



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Overzichtsnota van reacties op de kennisgeving
voornemen en participatie MIRT-verkenning
Nedersaksenlijn

Versienummer

Datum	22 juni 2026
Status	definitief

1. Colofon

De overzichtsnota beschrijft de beantwoording van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op de ontvangen reacties die zijn ingediend naar aanleiding van de publicatie van de Kennisgeving Voornemen en Participatie MIRT-Verkenning Nedersaksenlijn.

Website: www.denedersaksenlijn.nl

Email: Info@denedersaksenlijn.nl

De MIRT-verkenning Nedersaksenlijn is een gezamenlijk project tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincies Groningen, Drenthe en Overijssel, in samenwerking met 13 gemeenten.

2. Samenvatting

In januari 2026 maakte het Rijk bekend dat het de Nedersaksenlijn wil onderzoeken door middel van het starten van een MIRT-Verkenning. De Nedersaksenlijn is een deels nieuwe spoorverbinding tussen Groningen, Veendam, Stadskanaal, Westerwolde, Emmen, Hardenberg en Twente/Zwolle. Iedereen kon op deze bekendmaking reageren. In totaal kwamen er 147 reacties binnen. Deze samenvatting legt op hoofdlijnen uit waar het project over gaat, hoe het project verder gaat en wat er met alle reacties gebeurt.

Wat is het project Nedersaksenlijn?

De Nedersaksenlijn is een grotendeels nieuwe treinverbinding die het noordoosten van Nederland beter bereikbaar maakt met het openbaar vervoer. Daarnaast vormt de nieuwe spoorlijn ook een stimulans voor de economische ontwikkeling van de regio en het woonplezier van de inwoners. De verwachting is dat zo ook meer mensen in de regio kunnen blijven wonen. De vijf hoofddoelen van het project zijn:

- 1) De ov-bereikbaarheid verbeteren tussen Groningen, Veendam, Stadskanaal, Westerwolde, Emmen, Hardenberg en Twente/Zwolle.
- 2) De reistijd met het openbaar vervoer in het gebied verkorten.
- 3) De afhankelijkheid van de auto in het gebied verkleinen.
- 4) Bestaande en nieuwe stations goed inpassen in hun omgeving, en (nieuwe) woningen, onderwijs en werklocaties langs de lijn goed ontsluiten.
- 5) Bijdragen aan een betere treinverbinding tussen Nederland en Duitsland, met overstapmogelijkheden op verschillende stations.

Het project Nedersaksenlijn richt zich op de route van Groningen via Veendam, Stadskanaal, Ter Apel en Emmen naar Hardenberg en richting Twente/ Zwolle. Hier wordt het meeste werk aan het bestaande spoor gedaan of komt de nieuwe verbinding mogelijk te liggen. Daarnaast onderzoeken we of er tussen Zwolle/Mariënborg en Almelo/Enschede aan het spoor gewerkt moet worden om een trein over de hele lijn te kunnen laten rijden.

Hoe verloopt het onderzoek?

De Nedersaksenlijn doorloopt een vast traject volgens de spelregels van het **MIRT** (een programma wat voor grote infrastructuur- en ruimteprojecten van het Rijk gebruikt wordt). We zitten nu aan het begin van de **verkenningsfase**. Daarin wordt eerst heel breed naar alle mogelijke oplossingen gekeken, om vervolgens stap voor stap toe te werken naar de beste oplossing. De verkenning kent vier stappen:

1. Startfase – we maken een plan van aanpak voor het onderzoek en de wijze waarop de omgeving verder kan meepraten. Daarnaast verzamelen we de ingebrachte ideeën.
2. Analysefase – we onderzoeken welke ideeën en oplossingen echt kans maken. Experts beoordelen deze ideeën op hoofdlijnen (zeef 1). De kansrijke oplossingen leggen we vast in de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (**NKO**).
3. Beoordelingsfase – we berekenen wat de beste plannen kosten en wat ze opleveren (**MKBA**). Ook kijken we naar de gevolgen voor het milieu en de omgeving (**plan-MER**).

4. Besluitvormingsfase – de betrokken overheden kiezen het beste plan: het voorkeursalternatief (**VKA**) Dit besluit verwachten we eind 2028.

Na het nemen van de voorkeursbeslissing is duidelijk waar het spoor precies komt te liggen en welke nieuwe stations er komen. Daarna volgt, vanaf 2029, het uitwerken van de plannen in detail.

Wat is de planning van het project op hoofdlijnen en wanneer kunt u meedenken of reageren?

Oktober 2025	het project gaat formeel van start – startbeslissing door het Rijk.
Januari 2026	Publicatie kennisgeving voornemen en participatie; iedereen kon tot 23 februari 2026 reageren.
Najaar 2026	Publicatie "Zeef 0"-rapportage met de eerste selectie van oplossingen. <i>de eerste keuzes in oplossingsrichtingen (de "Zeef 0"-rapportage) worden gepubliceerd, naar verwachting in het najaar.</i>
2027	Conceptdocumenten Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO) en Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) ter inzage – zes weken ruimte om een reactie in te dienen.
2028	Concept-Nota Voorkeursalternatief (VKA), inspraak en daarna de definitieve voorkeursbeslissing. <i>het concept-voorkeursalternatief wordt gepresenteerd, opnieuw met ruimte voor inspraak. Daarna volgt de definitieve besluitvorming, inclusief afspraken over woningbouw en werklocaties.</i>
na 2028	Uitwerking van de plannen in detail in de planning- en studiefase.

Tussendoor blijft het project Nedersaksenlijn inwoners, ondernemers en belangenorganisaties informeren en betrekken, bijvoorbeeld via bijeenkomsten, publicaties en de projectpagina. Kijk hiervoor op www.denedersaksenlijn.nl. Via het project is altijd contact mogelijk, ook los van deze momenten.

Wat is er met de 147 reacties gedaan?

De reacties zijn op te delen in 3 verschillende thema's:

- **Oplossingsrichting** (bouwsteen) – een nieuw idee voor de Nedersaksenlijn, bijvoorbeeld een locatie voor de spoorlijn of een station. Alle ideeën beoordelen we op 3 criteria:
 - Draagt de oplossingsrichting bij aan de brede Nedersaksenlijn doelstelling?
 - Valt de oplossingsrichting binnen het gebied van de verkenning en de hoofdogaven van de Nedersaksenlijn?
 - Is het mogelijk om de oplossing in 2040 gebouwd te hebben? Past een oplossing binnen de regels en is een oplossing niet te duur?

Het beantwoorden van deze vragen noemen we de zeef 0. Het resultaat leggen we vast in een rapport wat ook weer gepubliceerd wordt.

- **Aandachtspunt** – een onderwerp, waar we (extra) rekening mee houden in het project, zoals geluid, verkeershinder of natuur- en milieuwaarden langs het spoor.
In de beoordelingsfase (in 2028) beoordelen we de mogelijke oplossingen voor de Nedersaksenlijn. Een deel van de aandachtspunten kunnen dan (zij het globaal) meegenomen worden. Andere aandachtspunten gaan in op hele specifieke zaken en kunnen pas later (vanaf 2029, na de keuze voor een voorkeursalternatief) meegenomen worden.
- **Gebiedsontwikkeling** – ideeën over de inrichting van het gebied rond het spoor en de stations, zoals woningbouw, fietspaden of een P&R bij een station. Deze worden doorgegeven aan een apart project: de Verkenning Gebiedsontwikkeling. Dit project loopt gelijk met de verkenning naar de spoorlijn. Beide projecten stemmen met elkaar af, zodat we komen tot de beste oplossing voor de regio.

3 Inleiding

3.1 Inhoud en doel van het project

3.1.1 Aanleiding

Op 12 januari 2026 zijn de kennisgeving voornemen en de kennisgeving participatie van de Nedersaksenlijn gepubliceerd in de Staatscourant. In deze [documenten](#) heeft de rijksoverheid het voornemen aangekondigd voor een projectbesluitprocedure en bijbehorende MIRT-verkenning Nedersaksenlijn.

De MIRT-spelregels schrijven voor dat de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voor elke MIRT-verkenning een Startbeslissing neemt. De Staatssecretaris geeft kennis van de Startbeslissing door het Startdocument naar de Tweede Kamer te sturen. Dit heeft plaatsgevonden op 6 oktober 2025. Daaropvolgend wordt een kennisgeving voornemen gepubliceerd in de Staatscourant om het voornemen tot een projectbesluitprocedure en bijbehorende Verkenning te starten. Met de Startbeslissing wordt het project onder de Verkenning opgenomen in het MIRT-projectenboek.

De Nedersaksenlijn is een deels nieuwe spoorverbinding tussen Groningen, Emmen en Twente/Zwolle die als doel heeft het gebied langs de spoorlijn beter te ontsluiten. De nieuwe spoorlijn kan een bijdrage leveren om de brede welvaart in het omliggende gebied structureel te vergroten.

De beoogde Nedersaksenlijn is daarmee meer dan een spoorlijn; het vormt een katalysator om sociaaleconomische structuren te versterken, investeringen in de leefomgeving te stimuleren en grensoverschrijdende samenwerkingen te verbeteren. In 2023 is er een MIRT-onderzoek gestart naar de opgaven in het gebied en de mogelijke oplossingen die de Nedersaksenlijn hiervoor kan bieden. In het MIRT-onderzoek is toegewerkt naar een ontwikkelperspectief voor de toekomst van het gebied met de Nedersaksenlijn als drager. Stakeholders zijn nauw betrokken geweest bij het onderzoek. In het MIRT-onderzoek is ook een analyse gemaakt van de brede welvaart in het gebied, nu en in de toekomst, een ruimtelijke analyse op regionaal en lokaal niveau en uitwerking van het vervoersconcept en infrastructuur tussen Groningen en Almelo. Daarnaast is een eerste inschatting van de investeringskosten van de spoorlijn gemaakt.

Verkenning Gebiedsontwikkeling

De Nedersaksenlijn is geen doel op zich, maar een middel om de bereikbaarheid te verbeteren om de ruimtelijk-economische ontwikkeling en brede welvaart in de regio te steunen. Uit het MIRT-onderzoek komt dat de lijn een bijdrage levert aan deze ontwikkeling omdat het reistijden verkort en gebieden beter met elkaar verbindt. Er zullen altijd nog andere ruimtelijke ingrepen nodig zijn om de potentie van de nieuwe lijn zoveel mogelijk te benutten, zoals extra woningbouw of werkplekken bij de stations. Daarom wordt parallel aan de MIRT-verkenning een Verkenning Gebiedsontwikkeling en regionaal mobiliteitsnetwerk Nedersaksenlijn uitgevoerd. Dit wordt uitgewerkt door de betrokken provincies en het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO), met actieve betrokkenheid van andere rijk-regio partijen. Daarin wordt actief gezocht naar het versterken en verbinden van lopende ontwikkeltrajecten in het gebied.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is verantwoordelijk voor de MIRT-verkenning Nedersaksenlijn gericht op de infrastructuur (spoor). Tegelijkertijd zijn ontwikkeling van spoor en ruimte afhankelijk van elkaar. Daarom wordt parallel aan de MIRT-verkenning Nedersaksenlijn een regionale verkenning naar de gebiedsontwikkeling langs de lijn uitgewerkt, zie blauwe tekstkader. Deze twee studies vullen elkaar aan. De uiteindelijke voorkeursbeslissing wordt daarmee mede bepaald door het ruimtelijk gebiedsperspectief.

In deze overzichtsnota zijn de reacties en antwoorden samengevat die zijn binnengekomen naar aanleiding van de kennisgeving voornemen en participatie voor de MIRT-verkenning Nedersaksenlijn.

3.1.2

De opgave

Met de Nedersaksenlijn wil de Rijksoverheid de bereikbaarheid per spoor in Noordoost-Nederland vergroten. Uit de onderzoeken die tot nu toe zijn gedaan, komt naar voren dat het verbeteren van de bereikbaarheid met de trein ook kan zorgen voor meer woningen en banen en een verbetering van bereikbaarheid van voorzieningen en leefbaarheid. Door het beter verbinden van regio's onderling, kunnen bedrijven, ziekenhuizen en scholen makkelijker samenwerken omdat de reistijd tussen deze plekken minder wordt. Voor mensen zonder rijbewijs of auto kunnen de reistijden flink afnemen bijvoorbeeld voor een bezoek aan school, werk of familie. De verwachting is dat daardoor ook meer mensen in de regio kunnen blijven wonen. De ontwikkeling van de Nedersaksenlijn past binnen het Rijksbeleid waarin elke regio telt.

De hoofdpogaven voor de MIRT-verkenning Nedersaksenlijn zijn:

1. Het verbeteren van de ov-bereikbaarheid tussen Groningen-Veendam-Stadskanaal-Westerwolde-Emmen-Hardenberg-Twente/Zwolle.
2. Het verkorten van de ov-reistijd in het gebied.
3. Het verkleinen van de autoafhankelijkheid in het gebied.
4. Het op een goede wijze integreren van de bestaande en nieuwe stations in de omgeving. Daarnaast gaat het om het goed ontsluiten van (nieuwe) woningen, onderwijs en arbeidslocaties langs de spoorlijn.

5. Het bijdragen aan een verbeterde ov-verbinding tussen Nederland en Duitsland, door overstapmogelijkheden te bieden op diverse stations op treinverbindingen naar Duitsland.

3.1.3 *Nedersaksenlijn: het projectgebied*

De Nedersaksenlijn is een groot project in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Er wordt onderscheid gemaakt in plan (in blauw) en onderzoeksgebied (in geel/groen). Deze gebieden zijn in onderstaande kaart weergegeven.

- Het plangebied is het gebied waar het meeste werk aan het spoor wordt gedaan of waar de nieuwe verbinding komt te liggen. Dit plangebied loopt van Groningen via Veendam, Stadskanaal, Ter Apel en Emmen naar Almelo.
- Het onderzoeksgebied loopt daarnaast ook nog van Leeuwarden naar Groningen, Zuidbroek naar de grens, Zwolle naar Mariëenberg en Almelo naar Enschede.
- Op het spoor tussen Zwolle/Mariëenberg en Almelo/Enschede moeten mogelijk aanpassingen gedaan worden om een trein te kunnen laten rijden over de hele lijn. Hiervoor is mogelijk aanvullende/aangepaste infrastructuur noodzakelijk. Dit wordt nog onderzocht. Daarom heeft dat gebied een andere (groene) kleur gekregen.



3.1.4 *MIRT-systematiek*

Deze verkenning wordt uitgevoerd binnen de MIRT-spelregels. De verkenningfase moet de beslisinformatie opleveren die nodig is om een voorkeursbeslissing te nemen en te besluiten over de vervolgfase.

Bij het nemen van een voorkeursbeslissing is bijvoorbeeld duidelijk waar het spoor komt te liggen en welke nieuwe stations er aan de lijn komen te liggen.

Om te zorgen dat de MIRT-verkenning doorgaat naar de plannings- en studiefase, dient deze te eindigen met een politiek-bestuurlijk gedragen voorkeursoplossing. Op dat moment moet duidelijk zijn of er voldoende geld beschikbaar is, inclusief eventuele cofinanciering. De verkenningfase is onderverdeeld in vier delen: startfase, analysefase, beoordelingsfase en besluitvormingsfase.



Startfase

In de startfase wordt als eerste het plan van aanpak en het participatieplan voor de verkenning afgerond. Tevens worden de door de omgeving aangedragen oplossingsrichtingen naar aanleiding van de gepubliceerde kennisgeving voornemen en participatie opgenomen bij de te onderzoeken oplossingsrichtingen.

Analysefase

In de analysefase worden de oplossingsrichtingen verder uitgewerkt in kansrijke oplossingsrichtingen. Bij het ontwikkelen van kansrijke oplossingsrichtingen wordt de kennis van omwonenden en toekomstige reizigers, omgevingspartijen en de markt zo veel mogelijk betrokken.

Alle suggesties en wensen voor tracés, stations en daarmee samenhangende onderdelen worden allereerst beoordeeld op 4 criteria: draagt de oplossingsrichting bij aan de brede Nedersaksenlijn doelstelling, inclusief de gebiedsontwikkeling; valt de oplossingsrichting binnen het gebied van de verkenning en de hoofdpogaven van de NSL; is de oplossingsrichting technisch en juridisch maakbaar rond 2040 en past de oplossingsrichting binnen het bestaande budget? Dit noemen we de zeef 0 en het resultaat wordt vastgelegd in de zeef 0 – rapportage.

Vervolgens worden de overgebleven oplossingsrichtingen verder uitgewerkt en voorzien van een expertbeoordeling op hoofdlijnen (zeef 1). Het resultaat wordt vastgelegd in de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen (NKO).

Beoordelingsfase

In de beoordelingsfase worden de kansrijke oplossingen nader uitgewerkt en doorgerekend op effecten en kosten. De oplossingen worden vergeleken op basis van het beoordelingskader (zeef 2) en leiden tot de ontwerp-voorkeursbeslissing. De belangrijkste op te leveren documenten zijn de plan-MER en de Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA).

Besluitvormingsfase

In de besluitvormingsfase vindt bestuurlijke verankering plaats en wordt de voorkeursbeslissing getekend. De ontwerp-voorkeursbeslissing wordt samen met het ontwerpverkenningenrapport en de plan-MER ter inzage gelegd. Ingebrachte reacties kunnen leiden tot bijstelling van de ontwerp-voorkeursbeslissing. De definitieve voorkeursbeslissing wordt ondertekend door de betrokken overheden.

3.1.5

De aanpak

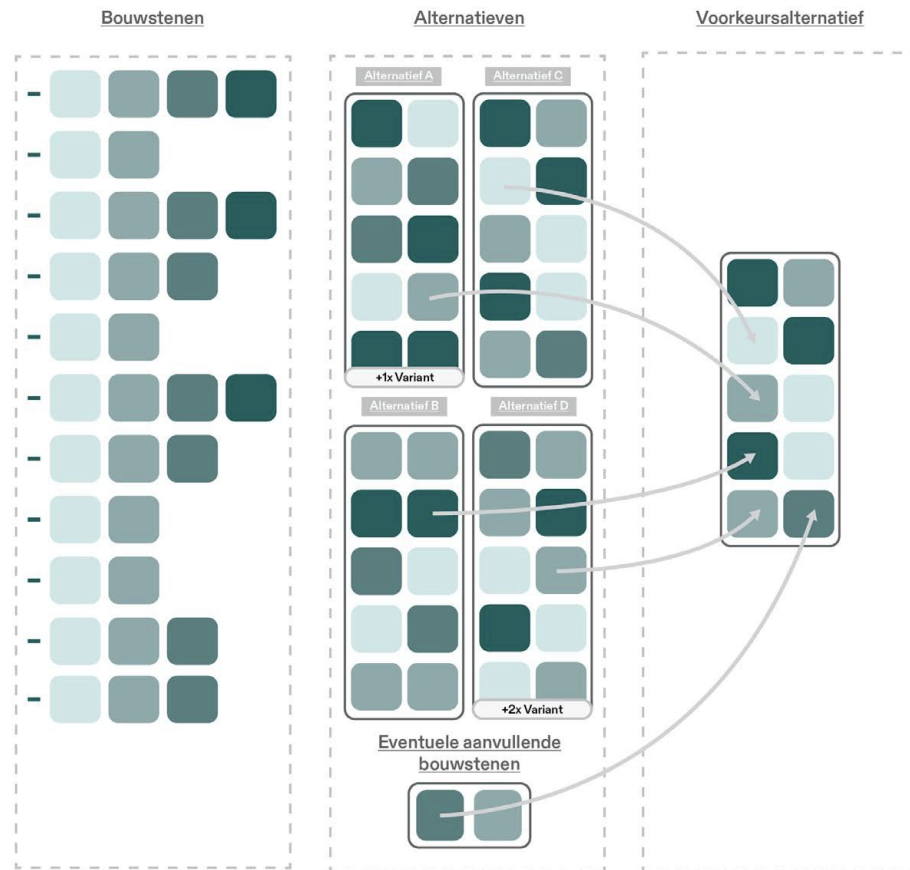
Samen met de provincies Groningen, Drenthe, Overijssel en de betrokken gemeenten werken ProRail en de Rijksoverheid aan de Nedersaksenlijn. De op 12 januari 2026 gepubliceerde kennisgeving voornemen is de formele start van de projectbesluitprocedure Nedersaksenlijn onder de Omgevingswet. In een projectbesluitprocedure wordt eerst een verkenning gedaan naar de opgave en de mogelijke oplossingen voor die opgave. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is daarbij initiatiefnemer en bevoegd gezag. Het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening is mede-bevoegd gezag.

Deze verkenning is de voorbereiding op het nemen van een Voorkeursbeslissing als onderdeel van de projectprocedure zoals voorgeschreven in de Omgevingswet. De procedure start met een Kennisgeving voornemen en participatie (stap 1 en 2) en stap 3 is de Verkenning. De verkenning Nedersaksenlijn eindigt met een Voorkeursbeslissing (stap 4) met daarin een voorkeursalternatief als oplossing voor de opgave. Het bevoegd gezag (Minister van Infrastructuur en Waterstaat) besluit of het voorkeursalternatief gaat worden uitgewerkt in de Planning- en studiefase.

In oktober 2025 is door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een [startbeslissing](#) voor deze MIRT-verkenning genomen. In het [startdocument](#) bij deze startbeslissing staat de werkwijze van de MIRT-verkenning in meer detail opgeschreven.

In deze verkenning kijken we eerst heel breed naar alle mogelijke oplossingsrichtingen, waarna we in stappen toewerken naar de beste oplossingsrichting. Het is de bedoeling dat eind 2028 het voorkeursalternatief wordt gekozen. Dit wordt de voorkeursbeslissing genoemd.

We onderzoeken in deze verkenning een aantal alternatieven. Deze bestaan uit verschillende bouwstenen en worden opgebouwd op basis van een aantal alternatieve tracés met station en dienstregeling. Deze alternatieven worden uitgewerkt en onderling met elkaar vergeleken in de beoordelingsfase.



Om de effecten op de omgeving van de nieuwe spoorlijn zichtbaar te maken, zal een milieueffectrapport worden opgesteld. Zo krijgt het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming over de Nedersaksenlijn. De kaders daarvoor worden vastgelegd in een notitie Reikwijdte en Detailniveau. In de jaren na 2028 wordt gewerkt aan het projectbesluit waarin meer details opgenomen staan.

3.1.6

Participatie: op welke momenten kunt u actief meedenken

In 2026 worden voor de MIRT-verkenning van de Nedersaksenlijn belangrijke stappen gezet. Zo worden de eerste keuzes in oplossingsrichtingen gepubliceerd, de zogenoemde 'Zeef 0'-rapportage (zie paragraaf 3.1.4). Inwoners worden hierover geïnformeerd. Daarnaast komt er een feitenrelaas over de gebiedsontwikkeling.

Van verkenning naar keuzes

In de jaren daarna verschuift de focus naar het uitwerken en beoordelen van mogelijke oplossingen. In 2027 verschijnen onder meer conceptdocumenten met kansrijke oplossingen (de Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen/NKO) en de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD). Inwoners en overige stakeholders kunnen op deze plannen gedurende zes weken hun zienswijze indienen. In deze fase wordt ook verder gewerkt aan de gebiedsontwikkeling.

Richting een voorkeursbesluit in 2028

Het traject moet uiteindelijk leiden tot een voorkeursalternatief voor de Nedersaksenlijn. In 2028 wordt dit concept gepresenteerd, opnieuw met ruimte voor inspraak. Daarna volgt de definitieve besluitvorming, inclusief afspraken over woningbouw en werklocaties in de regio.

De uiteindelijke beslissing ligt bij het Rijk en wordt eind 2028 verwacht. Dan wordt duidelijk of en hoe de Nedersaksenlijn wordt aangelegd.

Blijvende betrokkenheid van inwoners

Tijdens het hele traject blijft participatie een belangrijk onderdeel. Inwoners, ondernemers en belangenorganisaties worden op verschillende momenten geïnformeerd en betrokken, bijvoorbeeld via bijeenkomsten, publicaties en inspraakprocedures. Ook kan er altijd -los van de genoemde momenten- via de projectpagina adequate informatie verkregen worden, en via het mailadres altijd contact worden opgenomen

4 Wijze waarop reacties zijn beantwoord

4.1 Kennisgeving

De kennisgevingen voornemen en participatie van de Nedersaksenlijn zijn op 12 januari 2026 gepubliceerd in de Staatscourant. De termijn voor het indienen van een reactie op de kennisgevingen, liep tot en met 23 februari 2026. In deze periode kon iedereen reageren op de kennisgevingen en het concept-participatieplan.

In de periode eind januari en begin februari, zijn er meerdere informatiebijeenkomsten georganiseerd langs het tracé, waar geïnteresseerden informatie konden krijgen en ideeën konden meegeven. De projectorganisatie ontving in totaal 147 reacties. De reacties bevatten vaak meerdere opmerkingen en inzichten. Om de verschillende standpunten overzichtelijk weer te geven, zijn deze in veel gevallen in onderdelen opgesplitst en is per onderdeel een reactie gegeven. Alle reacties zijn genummerd weergegeven in hoofdstuk 5.

4.2 Kaders bij beantwoording

De aangedragen oplossingen en aandachtspunten, die zijn ontvangen, moeten bijdragen aan de verkenning naar het verbeteren van de bereikbaarheid per spoor langs de Nedersaksenlijn. Hierbij kijken we ook naar de impact op de omgeving en toekomstige mobiliteitsontwikkelingen. Bovendien moeten de oplossingen uitvoerbaar, betaalbaar en realistisch zijn. Er vindt dus een eerste selectie plaats op basis van deze drie criteria bij alle ingediende oplossingen, de zeef 0. Van deze selectie wordt een aanvullende rapportage gemaakt, deze zal in het najaar van 2026 gepubliceerd worden.

Reacties die gaan over de manier waarop participatie in het project wordt vormgegeven, worden gebruikt om het participatieplan verder aan te scherpen.

De reacties zijn, voor zover relevant voor het project, voorzien van een aanduiding die aangeeft op welke wijze de reactie wordt meegenomen in de verkenning. De projectorganisatie maakt gebruik van drie typen aanduidingen:

- **Oplossingsrichtingen (bouwsteen):** hele of gedeeltelijke potentiële oplossingen voor de gestelde projectdoelen. Deze worden meegenomen in de bredere inventarisatie van de oplossingsrichtingen die inhoudelijk worden beoordeeld op uitvoerbaarheid, betaalbaarheid en realisme.
- **Aandachtspunten:** aspecten waarmee de projectorganisatie rekening houdt bij de afweging van oplossingsrichtingen of alternatieven en varianten. Denk hierbij aan geluid, verkeershinder op aansluitende wegen of natuur- en milieuwaarden langs het tracé.
- **Gebiedsontwikkeling:** aspecten, aandachtspunten of mogelijke suggesties, welke binnen de toekomstige plannen rondom de gebiedsontwikkeling gekoppeld aan de Nedersaksenlijn meegenomen kunnen worden

4.3 Wat gebeurt er met uw reactie?

De ontvangen kansen en aandachtspunten worden samen met de input van andere betrokkenen meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingsrichtingen voor de verkenning. Ze helpen bij het bepalen waar het onderzoek zich op richt, welke mogelijke oplossingen kansrijk zijn en bieden een basis voor het opstellen van de concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau (concept-NRD). We noemen deze nota geen Nota van Beantwoording, maar Reactienota omdat we in deze fase van de verkenning nog geen inhoudelijk antwoord kunnen geven op alle ingediende reacties.

