakt zou moeten worden van natransport via de weg. Eén respondent gaf aan dat met wegvervoer een veelheid van bestemmingen wordt aangedaan, waar spoorvervoer geen goed alternatief is. Eén bedrijf maakt al deels gebruik van spoorvervoer met een stuk voortransport via de weg.

bestemmingen, die vervolgens weer op een locatie worden gesplitst en samengevoegd met andere wagons voor de eindbestemming.

Voor het vervoer van containers via spoor wordt veelal gebruik gemaakt van terminals (zoals Euroterminal Coevorden) waar containers worden verzameld en vervoerd via shuttlediensten op verschillende Europese bestemmingen. Hierdoor is voor- en natransport via de weg nodig van en naar de spoorterminal.

4.2.2 Non-captive lading

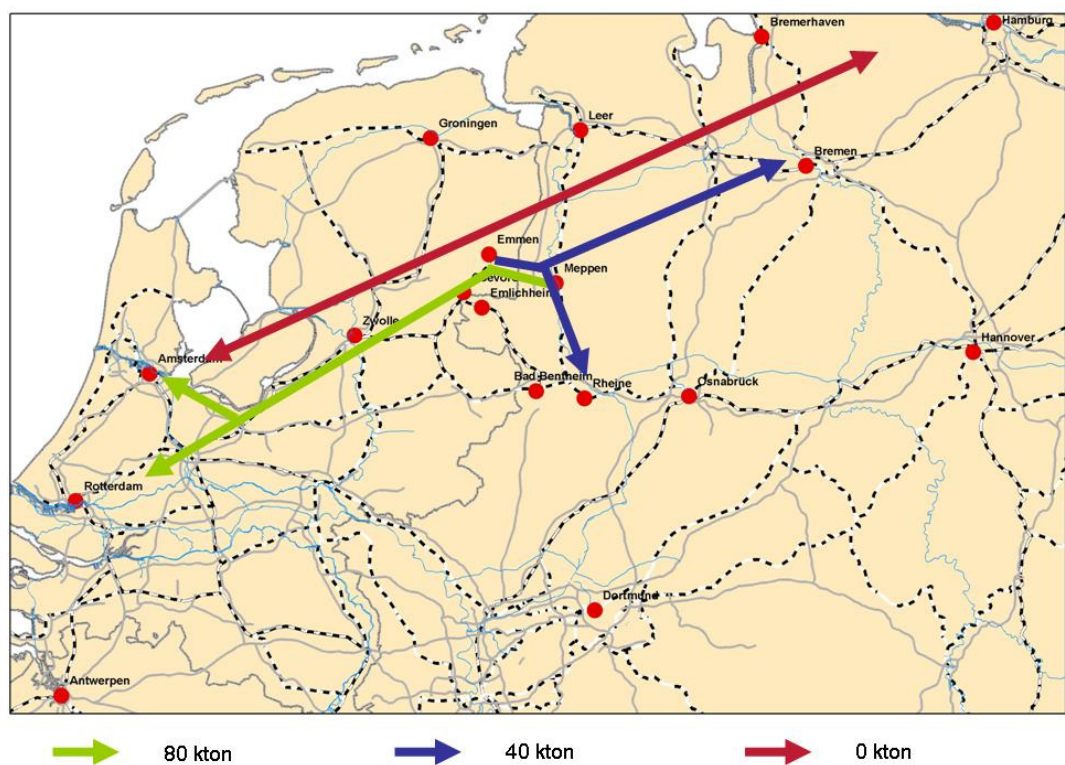
Voor de non-captive lading die nu via het spoor gaat is het verkorten van de reistijd een belangrijk motief om gebruik te maken van de spoorverbinding tussen Emmen en Meppen in plaats van via bestaande railverbindingen. Voor goederen die nu al direct via de weg worden vervoerd, is het om eerder genoemde redenen meestal niet interessant om over te gaan naar spoorvervoer (extra overslagkosten en wachttijd bij terminals).

Bestaande stromen per spoor op de relatie tussen de Nederlandse zeehavens IJmond/Rijnmond en Noord-Duitsland en Scandinavië lijken niet of nauwelijks voordeel te halen van een nieuwe railverbinding tussen Emmen en Meppen. Dergelijke stromen gaan deels via bestaande railverbindingen waaronder de Betuweroute en de Bentheimer Eisenbahn.