De terinzagelegging van de concept-NRD en de concept Nota Kansrijke Oplossingsrichtingen (concept-NKO) zullen naar verwachting plaatsvinden rond de zomer van 2027. Dit wordt aangekondigd via een publicatie in de Staatscourant en met advertenties in (lokale) kranten, via de gemeente en op sociale media.

Aan iedere binnengekomen reactie is een registratienummer toegekend, dat met de ontvangstbevestiging naar de indiener is verstuurd. In deze Reactienota verwijzen we naar deze registratienummers om de privacy van de indiener te waarborgen. De belangenorganisaties en bedrijven die hebben gereageerd worden wel bij organisatienaam genoemd.

Iedereen die een reactie heeft ingediend, ontvangt een bericht dat de overzichtsnota is gepubliceerd. Naast de publicatie op [Platformparticipatie.nl](https://platformparticipatie.nl) wordt de overzichtsnota gepubliceerd op de projectwebsite van de deNedersaksenlijn.nl.

4.4 Generieke beantwoording

Hieronder volgt de beantwoording op een aantal veelvoorkomende en gelijksoortig aangedragen reacties. Verderop in de beantwoording van de individuele reacties, zal indien relevant, naar deze onderdelen terugverwezen worden.

4.4.1 *Oplossingsrichting of bouwsteen voor een betere bereikbaarheid per spoor voor Noordoost Nederland*

Een deel van de ingekomen reacties, bevatten voorstellen voor specifieke onderdelen (bouwstenen) van de Nedersaksenlijn. Sommige reacties bevatten ook andere oplossingsrichtingen voor het verbeteren van de bereikbaarheid van Noordoost Nederland (zie 3.1.2, de vastgestelde doelen voor de Nedersaksenlijn).

Rond de zomer van 2026 wordt binnen het project beoordeeld of de (aangedragen) oplossingen haalbaar zijn. Hierbij wordt beoordeeld of

- de oplossing voldoende doelbereik heeft, met andere woorden of de oplossing een bijdrage levert aan het doelstellingen van het project (zie 3.1.2);
- de oplossing redelijkerwijs past binnen het vastgestelde budget;
- de oplossing redelijkerwijs past binnen de vastgestelde scope van het project (zie 3.1.3).

In 2027 gaan we alle overgebleven ideeën beoordelen op uiteenlopende criteria, waaronder kosten, bereikbaarheid, ruimtelijke inpassing en leefbaarheid. In 2028 hebben we alles beoordeeld en komen we met een concept-voorkeursalternatief voor de Nedersaksenlijn, waarmee wij de bereikbaarheid van Noordoost Nederland per spoor willen verbeteren.

U kunt in 2027 en 2028 weer meedenken over de plannen die er dan zijn en de keuzes die de projectorganisatie heeft gemaakt. Dit zullen wij weer van tevoren aankondigen, bijvoorbeeld in de krant, via uw gemeente of op sociale media.

Elektrificering

De keuze voor een bepaalde type aandrijving van de trein en daarmee de keuze voor de aanleg van een bovenleiding is onderdeel van het variantenonderzoek en zal dus als een of meerdere losse bouwstenen meegenomen worden in de beoordeling.

Reactie op de zienswijze:

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

Overzicht van alle aangedragen oplossingsrichtingen en bouwstenen is opgenomen in de tabel oplossingen (zie bijlage 6.1).

4.4.2 *Aandachtspunt voor de verkenning binnen de bestaande beoordelingscriteria*

Een deel van de ingekomen reacties vraagt aandacht voor specifieke punten binnen de criteria, welke al onderdeel vormen van de standaard beoordeling binnen een MIRT-verkenning. Deze aandachtspunten nemen we op in de aandachtspunten tabel (zie bijlage 2). Een deel van de aandachtspunten kunnen meegenomen worden in de beoordelingsfase (zeef 1 of 2), maar ook een deel van de aandachtspunten kan pas in de studie- en planfase concreter worden uitgewerkt, nadat het voorkeursalternatief is gekozen (zie bijlage 3).

In de beoordelingsfase (in 2028) worden de alternatieven beoordeeld. Het doel van de MIRT-verkenning is om tot een voorkeursalternatief te komen wat de beste oplossing biedt voor de vastgestelde doelen.

Als onderdeel van de alternatievenafweging wordt ook in beeld gebracht (tijdens de milieueffectbeoordeling in de plan MER) wat de globale effecten zijn van de verschillende alternatieven op uiteenlopende criteria, waaronder bereikbaarheid, ruimtelijke inpassing en leefbaarheid van de omgeving — (waaronder woon- en leefklimaat van omwonenden).

Een deel van de aandachtspunten, voor zover relevant en onderscheidend in de alternatievenafweging, worden daarin op hoofdlijnen ook meegewogen.

Aandachtspunt geluid

Als onderdeel van de alternatievenafweging wordt ook op hoofdlijnen in beeld gebracht wat de effecten op geluid zijn van de verschillende alternatieven. Daarbij kijken wij ook globaal welke maatregelen genomen moeten worden om te voldoen aan de wettelijke geluidsnormen. Na vaststelling van het voorkeursalternatief (naar verwachting eind 2028) zullen de geluidsmaatregelen daadwerkelijk worden uitgewerkt in de planning- en studiefase van de MIRT.

Aandachtspunt cumulatieve van hinder voor omwonenden

Als onderdeel van de alternatievenafweging worden de effecten op de leefbaarheid van de omgeving — waaronder geluidshinder, trillingen, en het woon- en leefklimaat van omwonenden — voor de verschillende tracéalternatieven in beeld gebracht. Daarbij worden uitdrukkelijk ook de cumulatieve geluidseffecten betrokken: in gevallen waar al sprake is van bestaande geluidsbronnen in de omgeving, zoals windmolens, wordt bij de onderlinge beoordeling van de tracéalternatieven (kwalitatief) rekening gehouden met de optelsom van geluidsbelasting. De zorgen van inwoners over de mogelijke impact op de directe leefomgeving worden daarin meegenomen. Na vaststelling van het voorkeursalternatief zullen eventuele maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid en beperking van hinder verder worden uitgewerkt.

Museumspoorlijn STAR

De bedrijfsvoering van de STAR en eventuele specifieke aandachtspunten rondom de eventuele samenloop met de Nedersaksenlijn wordt op hoofdlijnen meegenomen in de alternatievenafweging in de beoordelingsfase.

Goederenvervoer en dienstregeling

In de verkenning onderzoeken we welke dienstregeling voor reizigerstreinen met welke tracés en met welke stations kan worden gereden. Voor de dienstregeling is het belangrijk dat er goede overstapgelegenheden op andere treinen zijn op de knooppunt stations. Als we hoofdspoorweginfrastructuur aanleggen, komt deze in principe ook beschikbaar voor goederenvervoerders die daarop willen rijden. Goederenvervoerders hebben recht op treinpaden als ze die willen gebruiken. Of goederenvervoerders belangstelling hebben voor het rijden over de Nedersaksenlijn wordt in de verkenning onderzocht.

Reactie op de zienswijze:

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

Overzicht van alle aangedragen aandachtspunten is opgenomen in de tabel aandachtspunten (zie bijlage 2 voor de verkenningsfase en bijlage 3 voor de latere fase in het MIRT-project).

4.4.3 *Aandachtspunten voor de participatie*

De oplossingen die binnen de MIRT-verkenning worden onderzocht, kunnen impact hebben op de woon-, werk- en leefomgeving van inwoners, bedrijven en andere betrokkenen in de regio. Reacties van mensen uit de regio helpen om plannen beter te maken. Door reacties uit de regio kunnen plannen beter aansluiten bij de behoeften van mensen in de regio rond de Nedersaksenlijn.

Daarom vinden we het belangrijk om de omgeving goed, op tijd en actief deel te laten nemen in de MIRT-verkenning. Hiervoor is een participatieproces vormgegeven, dat beschreven is in het concept-participatieplan Nedersaksenlijn. Een deel van de aangedragen reacties gaan in op dit concept-participatieplan en doen suggesties voor aanvullingen en aanscherpingen. Deze feedback wordt meegenomen in het definitieve participatieplan. De tabel aandachtspunten voor de participatie (zie bijlage 6.3) geeft een samenvatting. Daarnaast ook nog wat specifieke antwoorden:

Kwaliteit en leesbaarheid van kaartbeelden

Bij de uitwerking van de alternatieven en de bijbehorende effectbeoordeling streeft de projectorganisatie naar een heldere en toegankelijke presentatie van informatie (dus ook leesbare kaartbeelden), een transparant beoordelingskader en een integrale afweging van effecten passend bij de huidige fase binnen het MIRT-proces. Detailuitwerking en dus ook gedetailleerde kaarten, zijn onderdeel van de volgende fase (planning en ontwerpfase).

Wens om betrokken te worden of partijen, die betrokken moeten worden

Deze personen of instanties worden meegenomen in de stakeholderanalyse binnen het participatieproces, waarna gekeken wordt of, en zo ja, op welke wijze en wanneer deze personen of instanties in de toekomst het beste betrokken kunnen worden.

Invloed op de besluitvorming

Het participatieproces is erop gericht om mensen ruimte te bieden om in een vroeg stadium feedback en mogelijke ideeën mee te kunnen geven aan de projectorganisatie. Daarnaast heeft elke betrokken stakeholder (denk aan omwonenden, aanliggende bedrijven, etc.) wettelijk gezien een aantal inspraakmomenten binnen het MIRT-proces en projectbesluitprocedure. Het gaat hierbij om inspraak op de conceptnota Reikwijdte en Detailniveau (concept-NRD), de conceptnota Kansrijke Oplossingsrichtingen (concept-NKO) en de conceptnota Voorkeursalternatief (concept-VKA).

De besluitvormende partijen nemen deze inspraakreacties mee in hun besluitvormingstraject. Verdere invloed op de besluitvorming loopt via uw eigen bestuurlijke vertegenwoordiging. Voor inwoners en bedrijven zijn dit het college van Burgemeester & Wethouders en de gemeenteraad van de eigen gemeente.

Reactie op de zienswijze:

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).

Overzicht van alle aangedragen aandachtspunten voor participatie is opgenomen in de tabel participatie (zie bijlage 4).

4.4.4

Aandachtspunten voor de Gebiedsontwikkeling

Een deel van de voorgestelde oplossingen of ideeën gaan specifiek over de inrichting van het gebied rondom het tracé en de stations van de Nedersaksenlijn, denk aan woningbouw, maar ook aan nieuwe fietspaden of de aanleg van een P&R-voorziening bij een toekomstig station. Deze zaken geven we door aan de Verkenning gebiedsontwikkeling Nedersaksenlijn.

De aanleg van de Nedersaksenlijn moet dienen als een katalysator voor de gebiedsontwikkeling in de regio. Dit betekent dat bij de ontwikkelingen op het spoor rekening gehouden wordt met deze functie als katalysator. Tegelijk met de MIRT-verkenning wordt daarom gewerkt aan de Verkenning gebiedsontwikkeling. De ligging van de spoorlijn en nieuwe stations hebben bijvoorbeeld invloed op hoe, waar en wat voor soort gebiedsontwikkeling plaats kan vinden. De betrokken provincies en betrokken werken samen met gemeenten en het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening aan de gebiedsontwikkeling in de regio.

Voor de Verkenning Gebiedsontwikkeling is ook een [startdocument](#) opgesteld. De Verkenning Gebiedsontwikkeling wordt ook gebruikt voor het bepalen van de maatschappelijke baten van de Nedersaksenlijn. De aangedragen aandachtspunten worden meegegeven aan de projectorganisatie van de Verkenning Gebiedsontwikkeling. Ook de informatie over de Verkenning Gebiedsontwikkeling is op de website van de Nedersaksenlijn te vinden: <https://www.denedersaksenlijn.nl>.

Reactie op de zienswijze:

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

Overzicht van alle aangedragen aandachtspunten voor gebiedsontwikkeling is opgenomen in de tabel gebiedsontwikkeling (zie bijlage 5).

5 Beantwoording reacties

In onderstaande tabel een overzicht van de binnengekomen reacties:

Reactienr.	Registratienummer	Indiener
1	107710273	Bedrijf/organisatie
2	107719754	Particulier
3	107719790	Particulier
4	107723222	Particulier
5	107724173	Particulier
6	107724447	Particulier
7	107767482	Particulier
8	107769564	Particulier
9	107769877	Particulier
10	107789855	Politiek
11	107793879	Particulier
12	107799226	Particulier
13	107819351	Particulier
14	107830624	Particulier
15	107839343	Particulier
16	107839507	Particulier
17	107840866	Particulier
18	107843606	Particulier
19	107851261	Particulier
20	107851719	Particulier
21	107851853	Particulier
22	107854698	Particulier
23	107874693	Particulier
24	107874803	Particulier
25	107875814	Particulier
26	107888559	Particulier
27	107898277	Particulier
28	107912000	Particulier
29	107917035	Particulier
30	107941112	Particulier
31	107946676	Particulier
32	107956331	Particulier
33	107993717	Particulier
34	107995143	Particulier
35	108009535	Particulier
36	108015135	Particulier
37	108021416	Bedrijf/organisatie
38	108021682	Particulier
39	108030875	Particulier
40	108031883	Particulier
41	108032918	Particulier
42	108041706	Particulier
43	108044948	Particulier
44	108045009	Particulier
45	108045070	Particulier
46	108045510	Particulier
47	108045710	Particulier
48	108045764	Particulier
49	108045838	Particulier
50	108051423	Bedrijf/organisatie
51	108057431	Particulier
52	108061333	Particulier
53	108083186	Particulier
54	108083697	Particulier
55	108084433	Particulier
56	108086870	Particulier
57	108090047	Particulier
58	108093826	Particulier
59	108095441	Particulier
60	108103314	Particulier

61	108110523	Particulier
62	108110690	Bedrijf/organisatie
63	108113665	Particulier
64	108122281	Particulier
65	108130834	Particulier
66	108130848	Particulier
67	108131433	Particulier
68	108135317	Overheid
69	108137368	Particulier
70	108142365	Particulier
71	108143598	Particulier
72	108144086	Bedrijf/organisatie
73	108151226	Particulier
74	108151255	Bedrijf/organisatie
75	108151311	Particulier
76	108151335	Particulier
77	108152064	Bedrijf/organisatie
78	108163182	Particulier
79	108166091	Particulier
80	108166441	Particulier
81	108167698	Bedrijf/organisatie
82	108173472	Particulier
83	108174967	Particulier
84	108175090	Particulier
85	108177408	Overheid
86	108177526	Bedrijf/organisatie
87	108181819	Bedrijf/organisatie
88	108184850	Particulier
89	108185079	Particulier
90	108186940	Particulier
91	108188059	Bedrijf/organisatie
92	108188567	Bedrijf/organisatie
93	108188632	Overheid
94	108190628	Particulier
95	108195454	Particulier
96	108195804	Particulier
97	108197329	Particulier
98	108197443	Bedrijf/organisatie
99	108197486	Particulier
100	108197987	Particulier
101	108198059	Particulier
102	108198187	Particulier
103	108198230	Bedrijf/organisatie
104	108198562	Bedrijf/organisatie
105	108198623	Particulier
106	108199253	Bedrijf/organisatie
107	108199555	Particulier
108	108199770	Particulier
109	108200555	Particulier
110	108200598	Particulier
111	108200818	Particulier
112	108200882	Particulier
113	108201026	Particulier
114	108201253	Bedrijf/organisatie
115	108201307	Particulier
116	108201370	Particulier
117	108201874	Particulier
118	108201985	Particulier
119	108202057	Bedrijf/organisatie
120	108202494	Particulier
121	108203072	Particulier
122	108203304	Bedrijf/organisatie
123	108203462	Particulier
124	108204295	Bedrijf/organisatie
125	108204386	Bedrijf/organisatie
126	108207425	Particulier
127	108212331	Particulier
128	108212792	Particulier

129	108213190	Overheid
130	108214189	Particulier
131	108214821	Particulier
132	108214886	Particulier
133	108214917	Bedrijf/organisatie
134	108215303	Particulier
135	108215368	Particulier
136	108215571	Particulier
137	108215638	Bedrijf/organisatie
138	108216007	Particulier
139	107718456	Particulier
140	107829618	Particulier
141	107945741	Particulier
142	108045192	Particulier
143	108045258	Particulier
144	108045385	Particulier
145	108166240	Particulier
146	108190723	Overheid
147	108213978	Bedrijf/organisatie

5.1 Reactie 1 | 107710273 | Bedrijf/organisatie

5.1.1 Reactie

Indiener geeft aan dat het noordelijke spoornetwerk behoefte heeft aan een belangrijke dwarsverbinding vanuit Coevorden(-Emmen) richting Hoogeveen. Indiener stelt dat het traject Zwolle(-Meppel) vanuit Noord-Nederland een knelpunt vormt en dat de Nedersaksenlijn op zich al een omreisoptie biedt, maar nog verder aan waarde kan winnen door ook een dwarsverbinding richting Hoogeveen toe te voegen. Daarnaast verzoekt indiener om een dwarsverbinding vanuit Ter Apel-Emmen richting Meppen te onderzoeken.

5.1.2 Beantwoording

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.2 Reactie 2 | 107719754 | Particulier

5.2.1 Reactie 2a

Indiener verzoekt om een grondige beoordeling van het tracé, waarbij de nadruk vooral dient te liggen op het traject tussen Bareveld en Stadskanaal, waaronder ook Nieuwediep valt.

5.2.2 Beantwoording

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.2.3 *Reactie 2b*

Indiener wijst erop dat er mogelijk nog andere woningen direct langs het spoor staan en dat schade aan woningen niet over het hoofd mag worden gezien. Indiener verzoekt de huishoudens langs de Semslinie mee te nemen in het onderzoek naar maatschappelijk draagvlak.

5.2.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in deze verkenning en als onderdeel van het beoordelingskader (zie paragraaf 4.4.2), en ook verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie paragraaf 4.4.3).

5.2.5 *Reactie 2c*

Indiener maakt zich zorgen over geluidsoverlast, trillingen van het voorbijrijden van commerciële treinen en goederentreinen, waardedaling van woningen als gevolg van de Nedersaksenlijn

5.2.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsofase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken. Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald.

In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn.

Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

Welk type trein er op de Nedersaksenlijn zal rijden is op dit moment nog niet besloten. Dit zal in de loop van de MIRT-verkenning worden onderzocht en afgewogen. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt. Het

participatieplan, zoals uitgelegd in paragraaf 4.4.3, laat zien welke inspanningen worden geleverd om in gesprek te gaan met de mensen die door het project worden getroffen.

5.3 Reactie 3 | 107719790 | Particulier

5.3.1 *Reactie*

Indiener stelt voor om studenten contracten met flexibele werktijden aan te bieden, zodat nu al geïnvesteerd wordt in de toekomstige beroepsbevolking van de regio rondom de Nedersaksenlijn.

5.3.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.4 Reactie 4 | 107723222 | Particulier

5.4.1 *Reactie 4a*

Indiener verzoekt om geen routevariant te kiezen die hoofdzakelijk gebruikmaakt van het bestaande STAR-traject (museumlijn) voor regulier personenvervoer.

5.4.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.4.3 *Reactie 4b*

Indiener stelt voor om een oostelijke routevariant te ontwikkelen en te onderzoeken die binnen het grondgebied van de provincie Groningen blijft en zo oostelijk mogelijk is gelegen.

5.4.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.4.5 *Reactie 4c*

Indiener verzoekt te streven naar een maximale afstand tot het reeds zwaar belaste gebied rond het windpark Oostermoer en bij de beoordeling gebruik te maken van een transparant beoordelingskader waarin cumulatieve effecten en effecten tijdens de bouwfase expliciet in aanmerking worden genomen.

5.4.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als

aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.4.7 *Reactie 4d*

Indiener vraagt om in de vervolgfase duidelijkheid te bieden in de kaarten door gebruik te maken van leesbare schalen en grenzen, een duidelijke legenda met bandbreedtes, zoekgebieden en onzekerheidsmarges, een overzicht per variant van betrokken gemeenten, afstand tot woonkernen en doorsnijdingen van landschap en natuur, en een korte toelichting per scenario over de gevolgen voor bewoners op het gebied van geluid, trilling, zicht en bouwlogistiek.

5.4.8 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de verkenning en als onderdeel van het beoordelingskader (zie paragraaf 4.4.2). Het zeefproces werkt van grof tot fijn, waarbij kaarten en informatie over effecten op de omgeving steeds specifieker worden weergegeven. Voor een overzicht van het MIRT-proces en de bijbehorende besluitvormingsmomenten wordt verwezen naar paragraaf 3.1.4.

5.4.9 *Reactie 4e*

Indiener verzoekt om bij de variantenvergelijking niet alleen wettelijke normen als minimum te hanteren, maar ook te toetsen op omgevingskwaliteit zoals beleving, rust en duisternis. Daarnaast vraagt indiener om cumulatie met bestaande belastingen, waaronder het windpark, expliciet mee te nemen in de modellering en besluitvorming. Ook vraagt indiener om in een vroege fase inzichtelijk te maken welke mitigerende maatregelen realistisch zijn, zoals geluidsschermen, stille wissels, railedempers, trillingsmaatregelen, faunapassages en landschappelijke inpassing

5.4.10 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.4.11 *Reactie 4f*

Indiener verzoekt om een expliciete toets op landschappelijke samenhang, waarbij gekeken wordt naar openheid, zichtlijnen, cultuurhistorische structuren en waterlopen of verkaveling. Indiener wijst erop dat nieuwe spoorinfrastructuur een zeer permanente ingreep is in een regio met belangrijke landschappelijke en recreatieve waarden.

5.4.12 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.4.13 *Reactie 4g*

Indiener verzoekt om doorsnijding van waardevolle natuur- en ecologische verbindingen zoveel mogelijk te vermijden bij de keuze en uitwerking van varianten.

5.4.14 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.4.15 *Reactie 4h*

Indiener verzoekt om in de varianten al vroeg de behoefte aan ecoducten, faunapassages en waterhuishoudkundige maatregelen te beschrijven, zodat hier tijdig rekening mee gehouden kan worden in de besluitvorming.

5.4.16 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.4.17 *Reactie 4i*

Indiener verzoekt om recreatieve netwerken zoals fiets- en wandelroutes en de lokale economie, waaronder toerisme, mee te wegen in de variantenvergelijking.

5.4.18 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.4.19 *Reactie 4j*

Indiener wijst erop dat bij grote infraprojecten de meeste overlast vaak in de bouwfase ontstaat, bijvoorbeeld door aan- en afvoer van zand, beton en staal, tijdelijke bouwwegen, depots, heipalen en grondverbetering, bemaling en waterhuishouding met bijbehorende schade-risico's, en werkverlichting en bouwgeluid. Indiener verzoekt daarom om de bouwfase expliciet mee te nemen in de variantenvergelijking, met aandacht voor de locatie van bouwterreinen en depots, de te gebruiken routes, en de manier waarop schade zoals zetting en trillingen wordt voorkomen en gemonitord.

5.4.20 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.5 **Reactie 5 | 107724173 | Particulier**

5.5.1 *Reactie 5a*

Indiener verzoekt de STAR-verbinding niet te gebruiken voor de Nedersaksenlijn, omdat bij gebruik van de oude STAR-route het verkeer op de rondweg van Veendam aanzienlijk zal worden belast en vertraagd.

- 5.5.2 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.5.3 *Reactie 5b*
Indiener geeft aan dat een route die verder van het centrum van Veendam loopt – bijvoorbeeld langs het Wildervankkanaal – een betere optie is.
- 5.5.4 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.5.5 *Reactie 5c*
Indiener is van mening dat een spoorlijn via Winschoten-(Oude/Nieuwe)-Pekela-Stadskanaal gunstiger zou zijn voor Oost-Groningen.
- 5.5.6 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.5.7 *Reactie 5d*
Indiener vraagt aandacht voor de warmtevisie van de gemeente Veendam. Hierin staat de mogelijkheid om grote bedrijven van energie te voorzien. Indiener stelt de vraag wat het plan is wanneer de Nedersaksenlijn met zijn spoor de wijken en de bedrijven van elkaar scheidt.
- 5.5.8 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).
- 5.5.9 *Reactie 5e*
Indiener wijst erop dat de STAR-lijn ernstig vervuild is door diesel- en stoomtreinen van de STAR en dat het gebruik ervan gezondheidsrisico's met zich mee kan brengen.
- 5.5.10 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.5.11 *Reactie 5f*

Indiener verzoekt de natuur te beschermen die zich langs het tracé van de STAR heeft ontwikkeld.

5.5.12 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.5.13 *Reactie 5g*

Indiener maakt bezwaar tegen het gebruik van de STAR-lijn vanwege de geluidsoverlast die dit veroorzaakt, omdat de lijn over een brug loopt waar de spoorwegovergangshekken luid klapperen.

5.5.14 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.5.15 *Reactie 5h*

Indiener vraagt hoe geluidsoverlast en trillingen van de treinen, en vervuiling door de ballaststenen langs het spoor, worden voorkomen, en wijst op de praktijk van ProRail om onderhoudswerkzaamheden midden in de nacht uit te voeren.

5.5.16 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.5.17 *Reactie 5i*

Indiener vraagt hoe bewoners worden gecompenseerd voor een mogelijke daling van de waarde van hun onroerend goed.

5.5.18 *Beantwoording*

In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken. Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald.

In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn.

Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

5.6 Reactie 6 | 107724447 | Particulier

5.6.1 *Reactie 6a*

Indiener verzoekt te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen bij station Emmen, zodat het risico wordt vermeden dat de parkeerplaats veelvuldig wordt gebruikt door bezoekers van het stadscentrum. Indiener stelt dat de parkeertarieven idealiter vergelijkbaar zouden moeten zijn met die in de parkeergarages rond het stadscentrum.

5.6.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.6.3 *Reactie 6b*

Indiener stelt voor het aantal mensen dat vanuit nabijgelegen dorpen met de auto naar het station van Emmen rijdt te beperken door te zorgen voor een frequente dienstregeling van het openbaar vervoer vanuit de omliggende dorpen.