4.2.3 Conclusie

Het volgende kaartbeeld toont nog een keer de reële potentiële ladingstromen (naar, van en langs Emmen/Meppen) voor de spoorverbinding Emmen – Meppen die vooral gezocht kan worden in de 120.000 ton aan captive stromen voor Emmen en Meppen (waarvan 40.000 ton gerelateerd is aan Emmen en 80.000 ton aan Meppen). De geringe volumes aan potentiële stromen van en naar Emmen en Meppen en de daarmee samenhangende treinfrequenties impliceren dat de railverbinding tussen Emmen en Meppen vanuit beide regio's gezien niet interessant is.

Figuur 4.1 Reële potentiële ladingstromen op spoorverbinding Emmen – Meppen



Non-captive lading tussen de Nederlandse zeehavens IJmond/Rijnmond en Noord-Duitsland en Scandinavië die nu al via het spoor gaat, lijkt niet of nauwelijks voordeel (reistijd en -afstand) te hebben van een nieuwe railverbinding tussen Emmen en Meppen. Non-captive lading die nu al direct via de weg gaat, is meestal niet interessant om over te gaan naar spoorvervoer om reden van extra overslag (kosten en tijd). Daardoor is het werkelijke marktpotentieel aan non-captive lading voor de nieuwe verbinding nihil.

5 Marktpotentie personenvervoer

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de toekomstige potentie van de spoorverbinding Emmen-Meppen voor reizigersvervoer.

5.1 Methodiek

Omdat het in dit onderzoek om een globale verkenning gaat, maken we gebruik van bestaande bronnen, waaronder statistische gegevens uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland, statistische gegevens over de bevolking rondom Emmen en Meppen, evenals de concept Railvisie op personenvervoer die de Provincie Drenthe met hulp van het bureau Goudappel Coffeng heeft opgesteld. Voor de interpretatie van de resultaten hebben we contact gehad met ProRail, de Duitse busvervoerder Levelink en Dierenpark Emmen.

Om een indicatie te kunnen geven van het toekomstige spoorgebruik is een onderscheid gemaakt tussen:

- *Langeafstandspotentie*. Dit betreft reizigers die vanuit het noorden via de as Emmen-Meppen richting Ruhrgebied en de Duitse zeehavens gaan en vice versa.
- *Korteaafstandspotentie*. Dit is verkeer tussen Emmen en Meppen.

5.2 Resultaten

De langeafstandspotentie lijkt op voorhand zeer gering. Reizigers uit het Noorden die richting het Ruhrgebied gaan, zullen niet omrijden via Emmen, maar via Zwolle reizen. De reizigers uit het Noorden die richting de Duitse zeehavens willen hebben een beter alternatief via de huidige verbinding in Nieuweschans.

Voor het korteaafstandsverkeer is een directe verbinding wel potentieel interessant. Om een nauwkeuriger schatting te kunnen maken van mogelijk verkeer tussen Emmen en Meppen hebben we gekeken naar het aantal inwoners van beide steden en die van de omringende steden zoals Coevorden, Lingen (D) en Haselünne (D) die in potentie ook baat zouden kunnen hebben van de nieuwe verbinding. De volgende figuur geeft de inwonersaantallen van de genoemde gemeenten (steden en omliggende kernen).

Figuur 5.1 Inwonersaantallen steden in de regio Emmen en Meppen



Bron: google maps, cijfers wikipedia.

In het Mobiliteitsonderzoek Nederland 2007 staat dat een gemiddeld persoon 0,01 verplaatsingen per dag maakt met de trein over een reisduur tussen de 30 en 45 minuten. Op basis van het gezamenlijke aantal inwoners de vijf gemeenten (Emmen, Meppen, Coevorden, Lingen en Haselünne), resulteert dat in een maximaal aantal van een ongeveer 2.500 bewegingen per trein per dag over een afstand van tussen de 30 en 45 minuten. Deze verplaatsingen zijn een maximale inschatting omdat het gemiddeld aantal verplaatsingen per dag in Drenthe lager ligt dan gemiddeld (Mobiliteitsonderzoek Nederland 2007).

Daarnaast zullen niet alle verplaatsingen per trein over de nieuwe spoorverbinding gaan. De potentie van de verplaatsingen vanuit Emmen en Meppen schatten we op basis van eerdere onderzoeken op 25% en uit de overige steden gaan we uit van 12,5% van de bewegingen over de nieuwe spoorverbinding tussen Emmen en Meppen. Deze schattingen zijn gebaseerd op het feit dat reizigers verschillende mogelijkheden hebben om met de trein te reizen en zeker reizigers uit gemeenten die verder van de nieuwe verbinding afliggen. Daarnaast is het grenseffect in overweging genomen bij alle gemeenten evenals eventuele overstap vanuit de Coevorden, Lingen en Haselünne, hetgeen een negatieve invloed heeft op de potentie.

Concluderend schatten we dat de toekomstige potentie van de spoorverbinding Emmen – Meppen voor reizigersvervoer ongeveer 500 verplaatsingen per dag betreft. Ter vergelijking met andere gedecentraliseerde lijnen is dat laag; de lijn Almelo – Mariënberg genereert⁶ bijvoorbeeld 1.343 reizen per werkdag. Hiervoor zijn enkele redenen:

- Te weinig inwoners langs de route, doordat Meppen een kleine stad is en omdat er geen tussenstations voorzien zijn. Het is niet aannemelijk dat een groot aantal mensen vanuit Emmen naar een kleine stad als Meppen zal gaan, omdat er relatief weinig werk en voorzieningen in Meppen zijn.
- Grensoverschrijdend effect.

⁶ Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Quick Scan naar de markt en capaciteit op de gedecentraliseerde spoorlijnen, 26 september 2008.

- Beperkte alternatieven per spoor vanuit Emmen.

5.3 Discussie

Railvisie Drenthe 2040

In de Railvisie Drenthe 2040 staan verschillende plannen om een spoorverbinding van en naar Emmen verder te faciliteren. Mocht één van deze projecten in de toekomst doorgaan, dan kan het zijn dat het aantal bewegingen tussen Emmen en Meppen toeneemt. Dergelijke effecten worden echter in deze globale analyse niet meegenomen.

Huidig aanbod openbaar vervoer Emmen - Meppen

Een toetsing van de vervoersvraag kan gedaan worden via het huidige openbaar vervoer aanbod tussen Emmen en Meppen. Op dit moment rijdt er van maandag tot zaterdag 3x per dag een bus van Levelink tussen Emmen en Meppen met een capaciteit van 50 stoelen en 60 staanplaatsen. Op maandag is er een extra scholierendienst wat impliceert dat de bezettingsgraad dan erg hoog ligt. Wanneer er elke dag gereden wordt met maximale capaciteit, zijn er 660 reizen per werkdag. Benutting van de maximale capaciteit is echter niet aannemelijk en de huidige vervoersvraag via openbaar vervoer zal dan ook lager liggen. Het additionele comforteffect van de trein zal weliswaar meer reizigers trekken, maar zal niet een dusdanig effect hebben dat de reizigers aantallen verdubbelen. Dit impliceert dat de inschatting van 500 reizen per dag over het nieuw aan te leggen spoor een adequate indicatie geeft.

Dierenpark Emmen

Het dierenpark Emmen is de belangrijkste attractie in Emmen die Duitse bezoekers trekt. In 2008 kwamen er 1,2 miljoen mensen naar het dierenpark, waarvan 7% Duitsers⁷. Veronderstellen we dat 5% van de Duitse bezoekers zal komen via de spoorverbinding tussen Emmen en Meppen, dan resulteert dit in 28 extra bewegingen per gemiddelde dag, hetgeen nauwelijks impact heeft op het totaal aantal bewegingen tussen Emmen en Meppen.

⁷ Bron: Afdeling communicatie Dierenpark Emmen op basis van enquêtes onder bezoekers Dierenpark Emmen.

6 Conclusies en aanbevelingen

6.1 Conclusies

Potentieel vooral in zogenaamde captive ladingstromen ...

Het ladingpotentieel voor de spoorverbinding Emmen – Meppen kan vooral gezocht worden in de 120.000 ton aan captive stromen voor Emmen en Meppen. Non-captive lading tussen de Nederlandse zeehavens IJmond/Rijnmond en Noord-Duitsland en Scandinavië lijken niet of nauwelijks voordeel (reistijd en -afstand) te halen van een nieuwe railverbinding tussen Emmen en Meppen, waardoor het werkelijke marktpotentieel voor de nieuwe verbinding op die relaties nihil is.