5.6.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.6.5 *Reactie 6c*

Indiener stelt voor het fietsgebruik te stimuleren door een gratis, beveiligde fietsenstalling aan te bieden waarvan de openingstijden zijn afgestemd op de treindienstregeling, en door het gebruik van de fietsroute te stimuleren middels uitdagingen, beloningen en ambassadeurs.

5.6.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.6.7 *Reactie 6d*

Indiener stelt voor het toerisme te stimuleren door het station te gebruiken als toegangspoort tot de regio en bezoekers de mogelijkheid te bieden de bezienswaardigheden per fiets of met het openbaar vervoer te verkennen, onder meer door vakantieparken en hotels via fietsroutes met elkaar te verbinden.

5.6.8 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.7 Reactie 7 | 107767482 | Particulier

5.7.1 Reactie 7a

Indiener stelt voor om bij de (her)ontwikkeling van stations, waaronder Nieuw-Amsterdam, te kiezen voor traditionele stationsgebouwen, geïnspireerd op de ontwerpen van Eduard Cuypers.

5.7.2 Beantwoording

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.7.3 Reactie 7b

Indiener verzoekt om structureel aandacht te besteden aan geluidsoverlast en de privacy van omwonenden, met name voor woningen die direct aan het spoor liggen zoals in Nieuw-Amsterdam. Indiener pleit voor subsidies of regelingen voor het isoleren van woningen tegen geluidsoverlast.

5.7.4 Beantwoording

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.8 Reactie 8 | 107769564 | Particulier

5.8.1 Reactie 8a

Indiener wijst op het knelpunt bij Ter Apel vanwege de lintbebouwing langs het kanaal en geeft aan dat bij een rechte doortrekking van de lijn gesloopt zou moeten worden.

5.8.2 Beantwoording

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.8.3 Reactie 8b

Indiener stelt voor om vanaf station Veendam het huidige tracé te volgen en beschrijft een gedetailleerde routevariant via Wildervank, Stadskanaal en Musselkanaal naar Ter Apel en vervolgens naar Emmen, waarbij rekening wordt gehouden met boogstralen, overwegen, bebouwing en geluidsmaatregelen. Indiener wijst erop dat het grootste knelpunt bij Ter Apel ligt.

5.8.4 Beantwoording

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk

worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.9 Reactie 9 | 107769877 | Particulier

5.9.1 *Reactie*

Indiener maakt bezwaar tegen het gebruik van het traject achter langs de Semschade over het bestaande spoor van de STAR.

5.9.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.10 Reactie 10 | 107789855 | Politiek

5.10.1 *Reactie*

Indiener geeft aan dat het station in Daarlerveen al eerder met sluiting is bedreigd en verzoekt te waarborgen dat het station openblijft en dat de komst van de Nedersaksenlijn daar geen afbreuk aan doet. Indiener pleit voor het behoud van station Daarlerveen.

5.10.2 *Beantwoording*

Bediening van het station Daarlerveen zal door de projectorganisatie meegenomen worden in de brede inventarisatie. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.11 Reactie 11 | 107793879 | Particulier

5.11.1 *Reactie 11a*

Indiener wijst erop dat het tracé Emmen–Weerdinge door of langs gebieden loopt met hoge tot zeer hoge archeologische waarde (AMK-2014, IKAW-2008, AHN6 raatakkers) en verzoekt hiermee rekening te houden.

5.11.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.11.3 *Reactie 11b*

Indiener wijst erop dat het tracé Emmen–Weerdinge het UNESCO Global Geopark De Hondsrug doorsnijdt, een internationaal beschermd landschap.

5.11.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als

aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.11.5 *Reactie 11c*

Indiener wijst erop dat zich in de directe omgeving van het tracé tussen Emmen–Weerdinge een dassenburcht bevindt, een strikt beschermde soort onder de Wet natuurbescherming.

5.11.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.11.7 *Reactie 11d*

Indiener maakt bezwaar tegen het feit dat het tracé Emmen–Weerdinge vlak langs woonbebouwing en de zorginstelling Heidehiem loopt, wat ernstige geluids- en leefklimaatproblemen veroorzaakt.

5.11.8 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.11.9 *Reactie 11e*

Indiener stelt dat de cumulatieve effecten van het tracé op het woon- en leefklimaat, de natuur en het erfgoed dusdanig groot zijn dat het tracé planologisch, juridisch en milieutechnisch onhoudbaar is.

5.11.10 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.11.11 *Reactie 11f*

Indiener verzoekt de projectorganisatie dringend om het tracé Emmen–Weerdinge uit de afweging te halen en serieus onderzoek te doen naar alternatieven die de belangen van woongebieden, natuur en erfgoed afdoende beschermen.

5.11.12 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.12 **Reactie 12 | 107799226 | Particulier**

5.12.1 *Reactie 12a*

Indiener geeft aan dat uit de stukken niet goed op te maken is in hoeverre er wordt ingespeeld op de fietser en wandelaar, en verzoekt om betrokkenheid van bijvoorbeeld de Fietzersbond en Wandelnet.

5.12.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4) en daarnaast zal de suggestie voor beide partijen meegenomen worden als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).

5.12.3 *Reactie 12b*

Indiener stelt voor snelle routes voor fietsers en wandelaars naar het station en de spoorlijnen te realiseren, om de autoafhankelijkheid te verkleinen.

5.12.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.12.5 *Reactie 12c*

Indiener stelt voor om voor fietsers een fietsgoot langs de trappen aan te leggen voor het geval de lift het niet doet, en vraagt om een fietsenstalling inclusief voldoende fietskluizen en bagagekluizen.

5.12.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.12.7 *Reactie 12d*

Indiener stelt voor ook breder te kijken naar west-oost verbindingen, zoals bijvoorbeeld Emmen-Meppen en Almelo (en Coevorden)-Nordhorn.

5.12.8 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.13 **Reactie 13 | 107819351 | Particulier**

5.13.1 *Reactie*

Indiener geeft aan voorstander te zijn van de aanleg van de NSL.

5.13.2 *Beantwoording*

Bedankt voor uw reactie. Wij waarderen uw betrokkenheid. In het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3) leest u op welke momenten u actief kunt meedenken in het vervolgproces.

5.14 Reactie 14 | 107830624 | Particulier

5.14.1 Reactie

Indiener stelt voor stations te realiseren in Bergentheim, Almelo-Noord, Stadskanaal en Ter Apel.

5.14.2 Beantwoording

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.15 Reactie 15 | 107839343 | Particulier

5.15.1 Reactie 15a

Indiener stelt voor de spoorverbinding van Groningen naar Leer te herstellen.

5.15.2 Beantwoording

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.15.3 Reactie 15b

Indiener geeft aan dat Drenthe buiten Emmen onderbelicht lijkt te zijn, en stelt voor de lijn via Assen te laten lopen zodat de lijn rendabeler wordt en voor meer mensen bereikbaar is. Indiener wijst erop dat Assen betere parkeermogelijkheden biedt en dat er geen files zijn.

5.15.4 Beantwoording

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.16 Reactie 16 | 107839507 | Particulier

5.16.1 Reactie 16a

Indiener stelt voor de tracévariant 'Parallel aan de N366' te onderzoeken.

5.16.2 Beantwoording

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.16.3 *Reactie 16b*

Indiener stelt voor de Nedersaksenlijn door te trekken naar de Eemshaven en de haven van Delfzijl, zodat Defensie op deze wijze goederen snel vanaf de haven kan verplaatsen, bijvoorbeeld richting Duitsland.

5.16.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.17 **Reactie 17 | 107840866 | Particulier**

5.17.1 *Reactie 17a*

Indiener stelt dat het voorgestelde tracé van de Nedersaksenlijn op de huidige locatie niet de juiste keuze is en verzoekt het tracé op een andere plek te realiseren.

5.17.2 *Beantwoording*

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt.

5.17.3 *Reactie 17b*

Indiener stelt dat de exploitatie en inkomsten van Museumspoorlijn STAR in gevaar komen doordat de dienstregeling over hun tracé zou worden gereden.

5.17.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.17.5 *Reactie 17c*

Indiener stelt dat de historische draaibrug bij Veendam bediend moet blijven voor de scheepvaart en dat dit tot conflicten met de toeristische scheepvaart zal leiden.

5.17.6 *Beantwoording*

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en wordt in een later stadium van het proces bepaald. Als dit gebied onderdeel wordt van het tracé, dan wordt de reactie van indiener door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.17.7 *Reactie 17d*

Indiener stelt dat de vele overwegen langs het tracé bij bedrijven en agrarische percelen een veiligheidsrisico vormen en om een oplossing vragen.

- 5.17.8 *Beantwoording*
Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en wordt in een later stadium van het proces bepaald. Als dit gebied onderdeel wordt van het tracé, dan wordt de reactie van indiener door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.17.9 *Reactie 17e*
Indiener stelt dat de historische draaibrug over het Stadskanaal bij Bareveld problemen oplevert voor ProRail en vraagt hoe hiermee wordt omgegaan zonder historisch erfgoed te beschadigen.
- 5.17.10 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.17.11 *Reactie 17f*
Indiener stelt dat de boog bij Bareveld onvoldoende snelheid toelaat voor een betrouwbare dienstregeling en dat aanpassing ervan technisch en planologisch problematisch is.
- 5.17.12 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.17.13 *Reactie 17g*
Indiener stelt dat bewoners langs het tracé bij Nieuwediep en de Spoorsingel te maken krijgen met geluidsoverlast en hekken, en dat zij hiertegen bezwaar zullen maken.
- 5.17.14 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.17.15 *Reactie 17h*
Indiener beschrijft een gedetailleerde alternatieve routevariant vanuit Veendam via Wildervank, de N33, het Hoetmansmeer en langs het A.G. Wildervanck kanaal naar Stadskanaal, waarbij een P&R bij industrieterrein Vleddermond wordt voorgesteld, en vervolgens via de N975 en N366 richting Emmen.
- 5.17.16 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.17.17 *Reactie 17i*

Indiener stelt dat ter hoogte van km 4.0 een volledig nieuw tracégedeelte aangelegd moet worden waarbij woningen moeten wijken en kruisingen met de N378 om een oplossing vragen.

5.17.18 *Beantwoording*

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt.

5.17.19 *Reactie 17j*

Indiener stelt dat het bedrijf op het oude tracé aan het einde van de lijn óf uitgekocht en gesloopt moet worden, óf dat een alternatieve route noodzakelijk is.

5.17.20 *Beantwoording*

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt.

5.17.21 *Reactie 17k*

Indiener stelt dat het alternatieve tracé Stadskanaal–Gieten voor de STAR niet realistisch is vanwege ontbrekende bruggen, inmiddels verkochte gronden en een te dicht bij het spoor gelegen rotonde.

5.17.22 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.17.23 *Reactie 17l*

Indiener doet een concreet voorstel voor een alternatief tracé vanaf Veendam via Wildervank, langs de westkant van het kanaal richting Stadskanaal en verder via de N366 naar station Emmen, met een P&R bij de N374. Indiener stelt dat het alternatieve tracé meer reizigers bedient, minder overlast voor bewoners veroorzaakt en toekomstige elektrificatie mogelijk maakt, dat het alternatieve tracé Museumspoorlijn STAR in staat stelt hun eigen lijn te blijven gebruiken en mogelijkheden biedt voor goederenvervoer en een afvaltrein van Renewi.

5.17.24 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.17.25 *Reactie 17m*

Indiener stelt voor om de verdubbeling van het viaduct bij Zandbergen/Ter Apel te combineren met de geplande verdubbeling van de N366 door de gemeente Stadskanaal, zodat het spoorgedeelte direct in deze werkzaamheden kan worden meegenomen.

5.17.26 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.17.27 *Reactie 17n*

Indiener wijst op de ruimte voor woningbouw tussen Ged. Vleddermond en Exloërweg/1e Oomsberg en geeft aan dat de geplande verdubbeling van de N366 daar zorgt voor een betere infrastructuur voor het woon-werkverkeer. Indiener uit zorgen over de huidige plannen, omdat deze de drukte op de Buinerweg en rondom industrieterrein Mercurius verder zullen vergroten, mede door het aantal rotondes.

5.17.28 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.17.29 *Reactie 17o*

Indiener geeft aan bereid te zijn om het ingediende verhaal in een persoonlijk gesprek nader toe te lichten en te onderbouwen, samen met de betrokken instanties.

5.17.30 *Beantwoording*

Hartelijk dank voor uw bereidheid om direct betrokken te zijn bij het proces en voor uw aanbod om met u in gesprek te gaan. Indien dit relevant blijkt voor de uitwerking van onze tracévarianten, nemen wij mogelijk contact met u op.

5.18 **Reactie 18 | 107843606 | Particulier**

5.18.1 *Reactie 18a*

Indiener geeft aan dat er veel vraag bestaat naar een spoorverbinding tussen Emmen en Groningen. Indiener geeft aan dat de Nedersaksenlijn naar verwachting aanzienlijk meer reizigers zal vervoeren dan de spoorlijn Emmen–Zwolle, omdat inwoners van het zuidoosten van Drenthe zich meer op Groningen richten als winkelbestemming en vanwege de aanwezigheid van het UMCG. Indiener stelt dat de aanleg van de Nedersaksenlijn een enorme aanwinst zal zijn voor de oudere inwoners van de zuidoostelijke hoek van Drenthe.

5.18.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.19 **Reactie 19 | 107851261 | Particulier**

5.19.1 *Reactie*

Indiener vraagt aandacht voor geluidsoverlast langs het tracé en verzoekt om passende maatregelen.

5.19.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.20 **Reactie 20 | 107851719 | Particulier**

5.20.1 *Reactie*

Indiener verzoekt om bij de te betrekken partijen in het participatieplan ook aandacht te hebben voor consumentenbelangorganisaties in het openbaar vervoer die actief zijn in de regio, zoals de verschillende ROCOV's en het OV Consumentenplatform Groningen en Drenthe.

5.20.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).

5.21 **Reactie 21 | 107851853 | Particulier**

5.21.1 *Reactie 21a*

Indiener maakt bezwaar tegen de verwachte geluidsoverlast, trillingen, inperking van privacy, aantasting van rust en leefkwaliteit en waardevermindering van woningen als gevolg van het tracé nabij Stadskanaal Noord.

5.21.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2). In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken. Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald.

In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn.

Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

5.21.3 *Reactie 21b*

Indiener verzoekt het tracé nabij woningen in Stadskanaal Noord te heroverwegen.

5.21.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.21.5 *Reactie 21c*

Indiener geeft aan dat het spoor vlak achter de woning ligt en dat een reguliere treinverbinding ingrijpende gevolgen heeft voor het woongenot.

5.21.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.21.7 *Reactie 21d*

Indiener pleit voor een station in Nieuw-Buinen.

5.21.8 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.21.9 *Reactie 21e*

Indiener geeft aan begrip te hebben voor de keuze voor het voormalige Philips-terrein en de ontwikkelkansen die daar liggen, maar benadrukt dat

dit niet mag betekenen dat de bewoners van Stadskanaal Noord onevenredig worden belast.

5.21.10 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.21.11 *Reactie 21f*

Indiener geeft aan dat de cumulatieve overlast in Stadskanaal, mede door de aanwezige windmolens, zorgt voor een afname van het woongenot en een waardedaling van de woning.

5.21.12 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2). In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken.

Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald.

In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn.

Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

5.21.13 *Reactie 21g*

Indiener vraagt om een zorgvuldige afweging waarbij niet alleen regionale belangen, maar ook het dagelijks leefklimaat van omwonenden centraal staat.

5.21.14 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als

aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.22 Reactie 22 | 107854698 | Particulier

5.22.1 *Reactie 22a*

Indiener geeft aan tegen de Nedersaksenlijn te zijn omdat deze leidt tot waardevermindering van onroerend goed en geluidsoverlast.

5.22.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2). In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken. Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald.

In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn.

Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

5.22.3 *Reactie 22b*

Indiener vraagt aandacht voor de gevolgen van geluidshinder en woningwaardevermindering als gevolg van de aanleg van de NSL.

5.22.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken.

Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald.

In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn.

Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

5.23 Reactie 23 | 107874693 | Particulier

5.23.1 Reactie

Indiener verzoekt een station te realiseren in Bergentheim.

5.23.2 Beantwoording

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.24 Reactie 24 | 107874803 | Particulier

5.24.1 Reactie

Indiener stelt voor om een station toe te voegen in Bergentheim. Volgens indiener zorgt dit voor een economische impuls in de regio en draagt het bij aan het verminderen van het autogebruik in het gebied. Daarnaast biedt een station gelijke kansen voor inwoners, versterkt het de leefbaarheid en toekomstbestendigheid van Bergentheim, en verbetert het de bereikbaarheid.

5.24.2 Beantwoording

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.25 Reactie 25 | 107875814 | Particulier

5.25.1 Reactie

Indiener stelt voor te investeren in een goede fietsverbinding naar het station in Mariënborg, in plaats van te investeren in een nieuw station in Bergentheim.

5.25.2 Beantwoording

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.26 Reactie 26 | 107888559 | Particulier

5.26.1 Reactie 26a

Indiener wijst erop dat het huidige spoor (STAR) tussen Stadskanaal en Wildervank direct langs en door Nieuwediep loopt en dat gebruik van dit tracé voor regulier personenvervoer nadelige effecten heeft voor de directe leefomgeving van bewoners.

5.26.2 Beantwoording

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.26.3 Reactie 26b

Indiener stelt voor een alternatief tracé buiten de kern van Nieuwediep te onderzoeken voor het traject Stadskanaal–Wildervank. Indiener beschrijft een indicatief tracé ten oosten van Nieuwediep, buiten de bebouwde kom, gebundeld met bestaande infrastructuur in open agrarisch gebied, dat vanuit Stadskanaal oostwaarts afbuigt en ter hoogte van Wildervank aansluit richting Veendam/Zuidbroek zonder de kern van Nieuwediep te doorsnijden.

5.26.4 Beantwoording

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.26.5 Reactie 26c

Indiener verzoekt het projectteam om expliciet inzichtelijk te maken hoe ingediende bezwaren en zorgen van omwonenden worden gewogen, verwerkt en teruggekoppeld in de verdere besluitvorming. Daarbij vraagt indiener om transparantie over de manier waarop reacties worden betrokken bij de tracékeuze, hoe alternatieven onderling worden vergeleken en hoe en wanneer omwonenden worden geïnformeerd over de uitkomsten en eventuele vervolgstappen.

5.26.6 Beantwoording

In het Zeef 0-rapport, dat we in het najaar van 2026 publiceren, kunt u een eerste beoordeling lezen van alle ingediende wensen en suggesties. In concept notitie kansrijke oplossingsrichtingen en de concept notitie reikwijdte en detailniveau, die we volgende zomer publiceren, kunt u de beoordeling van een groot aantal oplossingsrichtingen tot ongeveer 4 tot 6 kansrijke oplossingsrichtingen lezen. U kunt dan ook lezen hoe en met welk detailniveau de plan-MER zal worden opgesteld. Vervolgens kunt u op beide documenten reageren.

5.27 Reactie 27 | 107898277 | Particulier

5.27.1 *Reactie 27a*

Indiener geeft aan dat de komst van de Nedersaksenlijn naast de woning aan de Semskaade een inbreuk zou vormen op de privacy, het recht op rust en het recht om van de achtertuin te genieten. Indiener wijst daarbij op het continu hoorbare geluid, ook bij moderne treinen, op trillingen die in woningen voelbaar kunnen zijn, op piekbelasting door passerende treinen en op mogelijke nachtelijke transporten in de toekomst bij uitbreiding van de dienstregeling.

5.27.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.27.3 *Reactie 27b*

Indiener stelt voor het tracé door het open gebied tussen Stadskanaal en Musselkanaal te laten lopen.

5.27.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.27.5 *Reactie 27c*

Indiener stelt voor gebruik te maken van voormalige spoorzones of bestaande infrastructuurcorridors, zoals oude spoortracé-lijnen, provinciale wegen of landbouwgebieden.

5.27.6 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.27.7 *Reactie 27d*

Indiener stelt voor een buitenom-route richting Ter Apel te onderzoeken.

- 5.27.8 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.27.9 *Reactie 27e*
Indiener stelt voor het tracé door agrarisch gebied ten zuiden of oosten van Stadskanaal te laten lopen.
- 5.27.10 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.27.11 *Reactie 27f*
Indiener geeft aan dat gebruik van het bestaande STAR-spoor niet realistisch is en nieuwe problemen veroorzaakt.
- 5.27.12 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.27.13 *Reactie 27g*
Indiener stelt dat de wijk in Stadskanaal reeds te maken heeft met structurele overlast als gevolg van de aanwezigheid van windmolens, waaronder slagschaduw, laagfrequent geluid en visuele dominantie in het landschap. Indiener geeft aan dat dit voor bewoners een dagelijkse realiteit betreft. Indiener is van mening dat de aanleg van een spoorlijn achter de woningen een tweede ingrijpende ingreep in dezelfde wijk zou betekenen, wat leidt tot een cumulatieve toename van overlast en een aantasting van de leefkwaliteit vanuit twee kanten.
- 5.27.14 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.27.15 *Reactie 27h*
Indiener pleit voor een tracé dat verder van de bebouwing is gelegen. Indiener geeft aan dat een dergelijk tracé een rechte, efficiënte en snelle verbinding mogelijk maakt. Indiener stelt dat hiermee de woonwijk gevrijwaard blijft van structurele overlast. Tevens wijst indiener erop dat bij deze keuze rekening wordt gehouden met toekomstige bevolkingsgroei en woningbouwontwikkelingen in de omgeving.

5.27.16 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.28 Reactie 28 | 107912000 | Particulier

5.28.1 *Reactie 28a*

Indiener geeft aan bezorgd te zijn dat de verkeersdoorstroming in Hoogezand slechter wordt door de komst van de Nedersaksenlijn.

5.28.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.28.3 *Reactie 28b*

Indiener vraagt meer aandacht voor de milieugevolgen van dieseltreinen en stelt dat de stikstofdepositie in de Natura 2000-gebieden van Noord-Drenthe al te hoog is en door de Nedersaksenlijn verder zal escaleren.

5.28.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.28.5 *Reactie 28c*

Indiener wijst erop dat de spoorlijn door veenrijke gebieden van Groningen loopt en dat de veenbodem schokgolven en trillingshinder van passerende treinen bijzonder goed doorgeeft.

5.28.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.28.7 *Reactie 28d*

Indiener stelt voor op alle aanwezige stations tussen Groningen en Veendam te stoppen, en wijst erop dat Midden-Groningen de op één na grootste woonplaats in de provincie Groningen is.

5.28.8 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

- 5.28.9 *Reactie 28e*
Indiener stelt voor alle busverbindingen tussen de aangegeven plaatsen om te zetten naar vervoer per trein.
- 5.28.10 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.28.11 *Reactie 28f*
Indiener stelt voor het spoor aan te leggen in verzonken half-open betonnen tunnelbakken.
- 5.28.12 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.28.13 *Reactie 28g*
Indiener verzoekt het spoor te elektrificeren en alle dieseltreinen om te zetten naar elektrisch aangedreven treinen.
- 5.28.14 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.28.15 *Reactie 28h*
Indiener stelt voor Hoogezand aan te wijzen als hoofdstation en alle treinen hier te laten stoppen.
- 5.28.16 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.28.17 *Reactie 28i*
Indiener stelt voor de passagesnelheid van goederentreinen te limiteren tot maximaal 70 km/uur.
- 5.28.18 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.28.19 *Reactie 28j*

Indiener verzoekt geen nachttreinen meer door de bebouwde kom van Hoogezand-Sappemeer te laten rijden.

5.28.20 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.28.21 *Reactie 28k*

Indiener wijst erop dat de honderden woningen in de bebouwde kom van Hoogezand-Sappemeer die op 5 tot 25 meter van het spoor staan meer geluidsoverlast ervaren dan de berekeningen van het standaard akoestisch onderzoek en de standaard rekenmethode laten zien. De bewoners van dit gebied voelen zich hierdoor gediscrimineerd en niet gehoord, en lijken minder rechten te hebben dan bewoners buiten deze zone.

5.28.22 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.28.23 *Reactie 28l*

Indiener geeft aan bereid te zijn de zienswijze mondeling toe te lichten. Daarnaast is indiener bereid om te participeren in klankbordgroepen en/of digitale consultatie.

5.28.24 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).

5.29 **Reactie 29 | 107917035 | Particulier**

5.29.1 *Reactie 29a*

Indiener geeft aan dat plaatsing langs de N366 van Veendam naar Ter Apel naar Emmen de meest logische optie lijkt, omdat dit de minste overlast geeft voor inwoners van Stadskanaal, Musselkanaal en Ter Apel.

5.29.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

- 5.29.3 *Reactie 29b*
Indiener stelt voor dat er geen zendmast wordt geplaatst op de Philips-locatie nabij de N366, maar nabij de Rode Loper.
- 5.29.4 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).
- 5.29.5 *Reactie 29c*
Indiener geeft aan dat het plaatsen van geluidsschermen geen goede oplossing is, omdat het woongenot door dergelijke schermen wordt verminderd.
- 5.29.6 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.29.7 *Reactie 29d*
Indiener stelt dat de voordelen van de Nedersaksenlijn worden overdreven en dat er prima openbaar vervoer en voldoende wegen beschikbaar zijn.
- 5.29.8 *Beantwoording*
Uit het MIRT-onderzoek is naar voren gekomen dat een spoorlijn de beste optie is. Daarom onderzoeken we in de MIRT-verkenning een spoorlijn. Een maatschappelijke kostenbaten-analyse (MKBA) vormt onderdeel uit van de onderzoeken, welke in deze verkenning uitgevoerd zullen worden. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces, inclusief de rol van de MKBA daarin.
- 5.29.9 *Reactie 29e*
Indiener verzoekt om regelmatige updates over de stand van zaken via de regionale pers.
- 5.29.10 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).
- 5.29.11 *Reactie 29f*
Indiener verzoekt voor zaken die betrekking hebben op een deel van de inwoners gebruik te maken van persoonlijke gesprekken en brieven op naam.
- 5.29.12 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).
- 5.29.13 *Reactie 29g*
Indiener verzoekt de inspraakprocedure zodanig in te richten dat voorgenomen besluiten nog kunnen worden tegengehouden of aangepast.