.... maar marktpotentie voor goederenvervoer via railverbinding Emmen en Meppen beperkt.

De geringe volumes aan potentiële captive stromen van en naar Emmen en Meppen en de daarmee samenhangende treinfrequenties impliceren echter dat de railverbinding tussen Emmen en Meppen vanuit de beide regio's gezien niet interessant is. Voor Emmen komt het neer op ongeveer één trein per twee weken per richting (aanvoer respectievelijk afvoer). Doordat voor Meppen de captive lading hoger wordt geschat en de ladingstromen vooral geconcentreerd zijn op Rijnmond en IJmond, ligt de maximale frequentie daar hoger (ongeveer één trein per week). Dergelijke frequenties zijn ontoereikend om te kunnen concurreren met bestaande railservices. In de interviews met verladingsbedrijven werden deze veronderstellingen ook bevestigd.

Marktpotentie reizigersvervoer eveneens gering

De toekomstige potentie van de spoorverbinding Emmen-Meppen voor reizigersvervoer is eveneens beperkt. De langeafstandspotentie op de relaties Noord-Nederland met het Ruhrgebied en Noord-Duitsland is nihil, omdat het huidige spoornet enkel een connectie met Emmen via Coevorden heeft; op de betreffende relaties zou dan omgereden worden wanneer gebruik gemaakt wordt van de nieuwe verbinding. De korteafstandspotentie is weliswaar groter maar nog steeds beperkt met een aantal reizigers van ongeveer 500 bewegingen per dag. Deze beperkte potentie heeft als reden dat er weinig reizigersstromen zijn tussen Emmen en Meppen wat verklaard kan worden door de geringe omvang van de steden (Emmen uitgezonderd), het grensoverschrijdende effect en het beperkte aantal spooransluitingen in Emmen. De geringe omvang van de potentiële reizigersstromen wordt bevestigd door de huidige reizigersstromen in het bestaande openbaarvervoersaanbod.

6.2 Aanbevelingen

Niet investeren in nieuwe railverbinding tussen Emmen en Meppen

Vanuit het perspectief van het goederenvervoer kunnen geen argumenten gevonden worden om te investeren in een nieuwe spoorverbinding tussen Emmen en Meppen. Ook vanuit het perspectief van reizigersvervoer is er geen aanleiding gevonden.

Door bundeling van lading kan mogelijk wel meer per intermodaal vervoer

Dat wil overigens niet zeggen dat het potentieel voor railvervoer van en naar Emmen en Meppen niet zou kunnen toenemen. Omdat de bedrijvigheid in Emmen vooral geconcentreerd is op het bedrijventerrein Emmtec Industry & Businesspark, zou door bundeling van lading mogelijk meer intermodaal vervoerd kunnen worden via het bestaande netwerk van terminals. Een nadere analyse van het bestaande ladingaanbod, de ladingkenmerken en de goederenstroomrelaties (voor een belangrijk deel met Duitsland) zou moeten uitwijzen in welke mate bundeling van lading en vervolgens transport via het intermodale netwerk in de praktijk mogelijk is. Op dit moment vindt het vervoer van en naar de bedrijven in Emmen en Meppen nog hoofdzakelijk via de weg plaats. Voor de regio Zuidoost Drenthe wordt zelfs 99% van de lading via de weg vervoerd. Door bundeling van (een deel van) die lading op één van de terminals in de regio, kan wellicht de nodige massa verkregen worden om de goederen intermodaal te vervoeren.

Door betere aansluiting Emmen op spoornetwerk personenvervoer mogelijk meer potentie

Wanneer als beleidsopties om Emmen beter te ontsluiten zoals beschreven in Railvisie Drenthe 2040 gerealiseerd worden in de toekomst, dan kan de potentie voor het personenvervoer vergroot worden. Vooral een verbinding tussen Emmen en Assen/Groningen kan de lange afstandspotentie tussen het Noorden en het Ruhrgebied over een verbinding tussen Emmen en Meppen doen vergroten.