- 5.29.14** *Beantwoording*
De inspraakprocedure is wettelijk vastgelegd, waarbij op de belangrijke voorgenomen besluiten inspraak wordt georganiseerd. In paragraaf 3.1.6 staat op welke momenten voorgenomen besluiten voor komen te liggen voor inspraak. Na beoordeling worden binnengekomen reacties eventueel verwerkt in voorliggende besluiten. Definitieve besluitvorming gebeurt vervolgens na overleg met de provincies Groningen, Drenthe en Overijssel door de Staatsecretaris van I&W.
- 5.29.15** *Reactie 29h*
De indiener verzoekt om bovenleidingen aan te leggen voor de NSL, voor zover de spoorlijn parallel loopt aan de N366.
- 5.29.16** *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.30** **Reactie 30 | 107941112 | Particulier**
- 5.30.1** *Reactie 30a*
Indiener stelt voor een station in Wildervank te realiseren.
- 5.30.2** *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.30.3** *Reactie 30b*
Indiener stelt voor bij de grondverwerving ook rekening te houden met een mogelijk tracé voor de Hardt Hyperloop.
- 5.30.4** *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.30.5** *Reactie 30c*
Indiener verzoekt de STAR museumspoorlijn te behouden.
- 5.30.6** *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als

aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.30.7 *Reactie 30d*

Indiener verzoekt om informatie over de Nedersaksenlijn per brief te ontvangen, ondersteund met tekeningen en kaarten. Indiener stelt voor inwoners beter te betrekken via meer bijeenkomsten waarin de voortgang duidelijk wordt toegelicht en waarbij toehoorders de gelegenheid krijgen vragen te stellen.

5.30.8 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3). Er komen formele inspraakmomenten op het concept-NKO/NRD in 2027 en op het concept-voorkeursalternatief in 2028. Voor een toelichting op deze momenten en het verdere procesverloop verwijzen wij naar paragraaf 3.1.4.

5.30.9 *Reactie 30e*

Indiener vraagt aandacht voor het feit dat het plaatsen van een station in Ter Apel mogelijk problematisch is vanwege de aanwezigheid van het asielzoekerscentrum.

5.30.10 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.30.11 *Reactie 30f*

Indiener geeft aan het prettig te vinden dat het mogelijk is om de mening te delen via een brief of een online formulier.

5.30.12 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).

5.31 **Reactie 31 | 107946676 | Particulier**

5.31.1 *Reactie 31a*

Indiener geeft aan dat bewoners zich zorgen maken over de gevolgen van de Nedersaksenlijn voor het landschap, de natuur, geluidsoverlast en veiligheid.

5.31.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.31.3 *Reactie 31b*

Indiener stelt dat echte participatie betekent dat inwoners niet alleen worden geïnformeerd maar ook aantoonbaar invloed hebben op keuzes

rond tracé, stationslocaties en mitigerende maatregelen, en verzoekt om blijvende en structurele betrokkenheid van bewoners en lokale overheden in alle vervolgfases.

5.31.4 *Beantwoording*

De inspraakprocedure is wettelijk vastgelegd, waarbij op de belangrijke voorgenomen besluiten inspraak wordt georganiseerd. Het is vervolgens aan de politiek om de inspraakreacties mee te nemen in het besluitvormingsproces. De reactie wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).

5.31.5 *Reactie 31c*

Indiener verzoekt om een heldere onderbouwing van de maatschappelijke kosten en baten van de Nedersaksenlijn, inclusief een eerlijke vergelijking met mogelijke alternatieven of aanvullende investeringen in bestaand spoor en regionaal openbaar vervoer.

5.31.6 *Beantwoording*

Een maatschappelijke kostenbaten-analyse (MKBA) vormt onderdeel uit van de onderzoeken, welke in deze verkenning uitgevoerd zullen worden. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces, inclusief de rol van de MKBA daarin.

5.31.7 *Reactie 31d*

De indiener vraagt om goede aansluitingen op het regionale vervoer en goed bereikbare stations voor de bewoners, om zo een meerwaarde te bieden voor de regio zelf.

5.31.8 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4). Hierbij wordt opgemerkt dat de provincie concessiehouder is voor het busvervoer. Deze verantwoordelijkheden liggen daarmee buiten de directe bevoegdheid van de projectorganisatie, maar worden wel meegenomen in de afstemming met de betrokken partijen.

5.32 **Reactie 32 | 107956331 | Particulier**

5.32.1 *Reactie*

Indiener merkt op dat de Nedersaksenlijn een positief effect zou kunnen hebben op het toerisme en de werkgelegenheid in de regio, maar vraagt om maatregelen te overwegen om te voorkomen dat er in het gebied massatoerisme ontstaat.

5.32.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.33 **Reactie 33 | 107993717 | Particulier**

5.33.1 *Reactie 33a*

Indiener vreest dat het dorp wordt opgeknipt door het spoor indien er geen voldoende beveiligde spoorwegovergang wordt gerealiseerd.

5.33.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener over de veiligheid van de overweg en de doorsnijdingen wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2). De overige punten uit de reactie worden door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.33.3 *Reactie 33b*

Indiener wijst erop dat er geen voorzieningen zijn in Drouwenermond en dat het daarom van groot belang is dat Stadskanaal goed bereikbaar blijft, zowel met de auto als te voet en per fiets.

5.33.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.33.5 *Reactie 33c*

Indiener vraagt specifiek aandacht voor de veiligheid van en het behouden van de bereikbaarheid voor kinderen en jongeren uit Drouwenermond die in Stadskanaal naar school gaan, en stelt dat een veilige en directe oversteek van het spoor essentieel is.

5.33.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.33.7 *Reactie 33d*

Indiener verzoekt te waarborgen dat de spoorlijn zodanig wordt ingepast dat geluidshinder voor omwonenden zoveel mogelijk wordt voorkomen, bijvoorbeeld door passende geluidsbeperkende maatregelen.

5.33.8 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.34 **Reactie 34 | 107995143 | Particulier**

5.34.1 *Reactie 34a*

Indiener geeft aan dat de inzet van een dieseltrein niet meer van deze tijd is en niet duurzaam of toekomstbestendig, omdat fossiele brandstoffen eindig zijn.

5.34.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.34.3 *Reactie 34b*

Indiener wijst erop dat op het traject Almelo–Hardenberg of Hardenberg–Almelo slechts 9 personen gebruik maakten van de trein en vraagt aandacht voor de rentabiliteit van het traject.

5.34.4 *Beantwoording*

De rentabiliteit van het project is onderdeel van de verkenning en de besluitvorming. In paragraaf 3.1.4 staat een overzicht van het MIRT-proces en van de momenten waarop hierover besluiten worden genomen.

5.35 **Reactie 35 | 108009535 | Particulier**

5.35.1 *Reactie*

Indiener geeft aan dat de Nedersaksenlijn geen verbinding is tussen Groningen en Twente, maar een verbinding tussen Groningen en Hamburg, Duitsland, en verzoekt om correcte communicatie hierover.

5.35.2 *Beantwoording*

De Nedersaksenlijn is een nieuw aan te leggen verbinding van Groningen naar Veendam, Stadskanaal, Ter Apel, Emmen en Almelo/Zwolle en sluit vervolgens natuurlijk wel aan op treinen richting Duitsland vanuit verschillende stations. De verbinding tussen Groningen en Bremen/Hamburg is de Wunderline. Meer informatie over dit project is te vinden op www.wunderline.eu.

5.36 **Reactie 36 | 108015135 | Particulier**

5.36.1 *Reactie 36a*

Indiener stelt voor het verkeer van de wegen langs de grachten om te leiden naar een verkeersader die langs de spoorlijn loopt en die grotendeels buiten de bebouwde kom ligt en naadloos aansluit op het station.

5.36.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.36.3 *Reactie 36b*

Indiener stelt voor om een deel van de lokaal opgewekte hernieuwbare energie rechtstreeks beschikbaar te stellen voor de stroomvoorziening van de spoorwegen, waardoor de benutting van windenergie wordt verbeterd en de druk op het regionale elektriciteitsnet wordt verlicht.

5.36.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.36.5 *Reactie 36c*

Indiener verzoekt bij de uitwerking van de Nedersaksenlijn de verkeersstructuur in samenhang met het spoor en de stations te verkennen, met als doel bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit te verbeteren.

5.36.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.37 **Reactie 37 | 108021416 | Bedrijf/organisatie**

5.37.1 *Reactie 37a*

Indiener verzoekt om informatie via een digitale nieuwsbrief per e-mail, zodat de stichting deze informatie kan plaatsen via het digitale dorpsplatform van Musselkanaal.

5.37.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).

5.37.3 *Reactie 37b*

Indiener verzoekt om tijdig en voorafgaand aan belangrijke besluitvormingsmomenten te worden geïnformeerd, zodat afstemming met inwoners en andere betrokkenen in het dorp mogelijk is en signalen uit het dorp meegenomen kunnen worden in het proces.

5.37.4 *Beantwoording*

De inspraakprocedure is wettelijk vastgelegd, waarbij op de belangrijke voorgenomen besluiten inspraak wordt georganiseerd. Het is vervolgens aan de politiek om de inspraakreacties mee te nemen in het besluitvormingsproces. De reactie wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).

5.37.5 *Reactie 37c*

Indiener verzoekt om informatie in begrijpelijke, toegankelijke taal, ondersteund met visualisaties, kaarten en schematische afbeeldingen.

5.37.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).

5.37.7 *Reactie 37d*

Indiener stelt voor een faciliterende rol te vervullen bij bijeenkomsten, onder meer door mee te denken over een geschikte locatie, de uitnodiging aan inwoners en de opzet en het programma.

- 5.37.8 *Beantwoording*
Hartelijk dank voor uw bereidheid om direct betrokken te zijn bij het proces en voor uw aanbod om met u in gesprek te gaan. Indien dit relevant blijkt voor de uitwerking van onze tracévarianten, nemen wij mogelijk contact met u op.
- 5.37.9 *Reactie 37e*
Indiener geeft de voorkeur aan een tracé langs de N366 met een station of stop in de omgeving van het industrieterrein Ter Apelkanaal.
- 5.37.10 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.37.11 *Reactie 37f*
Indiener verzoekt rekening te houden met de karakteristieke kenmerken van het veenkoloniale landschap, zoals de openheid, rechte lijnen en ruimtelijkheid.
- 5.37.12 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.37.13 *Reactie 37g*
Indiener vraagt aandacht voor verkeersveiligheid, geluidsbelasting en leefkwaliteit in de directe omgeving van het tracé.
- 5.37.14 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.37.15 *Reactie 37h*
Indiener verzoekt het station goed bereikbaar te maken voor inwoners van Musselkanaal, onder andere per fiets, te voet en met aanvullend openbaar vervoer.
- 5.37.16 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als

aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.38 Reactie 38 | 108021682 | Particulier

5.38.1 *Reactie 38a*

Indiener stelt voor te onderzoeken of de aanleg van het spoor de geluidsdruk van de N391 aan de noordelijke/westelijke zijde bij (Nieuw-)Weerdinge kan verlagen.

5.38.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.38.3 *Reactie 38b*

Indiener stelt voor het spoor op een dijk te laten lopen en de openingen tussen betonnen dragers van een verhoogd spoor dicht te maken, wat mogelijk veel geluidsverschil kan maken.

5.38.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.38.5 *Reactie 38c*

Indiener maakt bezwaar tegen de aanleg van het spoor parallel aan de Lagewijk te Roswinkel.

5.38.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.39 Reactie 39 | 108030875 | Particulier

5.39.1 *Reactie 39a*

Indiener geeft aan dat bewoners aan de Heidelaan in Emmen onrust ervaren over mogelijke onteigening en overlast.

5.39.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken. Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald.

In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn.

Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

5.39.3 *Reactie 39b*

Indiener stelt voor de kosten van het nieuwe station in Emmen te bekostigen via verkoop van het bestaande treinstation en de bijbehorende grond, waarop appartementen gebouwd kunnen worden.

5.39.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.39.5 *Reactie 39c*

Indiener stelt voor, wanneer voor het zuidelijke tracé wordt gekozen, dit tracé de rondweg te laten volgen om zo minder onrust te veroorzaken.

5.39.6 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.39.7 *Reactie 39d*

De indiener stelt voor om een nieuw station in de buurt van het voetbalstadion te bouwen.

5.39.8 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.40 **Reactie 40 | 108031883 | Particulier**

5.40.1 *Reactie 40a*

Indiener verzoekt bij doorgaan van het geplande tracé rekening te houden met de aanleg van geluidswallen en geluidsschermen.

5.40.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.40.3 *Reactie 40b*

Indiener geeft aan dat er tot op heden onvoldoende onderzoek is gedaan naar de gevolgen voor bedreigde soorten op de betreffende locatie.

5.40.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.41 **Reactie 41 | 108032918 | Particulier**

5.41.1 *Reactie 41a*

Indiener vraagt aandacht voor geluidsoverlast als gevolg van het tracé nabij de Westerstraat in Ter Apel.

5.41.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.41.3 *Reactie 41b*

Indiener verzoekt bij doorzetting van een spoorweg plus station achter de huizen van de Westerstraat geluidswallen en geluidsschermen te plaatsen om de geluidsoverlast en het zichtbederf te compenseren.

5.41.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als

aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.41.5 *Reactie 41c*

Indiener vraagt aandacht voor de bescherming van natuur in de omgeving van het tracé.

5.41.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.42 **Reactie 42 | 108041706 | Particulier**

5.42.1 *Reactie 42a*

Indiener geeft de voorkeur aan batterij-aangedreven treinen voor de NSL.

5.42.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.42.3 *Reactie 42b*

Indiener wijst erop dat de realisatie van de treinverbinding mogelijk gevolgen heeft voor bestaande buslijnen, en verzoekt in het bijzonder buslijn 300 te handhaven omdat deze een andere route volgt en andere plaatsen bedient.

5.42.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4). Hierbij wordt opgemerkt dat de provincie concessiehouder is voor het busvervoer. Deze verantwoordelijkheden liggen daarmee buiten de directe bevoegdheid van de projectorganisatie, maar worden wel meegenomen in de afstemming met de betrokken partijen.

5.42.5 *Reactie 42c*

Indiener stelt voor om voor oudere mensen een fijnmazig vervoersaanbod te handhaven, met inzet van kleinere bussen of lokale buurtbussen met vrijwilligers naar OV-knooppunten.

5.42.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.42.7 *Reactie 42d*

Indiener stelt voor in het kader van alternatieve verbindingen bij storingen ook een verbinding tussen Hoogeveen en de lijn Coevorden-Emmen te onderzoeken.

5.42.8 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.43 **Reactie 43 | 108044948 | Particulier**

5.43.1 *Reactie*

Indiener stelt voor een spoorlijn aan te leggen tussen Emmen en Hogeveen langs de A37.

5.43.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.44 **Reactie 44 | 108045009 | Particulier**

5.44.1 *Reactie*

Indiener stelt voor het spoor in het centrum van Emmen verdiept aan te leggen vanwege de verhoogde spoorintensiteit en een beter ruimtegebruik.

5.44.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.45 **Reactie 45 | 108045070 | Particulier**

5.45.1 *Reactie*

Indiener verzoekt bij de planvorming rekening te houden met een mogelijke verdubbeling van de N366/N391.

5.45.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.46 **Reactie 46 | 108045510 | Particulier**

5.46.1 *Reactie 46a*

Indiener geeft aan te denken dat de Nedersaksenlijn niet rendabel is wanneer er alleen met passagierstreinen wordt gereden.

5.46.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2). Een maatschappelijke kostenbaten-analyse (MKBA) vormt onderdeel uit van de onderzoeken, welke in deze verkenning uitgevoerd zullen worden. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces, inclusief de rol van de MKBA daarin.

5.46.3 *Reactie 46b*

Indiener stelt voor in plaats van de aanleg van de Nedersaksenlijn de N34 Emmen-Groningen en de N366 Emmen-Veendam/Groningen te verdubbelen, zodat men met elektrische bussen schoner van Emmen naar Groningen kan reizen en de omliggende dorpen ook worden meegenomen.

5.46.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.46.5 *Reactie 46c*

Indiener vraagt aandacht voor trillingen en woningwaardevermindering als gevolg van het tracé.

5.46.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2). In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken.

Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald.

In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn.

Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het

project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

5.46.7 *Reactie 46d*

Indiener stelt voor de treinrails aan te leggen via de rondweg N391 Emmen, op locaties zo min mogelijk langs woningen en woonkernen.

5.46.8 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.46.9 *Reactie 46e*

Indiener stelt voor het bestaande stukje spoor naar het centrum van Emmen intact te laten, zodat er geen miljoenen kostende tunnel hoeft te worden aangelegd.

5.46.10 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.47 **Reactie 47 | 108045710 | Particulier**

5.47.1 *Reactie 47a*

Indiener stelt voor het spoor Coevorden-Emmen al vóór de aanleg van het traject Emmen-Stadskanaal te verdubbelen.

5.47.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.47.3 *Reactie 47b*

Indiener stelt voor het spoor in het centrum van Emmen verdiept aan te leggen.

5.47.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en

realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.48 Reactie 48 | 108045764 | Particulier

5.48.1 Reactie

Indiener stelt voor bomen te planten als natuurcompensatie voor de aanleg van de NSL.

5.48.2 Beantwoording

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.49 Reactie 49 | 108045838 | Particulier

5.49.1 Reactie

Indiener wijst op veiligheidsrisico's door de bodemgesteldheid langs het tracé.

5.49.2 Beantwoording

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.50 Reactie 50 | 108051423 | Bedrijf/organisatie

5.50.1 Reactie 50a

Indiener stelt voor integrale stationsvisies te ontwikkelen waarin stedenbouw, architectuur, openbare ruimte, mobiliteit en programma in samenhang worden ontworpen.

5.50.2 Beantwoording

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.50.3 Reactie 50b

Indiener wijst op het risico dat stationsgebieden als restlocaties ontstaan bij gebrek aan een samenhangende ruimtelijke visie, en op onvoldoende vroegtijdige betrokkenheid van marktpartijen en onvoldoende afstemming tussen spoorfasering en woningbouwplanning.

5.50.4 Beantwoording

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.50.5 Reactie 50c

Indiener verzoekt woningbouw- en transformatielocaties rond stations tijdig aan te wijzen, een regionaal samenwerkingsplatform in te richten en stations te ontwikkelen tot multimodale mobiliteitshubs.

- 5.50.6 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).
- 5.50.7 *Reactie 50d*
Indiener vraagt duurzaamheid en toekomstwaarde te verankeren via circulair en bio-based bouwen en ruimtelijke ontwikkeling grensoverschrijdend af te stemmen met Duitse partners.
- 5.50.8 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).
- 5.50.9 *Reactie 50e*
Indiener maakt zich zorgen over onvoldoende afstemming tussen spoorfasering en woningbouwplanning.
- 5.50.10 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).
- 5.50.11 *Reactie 50f*
Indiener maakt zich zorgen over onvoldoende vroegtijdige betrokkenheid van markt- en ontwerp kennis, wat de uitvoerbaarheid kan beperken.
- 5.50.12 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3). De projectorganisatie hecht veel waarde aan een zorgvuldig en vroegtijdig participatieproces. Zo worden reacties op conceptplannen actief opgehaald vóórdat besluiten definitief worden genomen, en is er doorlopend ruimte voor inbreng van bewoners, belanghebbenden en andere betrokkenen.
- 5.50.13 *Reactie 50g*
Indiener verzoekt om betrokken te worden bij vervolgsessies en planuitwerking rond stationsgebieden en ontwikkellocaties, bij voorkeur via een gezamenlijk overleg met gemeenten, provincie, Stichting Nedersaksenlijn en relevante markt- en kennispartijen.
- 5.50.14 *Beantwoording*
Hartelijk dank voor uw bereidheid om direct betrokken te zijn bij het proces en voor uw aanbod om met u in gesprek te gaan. Indien dit relevant blijkt voor de uitwerking van onze tracévarianten, nemen wij mogelijk contact met u op.
- 5.50.15 *Reactie 50h*
Indiener biedt aan om te fungeren als platform voor kennisdeling, ontwerpkracht en marktinbreng.
- 5.50.16 *Beantwoording*

Hartelijk dank voor uw bereidheid om direct betrokken te zijn bij het proces en voor uw aanbod om met u in gesprek te gaan. Indien dit relevant blijkt voor de uitwerking van onze tracévarianten, nemen wij mogelijk contact met u op.

5.51 Reactie 51 | 108057431 | Particulier

5.51.1 *Reactie 51a*

Indiener vraagt aandacht voor veiligheid en geluid langs het tracé.

5.51.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.51.3 *Reactie 51b*

Indiener maakt bezwaar tegen het onveilige gevoel op het traject Hardenberg – Zwolle als gevolg van fietsendiefstal, groepsvorming en onvoldoende handhaving.

5.51.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.51.5 *Reactie 51c*

Indiener vreest dat de Nedersaksenlijn een negatieve invloed zal hebben op hun woongenot.

5.51.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.51.7 *Reactie 51d*

Indiener vreest dat de Nedersaksenlijn zal leiden tot een toename van geluid en trillingen, ook op onwenselijke tijdstippen.

5.51.8 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.51.9 *Reactie 51e*

Indiener vreest dat de Nedersaksenlijn gevolgen zal hebben voor hun gezondheid en hun woning.

5.51.10 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als

aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.51.11 *Reactie 51f*

Indiener vreest dat er veiligheidsproblemen zullen ontstaan doordat de Nedersaksenlijn Hardenberg en het AZC in Ter Apel met elkaar zal verbinden

5.51.12 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.52 **Reactie 52 | 108061333 | Particulier**

5.52.1 *Reactie 52a*

Indiener geeft de voorkeur aan kennisgeving via een digitale nieuwsbrief, verzoekt om informatie voorafgaand aan besluitvorming, vraagt om makkelijk en begrijpelijk taalgebruik en verzoekt om betrokkenheid als bewonersgroep en individueel, gezien de directe impact van het tracé op de eigen woonomgeving.

5.52.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3). Er komen formele inspraakmomenten op het concept-NKO/NRD in 2027 en op het concept-voorkeursalternatief in 2028. Voor een toelichting op deze momenten en het verdere procesverloop verwijzen wij naar paragraaf 3.1.4.

5.52.3 *Reactie 52b*

Indiener vraagt of de communicatie voor betrokkenen gecoördineerd wordt verspreid via gemeenten, provincies, het Rijk en ProRail, en of inwoners van de gemeente Emmen separaat worden geïnformeerd over zaken die Emmen raken.

5.52.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3). Gecoördineerde verspreiding maakt al deel uit van onze werkwijze. Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zodra het tracé bekend is, zullen de betrokkenen hierover op de juiste wijze worden geïnformeerd. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt.

5.52.5 *Reactie 52c*

Indiener vraagt aandacht voor geluid, trillingen en verkeersveiligheid langs het tracé.

5.52.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.52.7 *Reactie 52d*

Indiener vraagt aandacht voor een zorgvuldige communicatie over eventuele onteigening en compensatie in deze fase van het project. Indiener wijst erop dat zijn woning sinds de publicaties over de Nedersaksenlijn reeds in waarde is gedaald.

5.52.8 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3). In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken.

Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald.

In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn.

Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

5.52.9 *Reactie 52e*

Indiener plaatst vraagtekens bij de haalbaarheid van de aanleg van de lijn via de Rondweg van Emmen vanaf station Zuid binnen het gestelde budget.

5.52.10 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.52.11 *Reactie 52f*

Indiener pleit voor een extra station ter hoogte van stadion de Oude Meerdijk, en stelt voor de verbinding naar Emmen-Centraal vorm te geven

als een metro-achtige sneltram. Daarbij vraagt indiener om het spoortraject parallel aan de Rondweg nader te onderzoeken.

5.52.12 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.52.13 *Reactie 52g*

Indiener stelt voor de Nedersaksenlijn te koppelen aan een nieuw te ontwerpen Nedersaksen Fietsstraat. Indiener stelt voor de fietsstraat parallel aan de spoorlijn aan te leggen, gecombineerd met een extra rijtuig voor fietsen, wat voordelen biedt voor woon-werkverkeer en toerisme; de fietsstraat dient tevens als inspectie- en calamiteitenroute en kan worden verrijkt met cultuurhistorische elementen zoals banken, watertappunten en informatie over onder meer de veenkoloniën.

5.52.14 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.52.15 *Reactie 52h*

Indiener wijst erop dat budgetoverschrijdingen bij grote projecten inmiddels eerder regel dan uitzondering zijn, en dat de opsomming van economische belangen en toekomstvisie rond werkgelegenheid, wonen en onderwijs niet lijkt op te wegen tegen de investeringskosten en milieuschade.

5.52.16 *Beantwoording*

Het projectbudget bedraagt circa 2,1 miljard euro; dit is het vastgestelde kader waarvan niet kan worden afgeweken. Voor een toelichting op de financiële onderbouwing en besluitvorming binnen het proces wordt verwezen naar paragraaf 3.1.4.

5.52.17 *Reactie 52i*

Indiener stelt voor bestaande parallelwegen op te nemen in de uiteindelijke Nedersaksen-fietsroute en bij nieuwe spoortracés de fietsroute in te passen in het te ontwerpen wegprofiel.

5.52.18 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.53 **Reactie 53 | 108083186 | Particulier**

5.53.1 *Reactie 53a*

Indiener verzoekt te waarborgen dat de verbinding met Stadskanaal via de Drouwenerstraat behouden blijft, zowel voor gemotoriseerd verkeer als voor langzaam verkeer.

- 5.53.2 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).
- 5.53.3 *Reactie 53b*
Indiener geeft aan dat het voor zijn woonplaats Drouwenermond vrijwel onvermijdelijk lijkt dat de Nedersaksenlijn het dorp in tweeën deelt.
- 5.53.4 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in deze verkenning en als onderdeel van het beoordelingskader (zie toelichting in paragraaf 4.4.2).
Hierbij is van belang dat het tracé nog niet is vastgesteld. Het is daarom nog niet zeker óf en in welke mate de gemeente wordt geraakt door het tracé. Voor een beter begrip van het proces en de stappen die worden doorlopen, wordt verwezen naar paragraaf 3.1.4.
- 5.53.5 *Reactie 53c*
Indiener is van mening dat er in Drouwenermond een bewaakte spoorwegovergang moet komen.
- 5.53.6 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in deze verkenning en als onderdeel van het beoordelingskader (zie toelichting in paragraaf 4.4.2).
- 5.54 Reactie 54 | 108083697 | Particulier**
- 5.54.1 *Reactie 54a*
Indiener maakt bezwaar tegen het tracé vanwege grote zorgen over de verkoopmogelijkheden en waardedaling van de woning, geluidsoverlast overdag en 's nachts bij goederentreinen, grondtrillingen, en de visuele en ecologische gevolgen van een spoorlijn direct naast de woning. Indiener uit ook zorgen over de mentale en fysieke gezondheid in relatie tot deze aspecten.
- 5.54.2 *Beantwoording*
Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt. In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken. Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald. In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het

uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn. Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld. De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.54.3 *Reactie 54b*

Indiener vraagt wie de toekomstige rekening betaalt wanneer de overheidsbudgetten worden overschreden en de cijfers anders uitvallen.

5.54.4 *Beantwoording*

Een maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) maakt onderdeel uit van de onderzoeken die in deze verkenning worden uitgevoerd. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de rol van de MKBA daarin. De beschikbare budgetten vormen een vaststaand kader waarvan niet zonder meer kan worden afgeweken. Eind 2028 wordt een voorkeursbeslissing genomen, vergezeld van een kostenraming en een MKBA. Dit biedt inzicht in zowel de kosten als de maatschappelijke baten die hiertegenover staan. Op basis daarvan wordt een besluit genomen over het vervolgtraject.

5.54.5 *Reactie 54c*

Indiener vraagt waarom niet is geïnvesteerd in een vrije busbaan naast de bestaande N391 en N366 in plaats van de Nedersaksenlijn.

5.54.6 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.55 **Reactie 55 | 108084433 | Particulier**

5.55.1 *Reactie*

Indiener geeft aan zeer tevreden te zijn met het voornemen de Nedersaksenlijn aan te leggen.

5.55.2 *Beantwoording*

Bedankt voor uw reactie. Wij waarderen uw betrokkenheid. In het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3) leest u op welke momenten u actief kunt meedenken in het vervolgproces.

5.56 **Reactie 56 | 108086870 | Particulier**

5.56.1 *Reactie 56a*

Indiener stelt voor het tracé ter hoogte van Ter Apel en Nieuw-Weerdinge achter de Penitenciaire Inrichting (PI) en het Asielzoekerscentrum (AZC) langs te leiden, en niet aan de zijde van de N366.

5.56.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.57 **Reactie 57 | 108090047 | Particulier**

5.57.1 *Reactie 57a*

Indiener stelt voor het huidige busnetwerk onder de loop te nemen en te registreren voor welke bestemmingen de meeste overstappunten bestaan door het ontbreken van een rechtstreekse aansluiting.

5.57.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.57.3 *Reactie 57b*

Indiener stelt voor het tracé van Stadskanaal naar Emmen via de N366 aan de oostkant te laten lopen, tenzij een route langs het kanaal aan de westkant mogelijk is.

5.57.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.57.5 *Reactie 57c*

Indiener stelt voor bij Ter Apel af te buigen naar de N391-route richting Emmen.

5.57.6 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.57.7 *Reactie 57d*

Indiener verzoekt rekening te houden met de belangen van dorpen, wijken en de rust in de omgeving.

5.57.8 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.57.9 *Reactie 57e*

Indiener vraagt om de Nedersaksenlijn alleen overdag te laten rijden.

5.57.10 *Beantwoording*

De exacte dienstregeling is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt.

5.57.11 *Reactie 57f*

Indiener vraagt om bovenleidingen alleen aan te leggen waar dat absoluut noodzakelijk is.

5.57.12 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.57.13 *Reactie 57g*

Indiener vraagt om van Stadskanaal en Emmen NSL-stations te maken, en niet van Ter Apel.

5.57.14 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.58 **Reactie 58 | 108093826 | Particulier**

5.58.1 *Reactie 58a*

Indiener stelt dat een tracé ten zuidwesten van Stadskanaal de dorpslinten zou doorkruisen en tot overlast, kunstwerken en snelheidsaanpassingen zou leiden, en dat het knelpunt bij de viaduct N33 hiermee blijft bestaan.

5.58.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.58.3 *Reactie 58b*

Indiener wijst op de gevoeligheid van bewoners van Drouwenermond na het verlies van de strijd tegen windmolens en geeft aan dat een trein door de dorpen tot groot protest zal leiden.

5.58.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.58.5 *Reactie 58c*

Indiener stelt dat een tracé aan de noordoostkant van Stadskanaal de minste overlast veroorzaakt en het minste kunstwerken vereist, waarbij de trein zijn snelheid kan behouden. Indiener stelt voor de N366 te volgen richting Ter Apel.

5.58.6 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.58.7 *Reactie 58d*

Indiener verzoekt per e-mail op de hoogte te worden gehouden over elke fase van het project, bijeenkomsten te houden bij beslismomenten en dorpsbelangen direct in het proces te betrekken.

5.58.8 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3). Er komen formele inspraakmomenten op het concept-NKO/NRD in 2027 en op het concept-voorkeursalternatief in 2028. Voor een toelichting op deze momenten en het verdere procesverloop verwijzen wij naar paragraaf 3.1.4.

5.58.9 *Reactie 58e*

Indiener wijst erop dat de veenkoloniën niet verder zwaar belast mogen worden na het windturbinedebacle, dat het uitzicht niet verder mag worden aangetast en dat verlies van landbouwgrond en natuurlijke leefgebieden moet worden voorkomen.

5.58.10 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.59 **Reactie 59 | 108095441 | Particulier**

5.59.1 *Reactie 59a*

Indiener vraagt, als de plannen doorgaan, hoe dicht het spoor bij de woning komt te liggen.

5.59.2 *Beantwoording*

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt.

5.60 **Reactie 60 | 108103314 | Particulier**

5.60.1 *Reactie*

Indiener verzoekt om natuurcompensatie voor het ecologisch lint, bomen, planten en vogels zoals roodborsttapuiten, grasmussen, geelgorzen, vlinders en bijen die zich langs het tracé bevinden.

5.60.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.61 **Reactie 61 | 108110523 | Particulier**

5.61.1 *Reactie 61a*

Indiener stelt voor om in het station van Almelo ruimte te reserveren voor een extra perron en voor zowel passerende goederentreinen als passerende internationale treinen, evenals extra sporen voor het opstellen van treinen.

5.61.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.61.3 *Reactie 61b*

Indiener stelt voor een fly-over te realiseren bij Almelo zodat een rechtstreekse trein Enschede-Mariënborg kruisingsvrij over de twee sporen Almelo-Wierden gaat, om het spoorknooppunt Almelo niet te zwaar te belasten.

5.61.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.61.5 *Reactie 61c*

Indiener stelt voor een extra perron en een extra spoor tussen Almelo en Wierden te realiseren, waardoor de stoptrein Enschede-Zwolle het nieuwe perron kan gebruiken en internationale treinen gelijktijdig over het bestaande spoor langs Almelo kunnen rijden; dit lost veel spoorproblemen rond Almelo op.

5.61.6 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.62 **Reactie 62 | 108110690 | Bedrijf/organisatie**

5.62.1 *Reactie 62a*

Indiener geeft aan dat de Nedersaksenlijn naast verbindingen binnen Nederland ook interessant is voor de ontsluiting van het GVZ Dörpen, Leer, Emden, Oldenburg en Wilhelmshaven, en ook verdere verbindingen richting Bremen en Hamburg.

5.62.2 *Beantwoording*

De scope van de MIRT-verkenning Nedersaksenlijn betreft het Nederlandse deel van het traject. Stations in Duitsland vallen buiten deze scope en worden derhalve niet meegenomen in de verkenning.

5.62.3 *Reactie 62b*

Indiener stelt voor dat, wanneer de spoorverbinding wordt uitgebouwd, deze ook geschikt wordt gemaakt voor het spoorgoederenvervoer, om een netwerk van logistieke knooppunten in de regio tot en met de diepzeehaven in Wilhelmshaven mogelijk te maken.

5.62.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1). Dit voorstel kan uitsluitend worden beoordeeld binnen de Nederlandse context, aangezien de projectorganisatie geen bevoegdheid heeft over de dienstregeling en infrastructuur van het goederenvervoer buiten Nederland.

5.63 **Reactie 63 | 108113665 | Particulier**

5.63.1 *Reactie 63a*

Indiener geeft aan dat de route via Ter Apel, Musselkanaal, Stadskanaal naar Groningen financieel gezien de meest gunstige lijkt te zijn.

5.63.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

- 5.63.3 *Reactie 63b*
Indiener stelt dat de meest logische route vanuit Station Emmen naar het noorden de oude spoorlijn volgt die in 1972 is opgeheven.
- 5.63.4 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.63.5 *Reactie 63c*
Indiener vraagt of Staatsbosbeheer als eigenaar van het Valtherbos al is geïnformeerd over de plannen.
- 5.63.6 *Beantwoording*
Ja, met Staatsbosbeheer (een van onze stakeholders) is een verkennend gesprek gevoerd over het voornemen en het plan van aanpak van de MIRT-verkenning Nedersaksenlijn.
- 5.63.7 *Reactie 63d*
Indiener vraagt of al een overzicht is gemaakt van de eigendomssituatie van alle landbouwpercelen die het tracé zou doorkruisen.
- 5.63.8 *Beantwoording*
Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. De eigendomssituatie langs het tracé is daarom op dit moment evenmin in kaart gebracht. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt.
- 5.63.9 *Reactie 63e*
Indiener vraagt hoe wordt omgegaan met het feit dat er naar zijn weten geen treinen onder een hoogspanningslijn mogen doorrijden.
- 5.63.10 *Beantwoording*
Er mogen wel treinen onder een hoogspanningsmast rijden. Dat gebeurt op meerdere plekken in het land. Wel dienen er aanvullende maatregelen genomen te worden in overleg met Tennet als er binnen het spoor invloedgebied van de hoogspanningsmast komt.
- 5.63.11 *Reactie 63f*
Indiener wijst erop dat er tussen Emmen en Station Nieuw-Amsterdam acht gelijkvloerse kruisingen aanwezig zijn, en verzoekt aandacht voor het voorkomen van filevorming bij deze spoorovergangen bij een hogere treinfrequentie.
- 5.63.12 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

- 5.63.13 *Reactie 63g*
Indiener vraagt of de nieuwe NSL-trein over hetzelfde spoor kan rijden als de huidige lijn naar Enschede.
- 5.63.14 *Beantwoording*
Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt.
- 5.63.15 *Reactie 63h*
Indiener vraagt of de bruggen langs het tracé bestand zijn tegen de hogere treinfrequentie en verzoekt om een stresstest.
- 5.63.16 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.63.17 *Reactie 63i*
Indiener vraagt of al contracten zijn afgesloten met uitvoerende partijen zoals Ballast Nedam Infra, Heijmans Infra en ProRail.
- 5.63.18 *Beantwoording*
ProRail voert de MIRT-verkenning uit in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en contracteert hiervoor ingenieursbureau(s). De aanbesteding voor de daadwerkelijke bouw van de Nedersaksenlijn wordt pas gestart nadat een projectbesluit is genomen, aan het einde van de studie- en planfase.
- 5.63.19 *Reactie 63j*
Indiener vraagt of er voldoende werknemers beschikbaar zijn vanaf de beoogde startdatum van de aanleg.
- 5.63.20 *Beantwoording*
Personeelstekorten zijn op dit moment in veel sectoren aan de orde. De aanleg van de Nedersaksenlijn zal naar verwachting niet eerder dan 2035 starten. Omdat dit nog ver vooruit ligt, is het op dit moment niet mogelijk een inschatting te maken van eventuele personeelstekorten op dat moment.
- 5.63.21 *Reactie 63k*
Indiener wijst erop dat het tracé moet vóór Weerdinge een bocht maken richting N390.
- 5.63.22 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

- 5.63.23 *Reactie 63l*
Indiener verwijst naar een plan/tekening van onder meer Stichting Nedersaksenlijn om het spoor vanaf Emmen Centraal half ondergronds aan te leggen en vraagt naar het standpunt hierover.
- 5.63.24 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.63.25 *Reactie 63m*
Indiener vraagt of bij de geplande herinrichting van het Stationsgebied Emmen in 2028 reeds rekening wordt gehouden met de Nedersaksenlijn, of dat een nieuw stationsgebouw pas wordt meegenomen bij de aanleg van de NSL.
- 5.63.26 *Beantwoording*
Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt.
- 5.64 Reactie 64 | 108122281 | Particulier**
- 5.64.1 *Reactie 64a*
Indiener verzoekt op de hoogte te worden gehouden van alle stappen om tijdig te kunnen acteren, en vraagt om een vast contactpersoon om grote zorgen weg te nemen en zo spoedig mogelijk om een persoonlijk gesprek.
- 5.64.2 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3). Er komen formele inspraakmomenten op het concept-NKO/NRD in 2027 en op het concept-voorkeursalternatief in 2028. Voor een toelichting op deze momenten en het verdere procesverloop verwijzen wij naar paragraaf 3.1.4.
- 5.64.3 *Reactie 64b*
Indiener geeft aan meer voordelen te zien bij het verdubbelen van de N34 en stelt voor van de N374, N378 en N379 100 km-wegen te maken om de verbinding met Ter Apel en Stadskanaal te verbeteren. Daarnaast stelt indiener voor om de verbinding Stadskanaal – Groningen te verbeteren door middel van een nieuwe verbinding N366 op de hoogte van afslag N378 door het veld te verbinden met de N33, bijvoorbeeld ter hoogte van afslag De Hilde.
- 5.64.4 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en

realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.64.5 *Reactie 64c*

Indiener voert meerdere bezwaren aan tegen het doortrekken van de spoorlijn vanaf het station naar Weerdinge: toename van goederen- en passagierstreinen door Emmen met bijbehorende veiligheidsrisico's, verergering van verkeersopstoppen op onder meer de Wolfsbergenweg, Weedingerstraat, Boslaan, Kerkhoflaan, Dennenlaan en Boermarkeweg, extra spoorovergangen, hinder en verminderd woongenot voor omwonenden, doorkruising van bos- en natuurgebied, overlast voor verzorgingscentrum De Heidehiem en het bestaande tekort aan parkeergelegenheid.

5.64.6 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting en aandachtspunten worden door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.64.7 *Reactie 64d*

Indiener stelt dat de spoorlijn vanuit Emmen-Zuid langs de rondweg niet als alternatief maar als uitgangspunt van het traject zou moeten worden gezien.

5.64.8 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.64.9 *Reactie 64e*

Indiener stelt voor een nieuw station te bouwen bij sportpark Meerdijk of het spoor langs Rietlanden/Parc Sandur te laten lopen, met stations bij Rietlanden en Oude Meerdijk inclusief parkeermogelijkheden.

5.64.10 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.64.11 *Reactie 64g*

Indiener geeft aan bezorgd te zijn over de waardedaling van woningen als gevolg van de NSL.

5.64.12 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2). In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken.

Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald.

In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn.

Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

5.64.13 *Reactie 64i*

Indiener betwijfelt het nut van de Nedersaksenlijn voor inwoners van Emmen, omdat de treinreis naar Groningen naar verwachting twaalf minuten langer duurt dan de directe busverbinding en duurder zal zijn dan reizen per bus of auto.

5.64.14 *Beantwoording*

Het exacte tracé, de locatie van het station en de dienstregeling zijn op dit moment nog niet bekend en zullen in een later stadium van het proces worden bepaald. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt.

5.64.15 *Reactie 64k*

Indiener verzoekt de overlast voor omwonenden tot een minimum te beperken en wijst erop dat de huidige onzekerheid over plan en tracé reeds tot merkbare psychische belasting leidt, en dat ook rekening moet worden gehouden met gevolgen voor leefomgeving, bos, natuur en landbouw.

5.64.16 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.64.17 *Reactie 64l*

Indiener wijst erop dat de onzekerheid over plan en tracé reeds gevolgen heeft voor de waarde van woningen grenzend aan het mogelijke tracé.

5.64.18 *Beantwoording*

In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken. Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald. In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn. Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

5.65 **Reactie 65 | 107718456 | Particulier**

5.65.1 *Reactie 65a*

Indiener vraagt wie aansprakelijk is bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wanneer zij om gezondheidsredenen haar woning moet verlaten of komt te overlijden tijdens de verkenningfase, zodat de woning tegen marktwaarde verkocht kan worden.

5.65.2 *Beantwoording*

In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken.

Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald.

In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot

afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn.

Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

5.65.3 *Reactie 65b*

Indiener vraagt met wie hij op korte termijn overleg kan hebben en tot wie zij of haar nabestaanden zich in het genoemde geval kunnen richten.

5.65.4 *Beantwoording*

Vanuit ProRail is hierover telefonisch contact geweest met indiener.

5.66 **Reactie 66 | 108130848 | Particulier**

5.66.1 *Reactie 66a*

Indiener geeft aan persoonlijk de voorkeur te geven aan gebruik van de STAR-route omdat de gebiedsontwikkeling daar al omheen is gebouwd, en stelt dat het belang van de STAR ondergeschikt is aan de Nedersaksenlijn.

5.66.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.66.3 *Reactie 66b*

Indiener verzoekt een station in Wildervank te realiseren.

5.66.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.66.5 *Reactie 66c*

Indiener stelt dat indien er geen station in Wildervank komt, buslijn 71 vaker moet rijden en de fietsroute van Wildervank naar station Veendam veel veiliger moet worden.

5.66.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in

4.4.4). Hierbij wordt opgemerkt dat de provincie concessiehouder is voor het busvervoer en de gemeente verantwoordelijk is voor de fietsinfrastructuur. Deze verantwoordelijkheden liggen daarmee buiten de directe bevoegdheid van de projectorganisatie, maar worden wel meegenomen in de afstemming met de betrokken partijen.

5.66.7 *Reactie 66d*

Indiener verzoekt het museumspoorlijn STAR te behouden.

5.66.8 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.66.9 *Reactie 66e*

Indiener stelt dat een bovenleiding onvermijdelijk is gezien de vereiste emissieloosheid van het openbaar vervoer, en spreekt een voorkeur uit voor elektrische treinen vanwege het lagere geluidsniveau. Daarbij vraagt indiener aandacht voor het beperken van storingen door kapotte bovenleidingen.

5.66.10 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.66.11 *Reactie 66f*

Indiener vraagt welke alternatieve oplossingen worden overwogen in plaats van een spoorlijn.

5.66.12 *Beantwoording*

Uit het MIRT-onderzoek is naar voren gekomen dat een spoorlijn de beste optie is (ook om de auto-afhankelijkheid in het gebied te verkleinen). Daarom onderzoeken we in de MIRT-verkenning de mogelijkheden voor een spoorlijn. De Rijksoverheid en de regio hebben geld beschikbaar gesteld voor een spoorlijn, niet voor een ander alternatief.

5.66.13 *Reactie 66g*

Indiener vraagt aandacht voor de verkeersveiligheid van de fietsroute tussen Wildervank en station Veendam, in het bijzonder het traject langs het kanaal en het kruispunt Poststraat-Apollolaan, waar hardrijders en vrachtverkeer een onveilige situatie voor fietsers veroorzaken.

5.66.14 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4). Hierbij wordt opgemerkt dat de gemeente verantwoordelijk is voor de fietsinfrastructuur. Deze verantwoordelijkheden liggen daarmee buiten

de directe bevoegdheid van de projectorganisatie, maar worden wel meegenomen in de afstemming met de betrokken partijen.

5.66.15 *Reactie 66h*

Indiener stelt dat de Nedersaksenlijn de leefbaarheid van dorpen moet vergroten en jongeren en minder mobiele personen meer bewegingsvrijheid moet bieden.

5.66.16 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.67 **Reactie 67 | 108131433 | Particulier**

5.67.1 *Reactie*

Indiener stelt een gedetailleerde tracévariant voor waarbij het spoor zoveel mogelijk langs bestaande wegen en kanalen wordt aangelegd om doorsnijding van percelen te voorkomen. De route loopt vanuit Emmen via de N391, langs het A.G. Wildervanck kanaal, met stations bij Stadskanaal/Musselkanaal en Ter Apel aan de westkant van het dorp, en sluit via Wildervank aan op het bestaande STAR-spoor bij station Veendam, waarbij de STAR volledig vrij van de Nedersaksenlijn kan blijven rijden.

5.67.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.68 **Reactie 68 | 108135317 | Overheid**

5.68.1 *Reactie*

Indiener geeft aan als waterschap graag te willen participeren in het participatieproces en met zijn kennis bij te willen dragen aan de realisatie van de Nedersaksenlijn volgens het richtinggevende principe 'water en bodem sturend', zoals verwoord in de Nota Ruimte.

5.68.2 *Beantwoording*

Dank voor dit aanbod. Het waterschap is ondertussen betrokken als stakeholder binnen de projectorganisatie.

5.69 **Reactie 69 | 108137368 | Particulier**

5.69.1 *Reactie 69a*

Indiener wijst op de strategische waarde van de Nedersaksenlijn als verbinding tussen de universiteitssteden Groningen en Enschede met Emmen als tussenpunt, als ontsluiting van de oostgrens en als verbinding met Bad Bentheim voor personenvervoer.

5.69.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.69.3 *Reactie 69b*

Indiener stelt voor de Nedersaksenlijn ook te benutten als extra verbinding met Zwolle als bypass bij storingen, en in de toekomst eventueel door te trekken langs de N33 naar de Eemshaven voor militair transport.

5.69.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.69.5 *Reactie 69c*

Indiener geeft de voorkeur aan stations in Stadskanaal, Ter Apel, Musselkanaal en Wildervank.

5.69.6 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.69.7 *Reactie 69d*

Indiener stelt een alternatief tracé voor dat het oude spoor intact laat, natuur en groen behoudt, de STAR zijn lijn laat behouden en de minste overlast voor omwonenden en agrarische percelen veroorzaakt. Het tracé volgt vanaf de N33 zoveel mogelijk het A.G. Wildervankkanaal richting Stadskanaal en Ter Apel, met stations bij industrieterrein Vleddermond en nabij het AZC/PI in Ter Apel.

5.69.8 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.69.9 *Reactie 69e*

Indiener stelt voor bij het A.G. Wildervanck kanaal een station te realiseren op industrieterrein Vleddermond, goed bereikbaar via de N366 en nabij scholen van het Noorderpoort college.

5.69.10 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en

realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.70 Reactie 70 | 108142365 | Particulier

5.70.1 *Reactie 70a*

Indiener vraagt hoe de veiligheid gewaarborgd wordt gezien de huidige ervaringen met reizigers uit Ter Apel, en wijst erop dat station Emmen al een risicogebied is.

5.70.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener over de sociale veiligheid op stations wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2). De overige punten uit de reactie worden door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.70.3 *Reactie 70b*

Indiener vraagt of de Nedersaksenlijn ook voor goederentransporten zal worden gebruikt.

5.70.4 *Beantwoording*

Welk type vrachtwagen er op de Nedersaksenlijn zal rijden is op dit moment nog niet besloten. Dit zal in de loop van de MIRT-verkenning worden onderzocht en afgewogen. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt. Het participatieplan, zoals uitgelegd in paragraaf 4.4.3, laat zien welke inspanningen worden geleverd om in gesprek te gaan met de mensen die door de trein worden getroffen.

5.70.5 *Reactie 70c*

Indiener geeft aan bang te zijn dat miljarden euro's worden uitgegeven voor een project dat voornamelijk is gestoeld op aannames met het grootst denkbare positieve scenario als uitkomst, en dat het uiteindelijke traject veel meer zal kosten dan begroot.

5.70.6 *Beantwoording*

Het projectbudget bedraagt circa 2,1 miljard euro; dit is het vastgestelde kader waarvan niet kan worden afgeweken. Voor een toelichting op de financiële onderbouwing en besluitvorming binnen het proces wordt verwezen naar paragraaf 3.1.4.

5.70.7 *Reactie 70d*

Indiener wijst op het belang van de verbinding Emmen-Groningen als belangrijk OV-traject.

5.70.8 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.70.9 *Reactie 70e*

Indiener stelt voor een snelbus te laten rijden tussen Emmen en Stadskanaal over de N391 als alternatief voor de NSL.

5.70.10 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.70.11 *Reactie 70f*

Indiener verzoekt om persoonlijke benadering van direct betrokkenen, vooraf gemaakte afspraken over schadevergoeding, een vast aanspreekpunt en een heldere en directe communicatielijn.

5.70.12 *Beantwoording*

Voor een toelichting op het participatieproces en de gehanteerde werkwijze wordt verwezen naar paragraaf 4.4.3. In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken. Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald. In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn. Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

5.70.13 *Reactie 70g*

Indiener stelt voor het spoor van Veendam door te trekken naar Stadskanaal als meest voor de hand liggende oplossing.

5.70.14 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.70.15 *Reactie 70h*

Indiener verzoekt om in de communicatie met het publiek niet alleen de positieve aspecten van de Nedersaksenlijn te benoemen, maar ook de negatieve aspecten transparant te delen.

5.70.16 *Beantwoording*

We hechten veel waarde aan transparante en evenwichtige communicatie over de Nedersaksenlijn. Er komen formele inspraakmomenten op het concept-NKO/NRD in 2027 en op het concept-voorkeursalternatief in 2028. In paragraaf 3.1.6 staat op welke momenten voorgenomen besluiten voor komen te liggen voor inspraak.

5.71 **Reactie 71 | 108143598 | Particulier**

5.71.1 *Reactie 71a*

Indiener stelt voor vanaf de spoorovergang Gietermond/STAR een geheel nieuw spoor aan te leggen in zuidelijker richting, via de Zwarteweg en ten noorden van de Zesdelaan richting Drouweniermond.

5.71.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.71.3 *Reactie 71b*

Indiener stelt voor het station in Stadskanaal te situeren op het oude Philips-terrein of meer richting het centrum ter hoogte van de Emmastraat op het SJS-terrein.

5.71.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.71.5 *Reactie 71c*

Indiener stelt voor vanuit station Stadskanaal richting Ter Apel zo snel mogelijk op Drents grondgebied te komen via de hoek Glaslaan/Cereskade, waarbij overwegen bij Musselkanaal eenvoudiger en goedkoper worden aangelegd, en het spoor vervolgens langs de N366 te laten lopen naar een station bij Ter Apel nabij de Westerstraat.

5.71.6 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en

realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.71.7 *Reactie 71d*

Indiener stelt voor delen van het spoor op afgegraven veengronden verlaagd aan te leggen, met name het deel van Bareveld tot Stadskanaal en van Cereskade Musselkanaal tot Ter Apel.

5.71.8 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.71.9 *Reactie 71e*

Indiener vraagt aandacht voor de bereikbaarheid van Nieuw-Buinen, aangezien de N374 tussen Stadskanaal en Nieuw-Buinen de enige verbinding tussen beide plaatsen vormt en tevens de verbinding biedt richting Buinerveen, Borger en de N34. Ook openbaar vervoer en hulpdiensten zijn op deze route aangewezen.

5.71.10 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.71.11 *Reactie 71e*

Indiener acht het onaanvaardbaar dat de N374 verbinding langdurig buiten gebruik raakt door de aanleg van een spoorovergang en pleit voor een permanent alternatief in plaats van een tijdelijke oplossing, mede gezien de verwachte toename van verkeersstromen door toekomstige ontwikkelingen rond wonen, industrie en recreatie langs de Nedersaksenlijn. Als concrete oplossing stelt indiener voor om vóór aanvang van de werkzaamheden aan de N374 een nieuwe permanente weg aan te leggen vanaf de Stationsstraat of het Zuiderdiep in Nieuw-Buinen, aansluitend op de Voltaweg en Ohmweg, met aansluitingen voor de Schoolkade en Cereskade aan de zijde van Stadskanaal (waarmee de oversteek Cereskade kan vervallen) en met een onderdoorgang onder het spoor; voordeel is dat tijdens de aanleg geen verkeershinder optreedt, omdat het om een nieuwe weg gaat.

5.71.12 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.72 **Reactie 72 | 108144086 | Bedrijf/organisatie**

5.72.1 *Reactie 72a*

Indiener stelt voor een station te realiseren in Wildervank, bij het cultuurcentrum en ter ontsluiting van Dideldom.