Bijlage 1: Interviews

Met vertegenwoordigers van de volgende bedrijven zijn interviews afgenomen:

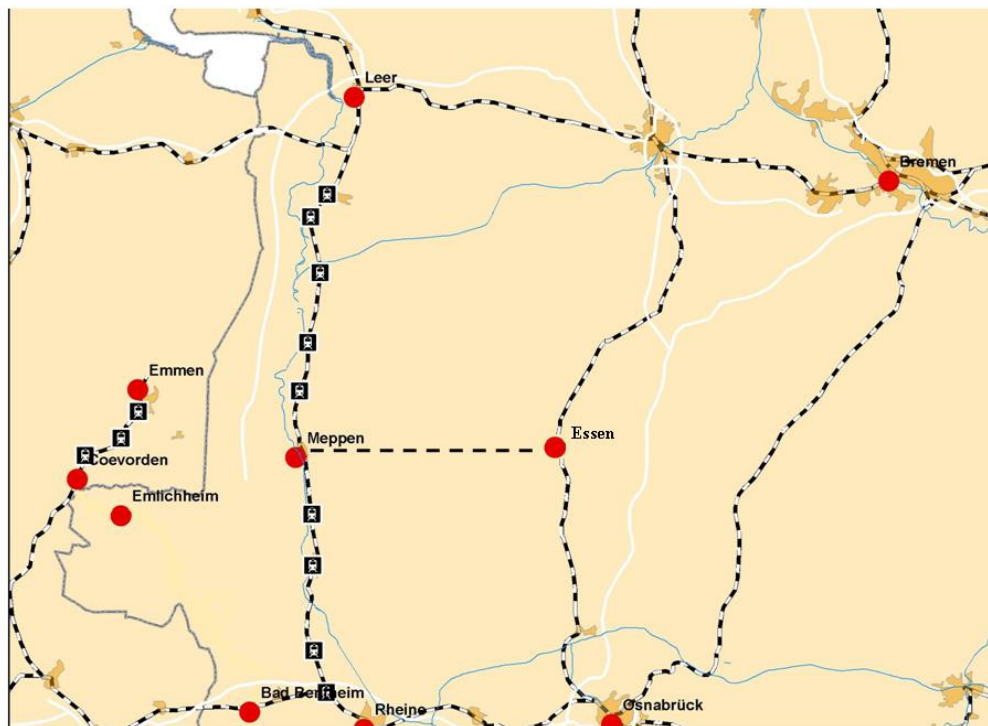
Emmen

- Coil services BV
- DSM Engineering Plastics
- Repak BV
- Teijin Aramid

Meppen

- Boll Spedition GmbH
- DUK Umschlagsgesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH
- Emsländische Eisenbahn GmbH
- Lanfer Logistik GmbH
- TOOL Transport-Organisation und optimierte Logistik GmbH

Bijlage 2: Netwerk van stations personenvervoer



Bijlage 3: verplaatsingen naar reisduur en vervoerwijze

Verplaatsingen naar reisduur en hoofdvervoerwijze, 2007

	Auto (bestuurder)	Auto (passagier)	Trein	Bus/tram/ metro	Brom- fiets	Fiets	Lopen	Overig	Totaal
<i>gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag</i>									
1 tot 5 min.	0,04	0,02	0,00	0,00	0,00	0,05	0,10	0,00	0,22
5 tot 10 min.	0,18	0,09	0,00	0,00	0,00	0,24	0,17	0,01	0,69
10 tot 15 min.	0,18	0,09	0,00	0,00	0,00	0,19	0,11	0,01	0,58
15 tot 20 min.	0,17	0,08	0,00	0,01	0,00	0,13	0,07	0,01	0,47
20 tot 25 min.	0,09	0,04	0,00	0,01	0,00	0,05	0,03	0,00	0,23
25 tot 30 min.	0,05	0,02	0,00	0,01	0,00	0,02	0,02	0,00	0,12
30 tot 45 min.	0,15	0,06	0,01	0,02	0,00	0,06	0,04	0,01	0,35
45 tot 60 min.	0,06	0,02	0,01	0,02	0,00	0,02	0,01	0,00	0,14
60 tot 90 min.	0,05	0,02	0,02	0,01	0,00	0,01	0,01	0,00	0,12
90 tot 120 min.	0,02	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04
120 min. of meer	0,01	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03
Totaal	0,99	0,46	0,06	0,08	0,02	0,78	0,56	0,05	2,99

Bron: Mobiliteitsonderzoek Nederland 2007, Tabellenboek, april 2008