5.72.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.72.3 *Reactie 72b*

Indiener maakt ernstig bezwaar tegen een tracé langs de N366 richting Stadskanaal, omdat dit de dorpen Ommelandervijk en Zuidwending verder van elkaar zou scheiden, een verhoogd veiligheidsrisico met zich meebrengt door de nabijheid van de zoutcavernes van Nobian, bewoners al jarenlang overlast ervaren en alle viaducten over de N366 volledig heringericht zouden moeten worden.

5.72.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.72.5 *Reactie 72c*

Indiener stelt voor het traject te laten verlopen op of langs het bestaande tracé van de Star lijn richting Stadskanaal.

5.72.6 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.72.7 *Reactie 72d*

Indiener wijst erop dat alle viaducten over de N366, inclusief de aansluiting van de N33 op de N366 en de afritten van de N33 naar Veendam, volledig opnieuw ingericht moeten worden.

5.72.8 *Beantwoording*

Waar de viaducten van invloed zijn op het tracé, wordt dit meegenomen als aandachtspunt in deze verkenning en als onderdeel van het beoordelingskader. De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.73 **Reactie 73 | 108151226 | Particulier**

5.73.1 *Reactie 73a*

Indiener geeft aan het ongepast te vinden de bewoners van Emmen, die dicht op het spoor wonen, op te zadelen met goederenvervoer en mogelijk gevaarlijke stoffen dicht bij hun woningen.

5.73.2 *Beantwoording*

Welk type vrachtwagen er op de Nedersaksenlijn zal rijden is op dit moment nog niet besloten. Dit zal in de loop van de MIRT-verkenning worden onderzocht en afgewogen. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt. Het participatieplan, zoals uitgelegd in paragraaf 4.4.3, laat zien welke inspanningen worden geleverd om in gesprek te gaan met de mensen die door de trein worden getroffen.

5.73.3 *Reactie 73b*

Indiener verzoekt duidelijkheid te geven over het gebruik van de NSL-sporen en dit te communiceren: gaat het om goederen- of passagierstreinen? Indiener stelt dat bij goederenvervoer woonwijken dienen te worden vermeden.

5.73.4 *Beantwoording*

Welk type vrachtwagen er op de Nedersaksenlijn zal rijden is op dit moment nog niet besloten. Dit zal in de loop van de MIRT-verkenning worden onderzocht en afgewogen. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt. Het participatieplan, zoals uitgelegd in paragraaf 4.4.3, laat zien welke inspanningen worden geleverd om in gesprek te gaan met de mensen die door de trein worden getroffen.

5.73.5 *Reactie 73c*

Indiener verzoekt om per e-mail op de hoogte gehouden te worden van verdere ontwikkelingen.

5.73.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).

5.74 **Reactie 74 | 108151255 | Bedrijf/organisatie**

5.74.1 *Reactie 74a*

Indiener geeft aan dat het behoud van station Dalen op de huidige locatie niet ter discussie staat.

5.74.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.74.3 *Reactie 74b*

Indiener stelt dat station Dalen in het kader van de beoogde spoorverdubbeling aangepast zal moeten worden en pleit voor een blijvend positief woonmilieu rondom het station.

- 5.74.4 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.74.5 *Reactie 74c*
Indiener verzoekt om een robuuste en reizigersvriendelijke spoorverbinding voor station Dalen van 2 keer per uur, zowel richting Emmen als richting Coevorden.
- 5.74.6 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.74.7 *Reactie 74d*
Indiener stelt voor het dubbelspoor in de nieuwe spoorverbinding Nieuw-Amsterdam–Dalen aan de oostzijde van de huidige spoorlijn aan te leggen, in combinatie met de beoogde brede fietssnelweg tussen Dalen en Emmen.
- 5.74.8 *Beantwoording*
De opmerkingen over het dubbelspoor worden door de projectorganisatie meegenomen als oplossingsrichting in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1). De ligging van het dubbelspoor wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2). De opmerkingen over de fietssnelweg worden door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4). Hierbij wordt opgemerkt dat de gemeente verantwoordelijk is voor de fietsinfrastructuur. Deze verantwoordelijkheden liggen daarmee buiten de directe bevoegdheid van de projectorganisatie, maar worden wel meegenomen in de afstemming met de betrokken partijen.
- 5.74.9 *Reactie 74e*
Indiener onderschrijft het belang van een nieuwe spoorverbinding tussen Groningen en Twente ter verbetering van de bereikbaarheid van het gebied langs de spoorlijn.
- 5.74.10 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en

realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.74.11 *Reactie 74f*

Indiener onderschrijft de ambitie om gelijkvloerse kruisingen met wegverkeer te vervangen door ongelijkvloerse overgangen, met name in de Dalerveensestraat, ter vergroting van de (spoorweg)veiligheid tussen het dorp Dalen en sportcomplex 't Grootveld.

5.74.12 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.75 **Reactie 75 | 108151311 | Particulier**

5.75.1 *Reactie*

Indiener vraagt waar het station in Ter Apel zal worden gesitueerd. Indiener verzoekt om het station Ter Apel niet in de directe nabijheid van het asielzoekerscentrum te situeren.

5.75.2 *Beantwoording*

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt. De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.76 **Reactie 76 | 108151335 | Particulier**

5.76.1 *Reactie 76a*

Indiener stelt voor het station in Stadskanaal op het Europaplein te situeren.

5.76.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.76.3 *Reactie 76b*

Indiener geeft aan te twijfelen of er voldoende financiering is voor een volwaardige treinverbinding en stelt voor in plaats daarvan te opteren voor een sneltram of een S-Bahn zoals in Duitsland en Oostenrijk.

5.76.4 *Beantwoording*

De scope van dit project betreft de realisatie van een treinverbinding. In het kader van de verkenning wordt een maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) uitgevoerd om de haalbaarheid en maatschappelijke meerwaarde

hiervan in kaart te brengen. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces, inclusief de rol van de MKBA daarin.

5.76.5 *Reactie 76c*

Indiener geeft aan dat een sneltram of S-Bahn een veel goedkoper alternatief is, sneller te realiseren, rijdt met lichter materieel en bij de verwachte frequentie een prima alternatief kan zijn.

5.76.6 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.77 **Reactie 77 | 108152064 | Bedrijf/organisatie**

5.77.1 *Reactie 77a*

Indiener stelt voor busroutes en haltes aan te laten sluiten op de toekomstige stations van de Nedersaksenlijn en de dienstregelingen hierop aan te passen.

5.77.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4). Hierbij wordt opgemerkt dat de provincie concessiehouder is voor het busvervoer. Deze verantwoordelijkheden liggen daarmee buiten de directe bevoegdheid van de projectorganisatie, maar worden wel meegenomen in de afstemming met de betrokken partijen.

5.77.3 *Reactie 77b*

Indiener verzoekt zowel de inrichting van de beoogde stations als de infrastructurele omgeving zo in te richten dat reizigers veilig kunnen overstappen van bus op trein en omgekeerd.

5.77.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.77.5 *Reactie 77c*

Indiener stelt voor veilige loop- en fietsroutes, voorzieningen voor fietsen en auto's en verwarmde wachtruimtes met catering te realiseren bij de stations.

5.77.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.77.7 *Reactie 77d*

Indiener wenst op de hoogte gehouden te worden van verdere ontwikkelingen en betrokken te blijven bij het project.

5.77.8 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3). Er komen formele inspraakmomenten op het concept-NKO/NRD in 2027 en op het concept-voorkeursalternatief in 2028. Voor een toelichting op deze momenten en het verdere procesverloop verwijzen wij naar paragraaf 3.1.4.

5.78 **Reactie 78 | 108163182 | Particulier**

5.78.1 *Reactie 78a*

Indiener verzoekt om actieve en directe betrokkenheid van omwonenden bij alle planvorming, tijdige en transparante communicatie, informatiebijeenkomsten voorafgaand aan besluitvorming en structurele participatie van bewonersgroepen, met erkenning van omwonenden als direct belanghebbenden.

5.78.2 *Beantwoording*

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zodra de tracé is bekend, zullen de betrokkenen hierover op de juiste wijze worden geïnformeerd. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt. De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).

5.78.3 *Reactie 78b*

Indiener verzoekt om onafhankelijk onderzoek naar geluid-, trilling- en funderingseffecten op nabijgelegen woningen, een bouwkundige nulmeting, structurele monitoring, schadepreventieve maatregelen, duidelijkheid over planschade- en nadeelcompensatieregelingen en een aankoopregeling of waardegarantie voor woningen op zeer korte afstand van het spoor.

5.78.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2). Zie paragraaf 3.1.4 voor een beschrijving van het MIRT-proces en een overzicht van de onderzoeken die reeds onderdeel uitmaken van de verkenning. In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken.

Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald.

In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn.

Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

5.78.5 *Reactie 78c*

Indiener verzoekt om onderzoek naar tracévarianten waarbij het spoor niet direct langs bestaande woningen wordt aangelegd, maar op grotere afstand, waarbij het vermijden van woongebieden als uitgangspunt dient in lijn met de Algemene wet bestuursrecht en de Omgevingswet.

5.78.6 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.78.7 *Reactie 78d*

Indiener verzoekt om toepassing van afstandsnormen, trillingreducerende technieken, geluidsmaatregelen en een compensatie- of aankoopregeling voor woningen op zeer korte afstand van het spoor.

5.78.8 *Beantwoording*

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt. De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.78.9 *Reactie 78e*

Indiener beschouwt zich, gezien de directe ligging van de woning ten opzichte van het spoor, als direct belanghebbende in de zin van de Algemene wet bestuursrecht en verzoekt betrokken te worden bij verdere besluitvorming en geïnformeerd te worden over vervolgstappen, onderzoeken en participatiemogelijkheden. Indiener behoudt zich nadrukkelijk alle rechten voor met betrekking tot bezwaar, beroep, planschade, nadeelcompensatie en eventuele schadeclaims voortvloeiend uit toekomstige besluitvorming.

5.78.10 *Beantwoording*

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zodra de tracé is bekend, zullen de betrokkenen hierover op de juiste wijze worden geïnformeerd. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt.

5.79 **Reactie 79 | 108166091 | Particulier**

5.79.1 *Reactie 79a*

Indiener stelt voor de OV-bereikbaarheid tussen Groningen en Veendam te verbeteren door op alle aanwezige stations te stoppen, alle busverbindingen om te zetten naar trein en overstappen zo veel mogelijk te beperken om de auto-afhankelijkheid te verkleinen.

5.79.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1). Hierbij wordt opgemerkt dat de provincie concessiehouder is voor het busvervoer. Deze verantwoordelijkheden liggen daarmee buiten de directe bevoegdheid van de projectorganisatie, maar worden wel meegenomen in de afstemming met de betrokken partijen.

5.79.3 *Reactie 79b*

Indiener vraagt aandacht voor een mogelijke aansluiting op Appingedam, Delfzijl en de Eemshaven.

5.79.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.79.5 *Reactie 79c*

Indiener stelt voor een geluidwal te plaatsen tussen het spoor in Zuidbroek en de Poeltjelaan om het geluidsniveau drastisch te reduceren.

5.79.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.79.7 *Reactie 79d*

Indiener stelt voor het spoor aan te leggen in verzonken half-open betonnen tunnelbakken en de spoorweginrichting Zuidbroek te vervangen door ongelijkvloerse overgangen.

- 5.79.8 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.79.9 *Reactie 79e*
Indiener stelt voor de passagesnelheid van goederentreinen te limiteren tot maximaal 70 km/uur en vraagt om snelheidscontrole bij optrekkende en remmende stoptreinen achter de woning.
- 5.79.10 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.79.11 *Reactie 79f*
Indiener pleit voor betere vervoersverbindingen tussen Nederland en Duitsland door de Wunderline te laten stoppen in Hoogezand en Zuidbroek.
- 5.79.12 *Beantwoording*
De Nedersaksenlijn is een nieuw aan te leggen verbinding van Groningen naar Veendam, Stadskanaal, Westerwolde, Emmen en Almelo en gaat niet door richting Duitsland. Meer informatie over dit project is te vinden op www.wunderline.eu.
- 5.79.13 *Reactie 79g*
Indiener vraagt om vooraf te worden gewaarschuwd als zijn huis naast het tracé van de Nedersaksenlijn ligt.
- 5.79.14 *Beantwoording*
Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt. Indien uw perceel of woning onderdeel blijkt te zijn van het tracé, zal er persoonlijk contact worden opgenomen om de gevolgen van het project te bespreken. Voor meer informatie over het algemene participatieproces wordt verwezen naar paragraaf 4.4.3.
- 5.79.15 *Reactie 79h*
Indiener verwacht dat door de planontwikkeling, aansluiting op Duitsland en Scandinavië en legertransport het goederenvervoer significant zal toenemen, met name in de nachtelijke uren.
- 5.79.16 *Beantwoording*
Welk type vrachtwagen er op de Nedersaksenlijn zal rijden is op dit moment nog niet besloten. Dit zal in de loop van de MIRT-verkenning worden onderzocht en afgewogen. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt. Het participatieplan, zoals uitgelegd in paragraaf 4.4.3, laat zien welke

inspanningen worden geleverd om in gesprek te gaan met de mensen die door de trein worden getroffen.

5.79.17 *Reactie 79i*

Indiener maakt zich zorgen over de geluidsoverlast als gevolg van de Nedersaksenlijn.

5.79.18 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.79.19 *Reactie 79j*

Indiener vraagt om bij de realisatie van de Nedersaksenlijn meer rekening te houden met de veiligheid en gezondheid van bewoners direct langs het spoor, om te voorkomen dat een onleefbare situatie ontstaat. Reeds bestaande problemen met giftige dieseluistoot (NO_x, roet, fijnstof, koolmonoxide) zullen volgens indiener verder escaleren bij toename van de treinintensiteit.

5.79.20 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.80 **Reactie 80 | 108166441 | Particulier**

5.80.1 *Reactie 80a*

Indiener stelt voor het project Nedersaksenlijn op te delen in twee fases: een zuidelijk en een noordelijk deel.

5.80.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.80.3 *Reactie 80b*

Indiener verzoekt om zo spoedig mogelijke realisatie van een halte/station in Bergentheim.

5.80.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.80.5 *Reactie 80c*

Indiener vraagt zich af waarop nog wordt gewacht met de realisatie van een station, aangezien de stationslocatie nog aanwezig is, het dubbelspoor reeds ligt en de elektrificatie van de lijn Almelo–Mariëenberg in 2028 gereed is. Indiener ervaart de procedures en rapportages als langdurig.

5.80.6 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.81 **Reactie 81 | 108167698 | Bedrijf/organisatie**

5.81.1 *Reactie 81a*

Indiener stelt voor een station in Dideldom toe te voegen aan de lijn.

5.81.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.81.3 *Reactie 81b*

Indiener stelt voor de spoorontwikkeling expliciet te verbinden met onderwijs, zorg (Treant, Refaja) en toerisme, waaronder de STAR.

5.81.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.81.5 *Reactie 81c*

Indiener verzoekt ruimte te reserveren voor een toekomstige intercityverbinding en volledige elektrificatie, zodat rechtstreekse verbindingen met onder meer Zwolle mogelijk blijven.

5.81.6 *Beantwoording*

De reactie over elektrificatie wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1). De reactie over ruimte reservering voor een toekomstige intercity verbinding wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.81.7 *Reactie 81d*

Indiener verzoekt bij de planvorming rekening te houden met de verdubbeling van de N366 en N391.

5.81.8 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.81.9 *Reactie 81e*

Indiener stelt voor alle overwegen ongelijkvloers aan te leggen zodat er geen structurele barrièrewerking ontstaat.

5.81.10 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.82 **Reactie 82 | 108173472 | Particulier**

5.82.1 *Reactie 82a*

Indiener geeft aan dat de huidige verbinding tussen Emmen en Groningen nagenoeg optimaal is wat betreft kosten, reistijd en frequentie, en verzoekt te waarborgen dat dit op geen enkele wijze negatief wordt beïnvloed door de aanleg van een spoortraject.

5.82.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.82.3 *Reactie 82b*

Indiener verzoekt informatie over het project te ontvangen via een nieuwsbrief per e-mail, voordat er een besluit wordt genomen zodat zijn inbreng nog van waarde kan zijn.

5.82.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3). De inspraakprocedure is wettelijk vastgelegd, waarbij op de belangrijke voorgenomen besluiten inspraak wordt georganiseerd. In paragraaf 3.1.6 staat op welke momenten voorgenomen besluiten voor komen te liggen voor inspraak. Na beoordeling worden binnengekomen reacties eventueel verwerkt in voorliggende besluiten. Definitieve besluitvorming gebeurt vervolgens in overleg door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de provincies Groningen, Drenthe en Overijssel.

5.82.5 *Reactie 82c*

Indiener geeft de voorkeur aan een route langs bestaande wegen of kanalen.

- 5.82.6 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.82.7 *Reactie 82d*
Indiener stelt als alternatief voor de Nedersaksenlijn een snelle busverbinding tussen de gewenste steden voor.
- 5.82.8 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.82.9 *Reactie 82e*
Indiener benadrukt dat er expliciet rekening moet worden gehouden met geluidsoverlast, trillingen en (verkeers)veiligheid. Om overlast te beperken, stelt de indiener voor om de spoorlijn waar mogelijk ondergronds aan te leggen.
- 5.82.10 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.82.11 *Reactie 82f*
Indiener is kritisch over de visuele impact van bovengrondse leidingen en stelt dat deze alleen op specifieke locaties moeten worden toegepast, en niet over de gehele route.
- 5.82.12 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.82.13 *Reactie 82g*
Indiener geeft de voorkeur aan het indienen van een mening via een online formulier.
- 5.82.14 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).
- 5.82.15 *Reactie 82h*
Indiener beveelt aan om meer bijeenkomsten te organiseren en een vaste contactpersoon voor vragen aan te stellen om inwoners goed te betrekken.
- 5.82.16 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).

5.83 Reactie 83 | 108174967 | Particulier

5.83.1 *Reactie 83a*

Indiener pleit voor het behoud en de versterking van bestaande buslijnen in de omgeving in plaats van de aanleg van een nieuwe spoorlijn.

5.83.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1). Hierbij wordt opgemerkt dat de provincie concessiehouder is voor het busvervoer. Deze verantwoordelijkheden liggen daarmee buiten de directe bevoegdheid van de projectorganisatie, maar worden wel meegenomen in de afstemming met de betrokken partijen.

5.83.3 *Reactie 83b*

De verzoeker wenst dat de bestaande spoorlijn van het STAR Museum behouden blijft vanwege de culturele en recreatieve waarde van de regio.

5.83.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.83.5 *Reactie 83c*

Indiener geeft aan dat het NSL-tracé te dicht langs Nieuwediep ligt vanwege slechte wegen en veengrond. Indiener verzoekt een onafhankelijk en grondig onderzoek naar de risico's voor gebouwen en veengrond.

5.83.6 *Beantwoording*

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en wordt in een later stadium van het proces bepaald. Als dit gebied onderdeel wordt van het tracé, dan wordt de reactie van indiener door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.83.7 *Reactie 83d*

Indiener geeft aan dat het perceel waar hij woont direct grenst aan de STAR-grond, die de indiener al sinds begin jaren negentig huurt, en dat dit directe gevolgen heeft voor zijn bestaande activiteiten en belangen.

5.83.8 *Beantwoording*

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zodra het tracé is bekend, zullen de betrokkenen hierover op de juiste wijze worden geïnformeerd. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt.

5.83.9 *Reactie 83e*

Indiener wijst op waardevermindering van de woning, verlies van investeringen en het wegvallen van gebruiksmogelijkheden als gevolg van het tracé.

5.83.10 *Beantwoording*

In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken. Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald.

In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn.

Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.83.11 *Reactie 83f*

Indiener wijst erop dat Nieuwediep in het verleden al is geconfronteerd met ingrijpende ruimtelijke ontwikkelingen, met name de plaatsing van windturbines.

5.83.12 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

- 5.83.13 *Reactie 83g*
Indiener geeft aan dat het meenemen van het S.T.A.R-lijn tracé zal leiden tot een groot aantal bezwaren, vertragingen en maatschappelijke weerstand. Indiener verzoekt om serieus onderzoek te doen naar alternatieve routes of oplossingen.
- 5.83.14 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.83.15 *Reactie 83h*
Indiener maakt bezwaar tegen onvoldoende participatie in het planvormingsproces. Indiener benadrukt het belang van zorgvuldige participatie, transparantie en het serieus meewegen van de belangen van direct omwonenden.
- 5.83.16 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3). De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3). We hechten veel waarde aan transparante en evenwichtige communicatie over de Nedersaksenlijn. Er komen formele inspraakmomenten op het concept-NKO/NRD in 2027 en op het concept-voorkeursalternatief in 2028. In paragraaf 3.1.6 staat op welke momenten voorgenomen besluiten voor komen te liggen voor inspraak.
- 5.83.17 *Reactie 83i*
Indiener verzoekt de aanleg van de Nedersaksenlijn op het traject Veendam - Stadskanaal te staken.
- 5.83.18 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt.
- 5.83.19 *Reactie 83j*
Indiener verzoekt om heroverweging van het tracé ter hoogte van Nieuwediep.
- 5.83.20 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk

worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.84 Reactie 84 | 108175090 | Particulier

5.84.1 *Reactie 84a*

Indiener pleit voor het behoud en de versterking van bestaande buslijnen in de omgeving in plaats van de aanleg van een nieuwe spoorlijn.

5.84.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1). Hierbij wordt opgemerkt dat de provincie concessiehouder is voor het busvervoer. Deze verantwoordelijkheden liggen daarmee buiten de directe bevoegdheid van de projectorganisatie, maar worden wel meegenomen in de afstemming met de betrokken partijen.

5.84.3 *Reactie 84b*

De verzoeker wenst dat de bestaande spoorlijn van het STAR Museum behouden blijft vanwege de culturele en recreatieve waarde van de regio.

5.84.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.84.5 *Reactie 84c*

Indiener geeft aan dat het NSL-tracé te dicht langs Nieuwediep ligt vanwege slechte wegen en veengrond. Indiener verzoekt een onafhankelijk en grondig onderzoek naar de risico's voor gebouwen en veengrond.

5.84.6 *Beantwoording*

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en wordt in een later stadium van het proces bepaald. Als dit gebied onderdeel wordt van het tracé, dan wordt de reactie van indiener door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.84.7 *Reactie 84d*

Indiener geeft aan dat het perceel waar hij woont direct grenst aan de STAR-grond, die de indiener al sinds begin jaren negentig huurt, en dat dit directe gevolgen heeft voor zijn bestaande activiteiten en belangen.

5.84.8 *Beantwoording*

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zodra het tracé is bekend, zullen de betrokkenen hierover op de juiste wijze worden geïnformeerd. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt.

5.84.9 *Reactie 84e*

Indiener wijst op waardevermindering van de woning, verlies van investeringen en het wegvallen van gebruiksmogelijkheden als gevolg van het tracé.

5.84.10 *Beantwoording*

In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken. Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald.

In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn.

Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.84.11 *Reactie 84f*

Indiener wijst erop dat Nieuwediep in het verleden al is geconfronteerd met ingrijpende ruimtelijke ontwikkelingen, met name de plaatsing van windturbines.

5.84.12 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.84.13 *Reactie 84g*

Indiener geeft aan dat het meenemen van het S.T.A.R-lijn tracé zal leiden tot een groot aantal bezwaren, vertragingen en maatschappelijke weerstand. Indiener verzoekt om serieus onderzoek te doen naar alternatieve routes of oplossingen.

5.84.14 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.84.15 *Reactie 84h*

Indiener maakt bezwaar tegen onvoldoende participatie in het planvormingsproces. Indiener benadrukt het belang van zorgvuldige participatie, transparantie en het serieus meewegen van de belangen van direct omwonenden.

5.84.16 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3). De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3). We hechten veel waarde aan transparante en evenwichtige communicatie over de Nedersaksenlijn. Er komen formele inspraakmomenten op het concept-NKO/NRD in 2027 en op het concept-voorkeursalternatief in 2028. In paragraaf 3.1.6 staat op welke momenten voorgenomen besluiten voor komen te liggen voor inspraak.

5.84.17 *Reactie 84i*

Indiener verzoekt de aanleg van de Nedersaksenlijn op het traject Veendam - Stadskanaal te staken.

5.84.18 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt.

5.84.19 *Reactie 84j*

Indiener verzoekt om heroverweging van het tracé ter hoogte van Nieuwediep.

5.84.20 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en

realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.85 Reactie 85 | 108177408 | Overheid

5.85.1 *Reactie 85a*

Indiener wijst erop dat de Nedersaksenlijn een logische schakel vormt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen het Noord-Nederlandse Chemiecluster (Eemshaven/Delfzijl en Emmen) en in internationale verbindingen via de spoorverbinding Coevorden–Bad Bentheim, waardoor een significant volume aan gevaarlijke stoffen op de Nedersaksenlijn te verwachten is. Dit spoorvervoer vereist veiligheidsmaatregelen langs het tracé om de kans en impact van een ongeval met een spoorketelwagen of containertransport met gevaarlijke stoffen te beperken. Indiener benadrukt dat deze gegevens kaderstellend zijn voor de ontwikkeling en aandacht vragen bij het uitwerken van alternatieven, en dat het aanhouden van voldoende afstand tussen spoor en omliggende bebouwing een effectieve veiligheidsmaatregel vormt.

5.85.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2). Welk type vrachtwagen er op de Nedersaksenlijn zal rijden is op dit moment nog niet besloten. Dit zal in de loop van de MIRT-verkenning worden onderzocht en afgewogen. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt. Het participatieplan, zoals uitgelegd in paragraaf 4.4.3, laat zien welke inspanningen worden geleverd om in gesprek te gaan met de mensen die door de trein worden getroffen.

5.85.3 *Reactie 85B*

Indiener verzoekt gelijkvloerse overwegen en wissels zoveel mogelijk te beperken, omdat deze risico verhogend werken. Indiener stelt daarom voor om bijvoorbeeld ongelijkvloerse oplossingen toe te passen.

5.85.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.85.5 *Reactie 85C*

Indiener wijst erop dat door de komst van de Nedersaksenlijn een aantal bestaande wegen die het spoortracé kruisen worden afgesloten, wat de opkomsttijd van de brandweer en andere hulpdiensten negatief beïnvloedt.

5.85.6 *Beantwoording*

Omdat het tracé in de verkenningsfase nog niet bekend is, kan dit aspect nog niet worden beoordeeld. In de studie- en planfase wordt afstemming gezocht met de brandweer en hulpdiensten over de opkomsttijden.

5.85.7 *Reactie 85d*

Indiener verzoekt, gezien de genoemde veiligheidsbelangen, om actief betrokken te worden als participant in de komende fasen van de ontwikkeling van de Nedersaksenlijn.

5.85.8 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).

5.86 **Reactie 86 | 108177526 | Bedrijf/organisatie**

5.86.1 *Reactie 86a*

Indiener geeft aan het exacte tracé nog niet te kennen en verzoekt om duidelijkheid over de mogelijke overlast voor woningen in de drie dorpen, mogelijke onteigeningen en de maatregelen die worden getroffen voor woningen langs het tracé.

5.86.2 *Beantwoording*

In de MIRT-Verkenning onderzoeken we een aantal mogelijke tracés, stations en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken.

In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen we gaan raken. Deze fase start dus op zijn vroegst in 2029. Dan gaan we met de eigenaar in gesprek, om het proces van grondverwerving uit te leggen. Onteigening is daarbij nooit de insteek, onteigening is pas aan de orde als we er minnelijk niet met de eigenaar uit komen.

5.86.3 *Reactie 86b*

Indiener vraagt tevens welk type vervoer over de lijn zal rijden, wat de gevolgen zijn voor de leefbaarheid in Weerdinge, Siepelveenwijk, Verbindingskanaal en Lage Wijk en waarom inwoners niet eerder zijn geïnformeerd.

5.86.4 *Beantwoording*

Welk type vrachtwagen er op de Nedersaksenlijn zal rijden is op dit moment nog niet besloten. Dit zal in de loop van de MIRT-verkenning worden onderzocht en afgewogen. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt. Het participatieplan, zoals uitgelegd in paragraaf 4.4.3, laat zien welke inspanningen worden geleverd om in gesprek te gaan met de mensen die door de trein worden getroffen.

5.86.5 *Reactie 86c*

Indiener wijst op de cumulatieve overlastbelasting door het geluidssportcentrum Pottendijk, het windpark, het helivliegveld en het drukke verkeer op de N391.

5.86.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als

aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.86.7 *Reactie 86d*

Indiener stelt dat het tracé vanaf Emmen naar Ter Apel via Weerdinge, Nieuw-Weerdinge en Roswinkel niet besproken lijkt te zijn met de EOP's, terwijl dit conform de verordening op de Overlegstructuren Gemeente Emmen en vanuit het participatieproces wel had gemoeten. Indiener vindt het opmerkelijk dat dit tracédeel niet in de MIRT-rapportage wordt genoemd, terwijl het overige tracé uitgebreid is behandeld.

5.86.8 *Beantwoording*

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zodra het tracé is bekend, zullen de betrokkenen hierover op de juiste wijze worden geïnformeerd. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt. In het MIRT-Onderzoek is onderzocht of het potentieel mogelijk is een spoorlijn aan te leggen. In de MIRT-Verkenning wordt het tracé van de Nedersaksenlijn verder uitgewerkt. Er is overleg geweest met de EOP's Emmen, waarin de MIRT-verkenning is toegelicht. Ook is uitleg gegeven over het MIRT-onderzoek.

5.86.9 *Reactie 86e*

Indiener vraagt welke maatregelen worden getroffen voor woningen direct langs het tracé en of deze maatregelen zijn opgenomen in de begroting voor het tracé vanaf Emmen naar Ter Apel via Weerdinge, Nieuw-Weerdinge en Roswinkel.

5.86.10 *Beantwoording*

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zodra het tracé is bekend, zullen de betrokkenen hierover op de juiste wijze worden geïnformeerd. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt.

5.86.11 *Reactie 86f*

Indiener vraagt wat de feitelijke tijdswinst is van de spoorverbinding ten opzichte van het bestaande busvervoer.

5.86.12 *Beantwoording*

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Bij het afwegen van de verschillende tracéalternatieven en bouwstenen vormt de reistijdswinst één van de criteria om tot het best passende tracé voor de Nedersaksenlijn te komen. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt.

5.86.13 *Reactie 86g*

Indiener verzoekt om alsnog een volwaardige participatiestap voor het gebied uit te voeren, zodat een duidelijk beeld ontstaat van de te verwachten overlast, de benodigde maatregelen en de bijbehorende kosten, die vooraf in de begroting kunnen worden meegenomen.

- 5.86.14 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3). De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3). We hechten veel waarde aan transparante en evenwichtige communicatie over de Nedersaksenlijn. Er komen formele inspraakmomenten op het concept-NKO/NRD in 2027 en op het concept-voorkeursalternatief in 2028. In paragraaf 3.1.6 staat op welke momenten voorgenomen besluiten voor komen te liggen voor inspraak.
- 5.86.15 *Reactie 86h*
Indiener verzoekt om alsnog een participatiemogelijkheid voor inwoners, met een redelijke termijn waarbinnen zij een zienswijze kunnen indienen.
- 5.86.16 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3). De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3). We hechten veel waarde aan transparante en evenwichtige communicatie over de Nedersaksenlijn. Er komen formele inspraakmomenten op het concept-NKO/NRD in 2027 en op het concept-voorkeursalternatief in 2028. In paragraaf 3.1.6 staat op welke momenten voorgenomen besluiten voor komen te liggen voor inspraak.
- 5.86.17 *Reactie 86i*
Indiener wijst erop dat de dorpsstraat van Weerdinge tot de drukste straten van Drenthe behoort, en dat het dorp daarnaast mogelijk wordt doorsneden door een spoorlijn.
- 5.86.18 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.86.19 *Reactie 86j*
Indiener maakt zich zorgen over de gevolgen voor de levenskwaliteit in Roswinkel, Nieuw-Weerdinge en Weerdinge als gevolg van de aanleg van de Nedersaksenlijn.
- 5.86.20 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.86.21 *Reactie 86k*
Indiener stelt dat informatieavonden na de zienswijzeprocedure feitelijk geen participatie meer mogelijk maken, omdat besluitvorming dan reeds heeft plaatsgevonden. Indiener is van mening dat het doorlopen proces voor de drie genoemde dorpen onvoldoende participatie heeft geboden en

niet aan de wettelijke voorwaarden heeft voldaan, en verzoekt om het proces opnieuw en volledig uit te voeren.

- 5.86.22 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3). De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3). We hechten veel waarde aan transparante en evenwichtige communicatie over de Nedersaksenlijn. Er komen formele inspraakmomenten op het concept-NKO/NRD in 2027 en op het concept-voorkeursalternatief in 2028. In paragraaf 3.1.6 staat op welke momenten voorgenomen besluiten voor komen te liggen voor inspraak.
- 5.87 Reactie 87 | 108181819 | Bedrijf/organisatie**
- 5.87.1 *Reactie 87a*
Indiener verzoekt flora en fauna breed te inventariseren in het gehele plangebied.
- 5.87.2 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.87.3 *Reactie 87b*
Indiener verzoekt zorgvuldig om te gaan met de huidige natuurwaarden langs het bestaande spoortracé, verlies van natuurwaarden ruimhartig te compenseren en de compensatie tijdig vóór de ingreep aan te leggen.
- 5.87.4 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.87.5 *Reactie 87c*
Indiener stelt voor een ecologische plus te realiseren door koppelkansen te benutten, bestaande ecologische knelpunten op te lossen via faunavoorzieningen en nieuwe ecologische verbindingen aan te leggen door ecologisch beheer van spoorbermen en landschapselementen.
- 5.87.6 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).
- 5.87.7 *Reactie 87d*
Indiener verzoekt zoveel mogelijk fysieke maatregelen te nemen om geluidhinder te beperken, in nauw overleg met bewoners.
- 5.87.8 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.87.9 *Reactie 87e*

Indiener verzoekt de aantasting van bos en landschap te beperken door aan te sluiten bij bestaande structuren, en stelt dat onderzoek noodzakelijk is naar effecten op het leefgebied van de knoflookpad ten zuiden van Weerdinge, waar concrete plannen voor natuurontwikkeling bestaan.

5.87.10 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.87.11 *Reactie 87f*

Indiener verzoekt om waar mogelijk juridische maatregelen zoals hogere grenswaarden te vermijden en te kiezen voor natuurvriendelijke oplossingen (zoals bijvoorbeeld aarden wallen of beplanting).

5.87.12 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.87.13 *Reactie 87g*

Indiener verzoekt om de aantasting van het bos en de impact op het landschap zoveel mogelijk te beperken door de route tussen Emmerdennen en Hondsrug aan te passen aan bestaande (landschappelijke) structuren.

5.87.14 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.87.15 *Reactie 87h*

Indiener verzoekt om betrokken te worden bij het verdere proces en de uitwerking van het tracé voor de Nedersaksenlijn, onder meer bij de afweging tussen tracélengte, impact op landschap en natuurcompensatie/uitbreiding. Met name het tracédeel dat de Emmerdennen en Hondsrug doorkruist heeft de aandacht van indiener, die ook wil meedenken over (ecologisch) onderzoek en de inrichting van compensatienatuur.

5.87.16 *Beantwoording*

Hartelijk dank voor uw bereidheid om direct betrokken te zijn bij het proces en voor uw aanbod om met u in gesprek te gaan. Indien dit relevant blijkt voor de uitwerking van onze tracévarianten, nemen wij mogelijk contact

met u op. De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).

5.88 Reactie 88 | 108184850 | Particulier

5.88.1 *Reactie 88a*

Indiener stelt voor een fysieke brief te sturen om alle belangen naar voren te brengen, ook van mensen die moeilijker bereikbaar zijn, en verzoekt om een digitale nieuwsbrief naast fysieke berichtgeving.

5.88.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).

5.88.3 *Reactie 88b*

Indiener geeft aan vlak langs de N391 te wonen en niet te weten wat de komst van de Nedersaksenlijn voor zijn woonsituatie betekent, en vraagt of hij er nog zal kunnen wonen en welke overlast hij kan verwachten.

5.88.4 *Beantwoording*

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt.

5.88.5 *Reactie 88c*

Indiener stelt dat alle belanghebbenden binnen het zoekgebied van het tracé betrokken moeten worden, waaronder bewoners en agrarische bedrijven.

5.88.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).

5.89 Reactie 89 | 108185079 | Particulier

5.89.1 *Reactie 89a*

Indiener stelt voor dat voor een goede verbinding van Twente-Groningen over het gehele traject een dubbelspoor nodig is.

5.89.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.89.3 *Reactie 89b*

Indiener wijst erop dat de tunnels voor de spoorlijnen Almelo-Mariënberg en Zwolle-Mariënberg bij de N36 mogelijk niet voldoen aan de vereisten voor dubbelspoor en stelt voor het deel bij Mariënberg/Beerze uit te breiden naar 2x2 rijstroken indien de tunnel niet aan de eisen voldoet.

5.89.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.89.5 *Reactie 89c*

Indiener stelt voor de N36 licht op te hogen zodat de tunnel op normale hoogte en breedte kan worden aangelegd.

5.89.6 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.89.7 *Reactie 89d*

Indiener stelt voor om bij de Nedersaksenlijn een combinatie te onderzoeken met verbetering van de N36 (autoweg).

5.89.8 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.90 **Reactie 90 | 108186940 | Particulier**

5.90.1 *Reactie*

Indiener verzoekt om een station te realiseren in Musselkanaal en onderbouwt dit met argumenten op het gebied van reizigerspotentieel, economische impuls voor de regio, kansen voor woningbouw en ruimtelijke ontwikkeling, de ligging binnen het verzorgingsgebied van Emmen, het belang voor leerlingenvervoer en de aansluiting richting Schiphol en Zwolle.

5.90.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.91 **Reactie 91 | 108188059 | Bedrijf/organisatie**

5.91.1 *Reactie 91a*

Indiener wijst erop dat de Nedersaksenlijn een logische schakel vormt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen het Noord-Nederlandse

Chemiecluster (Eemshaven/Delfzijl en Emmen) en in internationale verbindingen via de spoorverbinding Coevorden–Bad Bentheim, waardoor een significant volume aan gevaarlijke stoffen op de Nedersaksenlijn te verwachten is. Dit spoorvervoer vereist veiligheidsmaatregelen langs het tracé om de kans en impact van een ongeval met een spoorketelwagen of containertransport met gevaarlijke stoffen te beperken. Indiener benadrukt dat deze gegevens kaderstellend zijn voor de ontwikkeling en aandacht vragen bij het uitwerken van alternatieven, en dat het aanhouden van voldoende afstand tussen spoor en omliggende bebouwing een effectieve veiligheidsmaatregel vormt.

5.91.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2). Welk type vrachtwagen er op de Nedersaksenlijn zal rijden is op dit moment nog niet besloten. Dit zal in de loop van de MIRT-verkenning worden onderzocht en afgewogen. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt. Het participatieplan, zoals uitgelegd in paragraaf 4.4.3, laat zien welke inspanningen worden geleverd om in gesprek te gaan met de mensen die door de trein worden getroffen.

5.91.3 *Reactie 91b*

Indiener geeft aan dat aangezien op de Euroterminal met deze ontwikkeling een toename van op/overslag gevaarlijke stoffen te verwachten is, rijst de vraag in hoeverre een bedrijfsbrandweertraject als een beschouwing van alternatieven in de MER fase meegenomen kan worden.

5.91.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2). Welk type vrachtwagen er op de Nedersaksenlijn zal rijden is op dit moment nog niet besloten. Dit zal in de loop van de MIRT-verkenning worden onderzocht en afgewogen. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt. Het participatieplan, zoals uitgelegd in paragraaf 4.4.3, laat zien welke inspanningen worden geleverd om in gesprek te gaan met de mensen die door de trein worden getroffen.

5.91.5 *Reactie 91c*

Indiener geeft aan dat spoorwegovergangen en wissels risico verhogend werken. Indiener vraagt de projectorganisatie gelijkvloerse overwegen en wissels zoveel mogelijk te beperken, bijvoorbeeld door ongelijkvloerse overwegen.

5.91.6 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk

worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.91.7 *Reactie 91d*

Indiener geeft aan dat daarnaast speelt dat door de komst van de Nedersaksenlijn een aantal bestaande wegen die het spoortracé kruisen, afgesloten gaan worden. Dit heeft direct invloed op de opkomsttijd van de brandweer en andere hulpdiensten, doordat de rijtijd tussen een post en een incidentlocatie wordt vergroot.

5.91.8 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.92 **Reactie 92 | 108188567 | Bedrijf/organisatie**

5.92.1 *Reactie 92a*

Indiener verzoekt onderzoek te doen naar een nieuwe spoorboog vanaf de Nedersaksenlijn richting het GETEC-park.

5.92.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.92.3 *Reactie 92b*

Indiener stelt voor een directe, efficiënte spoorverbinding te realiseren tussen het industriecluster Emmen en de terminal in Coevorden.

5.92.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.92.5 *Reactie 92c*

Indiener verzoekt om de zuidelijke ringweg door te trekken naar de Duitse B403 (Coevorden-Emlichheim-Nordhorn).

5.92.6 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en

realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

- 5.92.7 *Reactie 92d*
Indiener verzoekt om onderzoek te doen naar de positionering van de Euroterminal als grensoverschrijdend en internationaal overslagcentrum.
- 5.92.8 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).
- 5.92.9 *Reactie 92e*
Indiener verzoekt om defensie- en strategische mobiliteitsaspecten te integreren.
- 5.92.10 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.92.11 *Reactie 92f*
Indiener pleit voor snelle realisatie van een volledige zuidelijke rondweg vanaf de N34 naar de terminal, mede ter ontlasting van de bestaande aan- en afvoerroutes via bedrijventerrein Leeuwerikenveld.
- 5.92.12 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.92.13 *Reactie 92g*
Indiener acht expliciete verankering van goederenvervoer in de planvorming en een integrale benadering van gebiedsontwikkeling en bereikbaarheid van belang.
- 5.92.14 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.93 Reactie 93 | 108188632 | Overheid**
- 5.93.1 *Reactie 93a*
Indiener stelt voor om de MIRT-Verkenning Nedersaksenlijn en de Verkenning Gebiedsontwikkeling synchroon te laten lopen, gezien deze bij de start niet geheel parallel lopen, en de uitkomsten Gebiedsontwikkeling te gebruiken bij de keuzes tijdens de MIRT-Verkenning.

- 5.93.2 *Beantwoording*
De twee verkenningen verlopen op basis van verschillende wettelijke kaders en bevoegdheden. Desondanks zijn de verkenningen elkaar afgestemd en lopen ze ondertussen synchroon. Rondom belangrijke besluitvormingsmoment binnen de MRT-Verkenning (zie ook 3.1.4) komt de Verkenning Gebiedsontwikkeling met producten zoals rapportages of bundelingen van (uitgewerkte) plannen. Deze producten dienen als beslisinformatie voor besluitvormingsmomenten binnen de MIRT-Verkenning.
- 5.93.3 *Reactie 93b*
Indiener stelt voor de barrièrewerking van de Nedersaksenlijn in het centrum van Emmen op te lossen door middel van een verdiepte ligging, en verzoekt namens de Gemeente Emmen om dit samen met de MIRT-partners te onderzoeken.
- 5.93.4 *Beantwoording*
De aangedragen bouwsteen van een verdiepte ligging is zowel ambtelijk als via deze zienswijze aangedragen. De afhandeling van deze zienswijze verloopt via het zeef 0-proces (zie toelichting in 4.4.1).
- Over de bouwsteen 'verdiepte ligging' hebben diverse ambtelijke (en bestuurlijke) gesprekken plaatsgevonden. In deze gesprekken is aangegeven dat het plan voor een verdiepte ligging in zeef 0 zal afvallen. Voor een bouwsteen, zoals een verdiepte ligging, geldt in zeef 0 een maximumbedrag van 500 miljoen inclusief BTW. De kosten voor een verdiepte ligging van het station en sporen van/naar Emmen zijn significant hoger dan dit bedrag
- 5.93.5 *Reactie 93c*
Indiener stelt voor in overleg met Defensie en het Rijk te onderzoeken of de Nedersaksenlijn een dual-use functie kan krijgen voor militair gebruik en een directe aansluiting op het Rundedal.
- 5.93.6 *Beantwoording*
Hartelijk dank voor uw bereidheid om direct betrokken te zijn bij het proces en voor uw aanbod om met u in gesprek te gaan. Indien dit relevant blijkt voor de uitwerking van onze tracévarianten, nemen wij mogelijk contact met u op.
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.93.7 *Reactie 93d*
Indiener vraagt aandacht voor de uitbouw van de bestaande hoogwaardige spoorverbinding Zwolle–Emmen en de doorontwikkeling van de eind 2026 te realiseren grensoverschrijdende spoorverbinding Coevorden–Bad Bentheim tot een volwaardige verbinding Emmen–Rheine.

5.93.8 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.94 **Reactie 94 | 108190628 | Particulier**

5.94.1 *Reactie 94a*

Indiener verzoekt geen onomkeerbare ruimtelijke besluiten te nemen zolang het tracé niet vaststaat, woningbouwbesluitvorming los te koppelen van speculatieve stationslocaties, en eerst volledige duidelijkheid te verschaffen over tracé, gebruik, geluidsbelasting en veiligheidsaspecten.

5.94.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.94.3 *Reactie 94b*

Indiener geeft aan dat een zorgvuldige ruimtelijke besluitvorming een transparante afweging van alternatieven vereist. In deze afweging worden onder meer de volgende aspecten betrokken: geluids- en trillingseffecten en in algemene zin schade risico's; veiligheidsaspecten (aantal spoorwegovergangen); effecten op bestaand woon- en leefklimaat; stedenbouwkundige en cultuurhistorische waarden; toekomstbestendigheid en uitbreidbaarheid; maatschappelijke kosten over de gehele levensduur.

5.94.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.94.5 *Reactie 94c*

Indiener geeft aan dat STAR-tracé direct door bestaand woongebied en landschappelijke structuren snijdt, met mogelijk blijvende effecten op geluids- en trillingsbelasting, veiligheid (spoorwegovergangen), oon- en leefklimaat, waardebehoud van woningen. Deze effecten zijn volgens de indiener onmogelijk op te lossen c.q. te voorkomen bij het tracé van de STAR.

5.94.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.94.7 *Reactie 94d*

Indiener verzoekt de aanleg van de Nedersaksenlijn langs de N366 (aan oost- of westzijde) te betrekken in de strategische infrastructuurstudie als volwaardig alternatief, in het bijzonder ten opzichte van het STAR-tracé. Daarbij stelt indiener voor om een station te situeren nabij de Rode Loper.

5.94.8 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.94.9 *Reactie 94e*

Indiener verzoekt een evenwichtige belangenafweging waarin niet uitsluitend wordt gekeken naar aanlegkosten, ook maatschappelijke, ruimtelijke en sociale kosten worden meegewogen en langetermijnkwaliteit zwaarder weegt dan kortetermijnbesparing.

5.94.10 *Beantwoording*

Een maatschappelijke kostenbaten-analyse (MKBA) vormt onderdeel uit van de onderzoeken, welke in deze verkenning uitgevoerd zullen worden. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces, inclusief de rol van de MKBA daarin.

5.94.11 *Reactie 94f*

Indiener verzoekt direct aanwonenden formeel en tijdig te betrekken in een transparant participatieproces.

5.94.12 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).

5.94.13 *Reactie 94g*

Indiener verneemt uit diverse bronnen dat er afspraken en verplichtingen zouden bestaan tussen de gemeente Stadskanaal en bepaalde partijen met betrekking tot het Philipsterrein, op basis waarvan de gemeente een voorkeur voor het Philipsterrein als stationslocatie zou hebben bepaald. Indiener verzoekt om transparantie hierover en om de verzekering dat dit, indien aan de orde, op geen enkele wijze van invloed is op de tracé- en stationslocatiekeuze en besluitvorming.

5.94.14 *Beantwoording*

In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. In de concept-notitie kansrijke oplossingen zal de beoordeling van verschillende oplossingsrichtingen worden weergegeven. Deze concept-notitie zal ook ter inzage worden gelegd in de zomer van 2027.

5.94.15 *Reactie 94h*

Indiener stelt dat de uitspraak van de planontwikkelaar van ProRail, Martin de Vries, in het Dagblad van het Noorden van 12 februari 2026 de indruk wekt dat er al een tracé is bepaald en verzoekt hierover duidelijkheid.

5.94.16 *Beantwoording*

Het exacte tracé, de locatie van het station en de dienstregeling zijn op dit moment nog niet bekend en zullen in een later stadium van het proces worden bepaald. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt.

5.95 **Reactie 95 | 108195454 | Particulier**

5.95.1 *Reactie 95a*

Indiener stelt voor het tracé niet langs de bestaande 380kV hoogspanningsmasten bij de Emmerhoutstraat in Weerdingen te leggen, omdat de spoorlijn in dat geval op circa 200 meter van de woning komt te liggen. Dit leidt volgens de indiener tot onaanvaardbare geluids- en privacy-overlast.

5.95.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.95.3 *Reactie 95b*

Indiener stelt voor de reistijdwinst van de Nedersaksenlijn ten opzichte van het bestaande busvervoer tussen Emmen en Groningen nader te onderbouwen, aangezien de huidige bus meerdere malen per uur rijdt en er minder dan een uur over doet, terwijl de trein volgens ProRail een uur zal duren.

5.95.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.95.5 *Reactie 95c*

Indiener stelt voor bij de tracékeuze rekening te houden met de aanwezigheid van een dassenburcht op landgoed Eising in de directe omgeving van de Emmerhoutstraat, en de gevolgen voor de leefomgeving van de das vooraf te onderzoeken.

5.95.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.95.7 *Reactie 95d*

Indiener stelt voor een inventariserend archeologisch veldonderzoek uit te voeren in het gebied tussen Roswinkel en Nieuw-Weerdinge alvorens

bodemingrepen worden toegestaan, gezien de middelhoge tot hoge trefkans op archeologische waarden in dit gebied.

5.95.8 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.95.9 *Reactie 95e*

Indiener stelt voor de waardedaling van woningen langs het tracé te compenseren en verzoekt, indien het tracé toch langs Weerdinge wordt gelegd, tot volledige schadeloosstelling voor zowel materiële als immateriële schade aan woongenot, uitzicht, privacy en woningwaarde.

5.95.10 *Beantwoording*

In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken. Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald. In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn. Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

5.95.11 *Reactie 95f*

Indiener vreest dat de aanleg van de Nedersaksenlijn langs de woning dit vrije uitzicht ernstig zal verstoren, en dat eventuele geluidwerende maatregelen zoals een geluidsmuur het vrije uitzicht volledig teniet zullen doen.

5.95.12 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.95.13 *Reactie 95g*

Indiener vreest dat het treinverkeer een verstoring van flora en fauna zal opleveren.

5.95.14 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.96 Reactie 96 | 108195804 | Particulier

5.96.1 *Reactie 96a*

Indiener stelt voor van station Emmen-Zuid het hoofdstation te maken, als mobiliteitspoort met goede verbindingen per spoor, bus, taxi, auto en fiets, en wijst op de reeds aanwezige uitstekende verbindingen via de N34, N391 en A37 en de stedenbouwkundige uitbreidingsplannen langs de Laan naar Nieuw-Amsterdam.

5.96.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.96.3 *Reactie 96b*

Indiener stelt voor een heldere keuze te maken voor uitsluitend verdiepte aanleg van het spoor door Emmen, deels met overkluizing.

5.96.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.96.5 *Reactie 96c*

Indiener stelt voor mooie wandel- en fietsroutes te realiseren vanaf het station centrum naar het Rensenpark, de Hoofdstraat en de Onderwijs-campus en het ziekenhuis.

5.96.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.97 Reactie 97 | 108197329 | Particulier

5.97.1 *Reactie 97a*

Indiener geeft aan dat het tracé van Ter Apel naar Emmen via de N391 aan de noord-/westkant een zeer negatieve impact zal hebben op het woongenot, omdat het spoor op circa 600 meter van zijn achtertuin zal komen te liggen.

5.97.2 *Beantwoording*

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en wordt in een later stadium van het proces bepaald. Als dit gebied onderdeel wordt van het tracé, dan wordt de reactie van indiener door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.97.3 *Reactie 97b*

Indiener geeft aan dat het geluid een negatieve impact zal hebben op de bestaande natuur.

5.97.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.97.5 *Reactie 97c*

Indiener maakt zich zorgen over de cumulatie van geluidsbelasting, aangezien reeds sprake is van verkeerslawaaai van de N391, geluid van het lawaaisportcentrum Pottendijk en Heli Holland binnen gehoorsafstand, en hoorbare windmolens bij hardere wind; toevoeging van treinlawaaai zou de geluidsbelasting onaanvaardbaar maken.

5.97.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.97.7 *Reactie 97d*

Indiener maakt zich zorgen over een negatief effect van de spoorlijn op de woningwaarde en over mogelijke verzakkingen door trillingen, mede gezien de veenbodem in Nieuw-Weerdinge.

5.97.8 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2). In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken. Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald.

In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot

afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn.

Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

5.98 Reactie 98 | 108197443 | Bedrijf/organisatie

5.98.1 *Reactie 98a*

Indiener verzoekt om zorgvuldig geotechnisch en hydrologisch onderzoek en een vroegtijdige risicoanalyse met preventieve maatregelen, en vraagt of ProRail garant staat voor een schaderegeling indien schade zich voordoet.

5.98.2 *Beantwoording*

In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken. Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald. In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn. Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

5.98.3 *Reactie 98b*

Indiener wijst op mogelijke gevolgen van een toename van spoorbewegingen voor geluid, trillingen, fijnstof, slaapcomfort en veiligheidsgevoel, en verzoekt om een volwaardige leefomgevingsanalyse inclusief maatregelen zoals stille dwarsliggers of raildempers.

5.98.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

- 5.98.5 *Reactie 98c*
Indiener stelt voor een verbrede brug of rondweg te onderzoeken als mogelijke optie voor verkeersveiligheid en doorstroming wanneer meer treinverkeer door Daarlerveen rijdt.
- 5.98.6 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.98.7 *Reactie 98d*
Indiener verzoekt in alle scenario's nadrukkelijk rekening te houden met voldoende OV-capaciteit voor kleine kernen, veilige loop- en fietsverbindingen naar het station en een zorgvuldige landschappelijke inpassing nabij de leefomgeving.
- 5.98.8 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4). Hierbij wordt opgemerkt dat de provincie concessiehouder is voor het busvervoer en de gemeente verantwoordelijk is voor de fietsinfrastructuur. Deze verantwoordelijkheden liggen daarmee buiten de directe bevoegdheid van de projectorganisatie, maar worden wel meegenomen in de afstemming met de betrokken partijen.
- 5.98.9 *Reactie 98e*
Indiener verzoekt aandacht voor de esthetische inpassing van de elektrificatie.
- 5.98.10 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.98.11 *Reactie 98f*
Indiener vraagt om het behoud van station Daarlerveen, omdat het belangrijk is voor de bereikbaarheid van jongeren en scholieren en gebruikt wordt door forenzen.
- 5.98.12 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.98.13 *Reactie 98e*
Indiener vraagt om het doortrekken van de lijn Hardenberg–Almelo rechtstreeks naar Enschede.

- 5.98.14** *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.98.15** *Reactie 98f*
Indiener vraagt om een overstapperron bij Mariënborg/Hardenberg richting Groningen.
- 5.98.16** *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.98.17** *Reactie 98g*
Indiener vraagt om de elektrificatie toekomstgericht uit te voeren, waarbij rekening wordt gehouden met wat nodig is voor de Nedersaksenlijn. Dit betekent dat ook in de voorfase contact wordt gelegd met ProRail en Blauwnet, zodat bij de op korte termijn geplande verdere elektrificatie van het traject Almelo–Hardenberg alvast rekening kan worden gehouden met de komst van de Nedersaksenlijn.
- 5.98.18** *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.98.19** *Reactie 98h*
Indiener vraagt om de MIRT-integrale gebiedsaanpak in acht te nemen.
- 5.98.20** *Beantwoording*
Wij nemen de MIRT-integrale gebiedsaanpak in acht. In paragraaf 3.1.4 vindt u een overzicht van het MIRT-proces dat wij hierbij volgen.

5.99 Reactie 99 | 108197486 | Particulier

- 5.99.1** *Reactie 99a*
Indiener geeft aan als inwoner niet actief te zijn geïnformeerd over het exacte tracé, de ruimtelijke gevolgen, mogelijke onteigeningen en concrete maatregelen tegen overlast, en acht dit onzorgvuldig gezien de aanzienlijke impact op direct omwonenden.
- 5.99.2** *Beantwoording*

In de MIRT-Verkenning onderzoeken we een aantal mogelijke tracés, stations en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken.

In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen we gaan raken. Deze fase start dus op zijn vroegst in 2029. Dan gaan we met de eigenaar in gesprek, om het proces van grondverwerving uit te leggen. Onteigening is daarbij nooit de insteek, onteigening is pas aan de orde als we er minnelijk niet met de eigenaar uit komen.

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3). Hier vindt u meer informatie over de tools die worden gebruikt om informatie over het project te verspreiden.

5.99.3 *Reactie 99b*

Indiener wijst op de mogelijke gevolgen voor bewoners langs de Siepelveenwijk, het Verbindingskanaal en de Lage Wijk in Nieuw-Weerdinge wat betreft uitzicht, geluidsbelasting, veiligheid en woningbehoud.

5.99.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.99.5 *Reactie 99c*

Indiener wijst op de cumulatieve overlastbelasting door het verkeer op de N391, windturbines, activiteiten bij Pottendijk en helikopterbewegingen.

5.99.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.99.7 *Reactie 99d*

Indiener verzoekt om een onafhankelijk geluidsonderzoek specifiek voor dit tracédeel, inzicht in cumulatieve geluidsbelasting en reservering van middelen voor geluidswerende maatregelen waaronder geluidsschermen bij woonlinten.

5.99.8 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.99.9 *Reactie 99e*

Indiener vraagt duidelijkheid over het gebruik van de lijn: uitsluitend passagiersvervoer of ook goederenvervoer, vervoer van gevaarlijke stoffen, militaire transporten en gebruik in avond- en nachturen.

- 5.99.10 *Beantwoording*
Of goederen- of militair vervoer onderdeel wordt van de Nedersaksenlijn is op dit moment nog niet besloten. Dit zal in de loop van de MIRT-verkenning worden onderzocht en afgewogen. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt.
- 5.99.11 *Reactie 99f*
Indiener stelt voor brede groene zones, versterkende houtwallen, nieuwe natuurstroken als buffer, ecologische verbindingzones en waterberging gecombineerd met natuurontwikkeling langs het spoor aan te leggen.
- 5.99.12 *Beantwoording*
Aandachtspunten die betrekking hebben op de natuurcompensatie voor de Nedersaksenlijn worden meegenomen als aandachtspunt in deze verkenning en als onderdeel van het beoordelingskader. De overige opmerkingen van indiener worden door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).
- 5.99.13 *Reactie 99g*
Indiener verzoekt om een integrale leefbaarheidsanalyse waarin niet alleen reistijdwinst, maar ook sociale en ruimtelijke effecten worden meegenomen.
- 5.99.14 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.99.15 *Reactie 99h*
Indiener vraagt om het participatieproces voor dit trajectdeel alsnog zorgvuldig te doorlopen en daarbij meer transparantie te bieden.
- 5.99.16 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3). De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3). We hechten veel waarde aan transparante en evenwichtige communicatie over de Nedersaksenlijn. Er komen formele inspraakmomenten op het concept-NKO/NRD in 2027 en op het concept-voorkeursalternatief in 2028. In paragraaf 3.1.6 staat op welke momenten voorgenomen besluiten voor komen te liggen voor inspraak.
- 5.99.17 *Reactie 99i*
Indiener vraagt om bewoners actief te informeren vóór verdere besluitvorming.

- 5.99.18 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).
- 5.99.19 *Reactie 99j*
Indiener vraagt om volledige inzage te geven in tracé, geluidsbelasting en gebruik.
- 5.99.20 *Beantwoording*
In de verkenningsfase wordt gewerkt van grof naar fijn, met als doel een advies voor een voorkeursalternatief eind 2028. In de verkenningsfase wordt gewerkt van grof naar fijn, met als doel een advies voor een voorkeursalternatief eind 2028. Vanaf dat moment is het tracé bekend. In de daaropvolgende studie- en planfase wordt concreet onderzoek gedaan naar de geluidbelasting, op basis van het beoogde gebruik van de lijn.
- 5.99.21 *Reactie 99k*
Indiener vraagt om geluidsschermen en andere mitigerende maatregelen financieel en planologisch te borgen.
- 5.99.22 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.100 Reactie 100 | 108197987 | Particulier**
- 5.100.1 *Reactie 100a*
Indiener geeft aan dat het logischer is om de trein langs de rondweg te laten lopen met een tussenstation op de Meerdijk, dit ook in verband met het goederenverkeer (en niet langs de Boksdooen of Wolfsbergenweg)
- 5.100.2 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.100.3 *Reactie 100b*
Indiener geeft aan bezorgd te zijn over de waardedaling van zijn woning als gevolg van de aanleg van de NSL.
- 5.100.4 *Beantwoording*
In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken. Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere

eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald.

In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn.

Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

5.100.5 *Reactie 100c*

Indiener stelt voor om de trein langs de ringweg te laten rijden met een tussenstation bij de Meerdijk, ook in verband met goederenvervoer.

5.100.6 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.100.7 *Reactie 100d*

Indiener stelt voor om station Boksdooen in het stadscentrum te plaatsen, in aansluiting op WildLands.

5.100.8 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.100.9 *Reactie 100e*

Indiener waarschuwt dat de trein gedeeltelijk langs een verzorgingstehuis in Boksdooen zou rijden, waardoor de bewoners beperkt zouden zijn in hun mogelijkheden om in de omgeving te wandelen.

5.100.10 *Beantwoording*

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en wordt in een later stadium van het proces bepaald. Als dit gebied onderdeel wordt van het tracé, dan wordt de reactie van indiener door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase

of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.101 Reactie 101 | 108198059 | Particulier

5.101.1 Reactie 101a

Indiener geeft aan dat het logischer is om de trein langs de rondweg te laten lopen met een tussenstation op de Meerdijk, dit ook in verband met het goederenverkeer (en niet langs de Boksdooen of Wolfsbergenweg)

5.101.2 Beantwoording

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.101.3 Reactie 101b

Indiener geeft aan bezorgd te zijn over de waardedaling van zijn woning als gevolg van de aanleg van de NSL.

5.101.4 Beantwoording

In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken.

Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald.

In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn.

Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

5.101.5 Reactie 101c

Indiener stelt voor om de trein langs de ringweg te laten rijden met een tussenstation bij de Meerdijk, ook in verband met goederenvervoer.

5.101.6 Beantwoording

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.101.7 *Reactie 101d*

Indiener stelt voor om station Boksdoo in het stadscentrum te plaatsen, in aansluiting op WildLands.

5.101.8 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.101.9 *Reactie 101e*

Indiener waarschuwt dat de trein gedeeltelijk langs een verzorgingstehuis zou rijden, waardoor de bewoners beperkt zouden zijn in hun mogelijkheden om in de omgeving te wandelen.

5.101.10 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.102 **Reactie 102 | 108198187 | Particulier**

5.102.1 *Reactie 102a*

Indiener stelt voor ook ongelijkvloerse kruisingen door het (deels) verzinken van de spoorlijnen of door viaducten te onderzoeken en een alternatieve route parallel aan het tracé van de A7 te verkennen, omdat dit veel problemen voor inwoners kan oplossen.

5.102.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.102.3 *Reactie 102b*

Indiener stelt voor dieseltreinen te vervangen door treinen die gebruikmaken van duurzame energie, bijvoorbeeld door elektrificatie van het spoor.

5.102.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.102.5 *Reactie 102c*

Indiener verzoekt om onderzoek naar compensatie voor geluidshinder en trillingen.

5.102.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.102.7 *Reactie 102d*

Indiener verzoekt te onderzoeken of de nachtrust van aanwonenden geborgd kan worden door een nachtvenster in te stellen.

5.102.8 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.102.9 *Reactie 102e*

Indiener wil graag op de hoogte gehouden worden tijdens alle fases van de ontwikkelingen rond de Nedersaksenlijn, voor zover deze van invloed zijn op de gemeente Midden-Groningen.

5.102.10 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).

5.102.11 *Reactie 102e*

Indiener is naast het ontvangen van informatie en het kunnen reageren ook bereid om een en ander nader toe te lichten en te participeren in bijeenkomsten, adviesgroepen of een andere passende participatievorm.

5.102.12 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).

5.103 **Reactie 103 | 108198230 | Bedrijf/organisatie**

5.103.1 *Reactie 103a*

Indiener pleit voor een betere aansluiting met het hoger onderwijs. De RU Groningen, de TU Twente (via Emmen en Hardenberg) en MBO-instellingen zijn vanuit dit gebied moeilijk bereikbaar, wat zorgt voor lange reistijden, hoge kamerprijzen en het wegtrekken van talent uit de regio. Tussen

Veendam en Emmen wordt een 'missing link' ervaren, waardoor mensen gedwongen worden de auto te nemen.

5.103.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.103.3 *Reactie 103b*

Indiener pleit sterk voor aanleg van de Nedersaksenlijn langs Ter Apel, omdat dit de zuidelijke toegang wordt tot het toeristisch-recreatieve bedrijfsleven in de regio Westerwolde en bijdraagt aan de bereikbaarheid van voorzieningen zoals scholen in het gebied.

5.103.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.103.5 *Reactie 103c*

Indiener stelt dat de aanleg van een elektrische spoorverbinding in de regio een bijdrage levert aan een duurzamer resultaat.

5.103.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.103.7 *Reactie 103d*

Indiener stelt voor het voormalige STAR-spoortracé in te richten als groene verbindingszone naar het nieuwe station van Ter Apel, inclusief een nieuwe verbinding over het Stads Ter Apelkanaal op de fundamenteën van de oude spoorbrug, uitsluitend toegankelijk voor voetgangers en fietsers.

5.103.8 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.104 **Reactie 104 | 108198562 | Bedrijf/organisatie**

5.104.1 *Reactie 104a*

Indiener geeft aan niet achter de komst van de Nedersaksenlijn te staan, omdat de leefbaarheid in het gebied al onder druk staat door asielzoekers, lawaai van windparken, kartbanen en druk verkeer op de N391.

5.104.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als

aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.104.3 *Reactie 104b*

Indiener stelt compensatie van landbouwgrond aan de orde.

5.104.4 *Beantwoording*

In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken. Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald. In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn. Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

5.105 **Reactie 105 | 108198623 | Particulier**

5.105.1 *Reactie 105a*

Indiener stelt voor het tracé zover mogelijk buiten de bebouwing aan te leggen, langs de N366 of langs de Mondenweg N379.

5.105.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.105.3 *Reactie 105b*

Indiener vraagt of er goederenvervoer over de Nedersaksenlijn zal gaan rijden.

5.105.4 *Beantwoording*

Welk type vrachtwagen er op de Nedersaksenlijn zal rijden is op dit moment nog niet besloten. Dit zal in de loop van de MIRT-verkenning worden onderzocht en afgewogen. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt. Het participatieplan, zoals uitgelegd in paragraaf 4.4.3, laat zien welke

inspanningen worden geleverd om in gesprek te gaan met de mensen die door de trein worden getroffen.

5.106 Reactie 106 | 108199253 | Bedrijf/organisatie

5.106.1 *Reactie 106a*

Indiener verzoekt geen onomkeerbare ruimtelijke besluiten te nemen zolang het tracé niet vaststaat, woningbouwbesluitvorming los te koppelen van speculatieve stationslocaties, en eerst volledige duidelijkheid te verschaffen over tracé, gebruik, geluidsbelasting en veiligheidsaspecten.

5.106.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.106.3 *Reactie 106b*

Indiener geeft aan dat een zorgvuldige ruimtelijke besluitvorming een transparante afweging van alternatieven vereist. In deze afweging worden onder meer de volgende aspecten betrokken: geluids- en trillingseffecten en in algemene zin schade risico's; veiligheidsaspecten (aantal spoorwegovergangen); effecten op bestaand woon- en leefklimaat; stedenbouwkundige en cultuurhistorische waarden; toekomstbestendigheid en uitbreidbaarheid; maatschappelijke kosten over de gehele levensduur.

5.106.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.106.5 *Reactie 106c*

Indiener geeft aan dat STAR-tracé direct door bestaand woongebied en landschappelijke structuren snijdt, met mogelijk blijvende effecten op geluids- en trillingsbelasting, veiligheid (spoorwegovergangen), oon- en leefklimaat, waardebehoud van woningen. Deze effecten zijn volgens de indiener onmogelijk op te lossen c.q. te voorkomen bij het tracé van de STAR.

5.106.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.106.7 *Reactie 106d*

Indiener verzoekt de aanleg van de Nedersaksenlijn langs de N366 (aan oost- of westzijde) te betrekken in de strategische infrastructuurstudie als volwaardig alternatief, in het bijzonder ten opzichte van het STAR-tracé. Daarbij stelt indiener voor om een station te situeren nabij de Rode Loper.

- 5.106.8 Beantwoording**
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.106.9 Reactie 106e**
Indiener verzoekt een evenwichtige belangenafweging waarin niet uitsluitend wordt gekeken naar aanlegkosten, ook maatschappelijke, ruimtelijke en sociale kosten worden meegewogen en langetermijnkwaliteit zwaarder weegt dan kortetermijnbesparing.
- 5.106.10 Beantwoording**
Een maatschappelijke kostenbaten-analyse (MKBA) vormt onderdeel uit van de onderzoeken, welke in deze verkenning uitgevoerd zullen worden. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces, inclusief de rol van de MKBA daarin.
- 5.106.11 Reactie 106f**
Indiener verzoekt direct aanwonenden formeel en tijdig te betrekken in een transparant participatieproces.
- 5.106.12 Beantwoording**
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).
- 5.106.13 Reactie 106g**
Indiener verneemt uit diverse bronnen dat er afspraken en verplichtingen zouden bestaan tussen de gemeente Stadskanaal en bepaalde partijen met betrekking tot het Philipsterrein, op basis waarvan de gemeente een voorkeur voor het Philipsterrein als stationslocatie zou hebben bepaald. Indiener verzoekt om transparantie hierover en om de verzekering dat dit, indien aan de orde, op geen enkele wijze van invloed is op de tracé- en stationslocatiekeuze en besluitvorming.
- 5.106.14 Beantwoording**
In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. In de concept-notitie kansrijke oplossingen zal de beoordeling van verschillende oplossingsrichtingen worden weergegeven. Deze concept-notitie zal ook ter inzage worden gelegd in de zomer van 2027.
- 5.106.15 Reactie 106h**
Indiener stelt dat de uitspraak van de planontwikkelaar van ProRail, Martin de Vries, in het Dagblad van het Noorden van 12 februari 2026 de indruk wekt dat er al een tracé is bepaald en verzoekt hierover duidelijkheid.
- 5.106.16 Beantwoording**
Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zie paragraaf 3.1.4 voor een

overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt.

5.107 Reactie 107 | 108199555 | Particulier

5.107.1 *Reactie 107a*

Indiener verzoekt op de hoogte te blijven tijdens de ontwikkeling en zeker vóór een beslissing over de definitieve route.

5.107.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3). Er komen formele inspraakmomenten op het concept-NKO/NRD in 2027 en op het concept-voorkeursalternatief in 2028. Voor een toelichting op deze momenten en het verdere procesverloop verwijzen wij naar paragraaf 3.1.4.

5.107.3 *Reactie 107b*

Indiener stelt voor een weg langs het spoor aan te leggen zodat aanwonenden via de achterzijde hun woning en tuin kunnen bereiken.

5.107.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.107.5 *Reactie 107c*

Indiener stelt diverse vragen over de gevolgen van de spoorlijn tussen Veendam en Stadskanaal richting Emmen voor omwonenden. De vragen gaan over gezondheid (fijnstof, vliegstroom/corrosie, geluidshinder, slaapproblemen, trillingen), veiligheid en privacy, mitigerende maatregelen langs het spoor (geluidsisolatie, geluidsbelasting op de gevel, ruimtebeslag tuinen, achterontsluiting), compensatie van waardevermindering en planschade, bouwafstanden tot het spoor (nieuwbouw en bestaande bouw), en de verwachte frequentie van treinen (ook bij doortrekking richting Emmen).

5.107.6 *Beantwoording*

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zodra de tracé is bekend, zullen de betrokkenen hierover op de juiste wijze worden geïnformeerd. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt. In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken.

Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald.

In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn.

Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

5.107.7 *Reactie 107d*

Indiener stelt een alternatieve route langs de N366.

5.107.8 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.108 **Reactie 108 | 108199770 | Particulier**

5.108.1 *Reactie 108a*

Indiener stelt voor dat de stations niet alleen geschikt zijn voor de Nedersaksenlijn maar ook voor verbindingen naar ten minste Midden-Nederland.

5.108.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.108.3 *Reactie 108b*

Indiener stelt voor vanuit Hengelo door te rijden naar Zwolle via Wierden, Nijverdal en Raalte of naar Apeldoorn via Goor, Lochem en Zutphen.

5.108.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk

worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.108.5 *Reactie 108c*

Indiener verzoekt capaciteit te reserveren voor de plannen van Bentheimer Eisenbahn op het traject Stadskanaal-Emmen-Coevorden.

5.108.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.108.7 *Reactie 108d*

Indiener stelt voor twee alternatieven naast elkaar uit te werken: een route via de omgeving Westlaren richting Assen-Noord/Vries naar Groningen via bestaand spoor, en een route via Winschoten-Delfzijl-Winsum naar Groningen die Oost- en Noordoost-Groningen beter bedient.

5.108.8 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.108.9 *Reactie 108e*

Indiener vraagt om verdubbeling van het spoor op het traject Stadskanaal-Emmen-Hardenberg-Almelo.

5.108.10 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.108.11 *Reactie 108f*

Indiener vraagt om maatregelen tegen geluidsoverlast.

5.108.12 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.108.13 *Reactie 108g*

Indiener stelt dat er op het traject Stadskanaal-Emmen-Hardenberg-Almelo waarschijnlijk een tunnel nodig zal zijn.

5.108.14 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.109 Reactie 109 | 108200555 | Particulier

5.109.1 *Reactie 109a*

Indiener wijst op structurele geluidsoverlast, trillingen en verlies van rust als gevolg van de aanleg van een spoorlijn op korte afstand van woningen, en uit onzekerheid over geluid, trillingen en veiligheid.

5.109.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.109.3 *Reactie 109b*

Indiener geeft aan dat de bewoners van de Siepelveenwijk niet tijdig en actief zijn betrokken bij de planvorming en dat er geen duidelijke en transparante communicatie is geweest over de gevolgen voor woningen en leefomgeving, en verzoekt om vroegtijdige betrokkenheid en serieuze inspraak over alternatieven.

5.109.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3). Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zodra het tracé is bekend, zullen de betrokkenen hierover op de juiste wijze worden geïnformeerd. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt. De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3). We hechten veel waarde aan transparante en evenwichtige communicatie over de Nedersaksenlijn. Er komen formele inspraakmomenten op het concept-NKO/NRD in 2027 en op het concept-voorkeursalternatief in 2028. In paragraaf 3.1.6 staat op welke momenten voorgenomen besluiten voor komen te liggen voor inspraak.

5.109.5 *Reactie 109c*

Indiener stelt dat de route langs Siepelveen onwenselijk is omdat deze te dicht bij bestaande woonwijken ligt. Indiener vraagt om aantoonbaar en transparant onderzoek naar alternatieven langs de bestaande infrastructuur of buiten de woonwijken.

5.109.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.109.7 *Reactie 109d*

Indiener stelt dat het huidige plan de negatieve effecten concentreert bij een kleine groep huishoudens aan Siepelveen en dat dit vanuit het evenredigheidsbeginsel onacceptabel is.

5.109.8 Beantwoording

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt.

5.109.9 Reactie 109e

Indiener vraagt aandacht voor waardevermindering van woningen als gevolg van de aanleg van de NSL.

5.109.10 Beantwoording

In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken. Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald. In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn. Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld. De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.109.11 Reactie 109f

Indiener wijst erop dat de aanleg van spoor, bovenleidingen, geluidsschermen en treinverkeer het open en groene karakter van de omgeving ingrijpend verandert en de leefbaarheid van de wijk blijvend aantast.

5.109.12 Beantwoording

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en wordt in een later stadium van het proces bepaald. Als dit gebied onderdeel wordt van het tracé, dan wordt de reactie van indiener door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.109.13 *Reactie 109g*

Indiener verzoekt het huidige tracé langs Siepelveen opnieuw te beoordelen.

5.109.14 *Beantwoording*

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt.

5.110 **Reactie 110 | 108200598 | Particulier**

5.110.1 *Reactie 110a*

Indiener vraagt hoe de gronden die nodig zijn voor de verdubbeling van het spoor tussen Dalen en Nieuw-Amsterdam aangekocht zullen worden.

5.110.2 *Beantwoording*

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt.

5.110.3 *Reactie 110b*

Indiener vraagt hoe de verhoogde frequentie van treinen — en de daarmee gepaard gaande geluidsoverlast — gecompenseerd gaat worden voor aanwonenden van de spoorlijn.

5.110.4 *Beantwoording*

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en wordt in een later stadium van het proces bepaald. Als dit gebied onderdeel wordt van het tracé, dan wordt de reactie van indiener door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken. Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald. In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029.

Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn. Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is

vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

5.110.5 *Reactie 110c*

Indiener vraagt hoe de ongelijkvloerse overgangen binnen de gemeente Nieuw-Amsterdam bij de Nieuweweg, Van Goghstraat en Industrierweg gerealiseerd zullen worden, en hoe het haalbaar is om alle overwegen van een tunnel te voorzien.

5.110.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.110.7 *Reactie 110d*

Indiener wijst erop dat realisatie van ondertunneling bij alle overwegen in Nieuw-Amsterdam tijdens de aanleg een onevenredige druk op het overige wegennet zal leggen.

5.110.8 *Beantwoording*

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en wordt in een later stadium van het proces bepaald. Als dit gebied onderdeel wordt van het tracé, dan wordt de reactie van indiener door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.110.9 *Reactie 110e*

Indiener vraagt of er ook gedacht wordt aan het verbeteren van de bestaande voorzieningen bij station Dalen en Nieuw-Amsterdam, zoals meer fietskluizen en fietsenrekken, en een extra in- en/of uitgang voor auto's op het parkeerterrein bij Nieuw-Amsterdam.

5.110.10 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.111 **Reactie 111 | 108200818 | Particulier**

5.111.1 *Reactie 111a*

Indiener geeft de voorkeur aan een rechtstreeks tracé van Emmen naar Veendam, waarbij het traject Emmen-Stadskanaal langs de N391 en N366 wordt overgeslagen. Als de Nedersaksenlijn toch via Ter Apel moet lopen, stelt indiener voor het spoor aan de zuidkant van de N391 en N366 te laten lopen.

5.111.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.111.3 *Reactie 111b*

Indiener stelt voor om, indien de Nedersaksenlijn langs het traject Emmen – Ter Apel loopt, een opstapplaats te realiseren tussen Emmen en Ter Apel, nabij een dorp, zodat bewoners niet altijd naar Emmen hoeven te reizen.

5.111.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.111.5 *Reactie 111c*

Indiener stelt voor geluidsoverlast te beperken door snelheidsbeperking van treinen of door een station of opstapplaats. Indiener stelt voor horizon-, licht en geluidsoverlast te beperken door geluidswallen en groenstroken, en vraagt om vergoedingen voor maatregelen bij de woning zoals isolatie en geluidswerend glas.

5.111.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2). In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken. Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald. In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn. Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

5.111.7 *Reactie 111d*

Indiener stelt voor groenstroken aan te leggen vóór aanvang van de bouw, zodat deze bij ingebruikname al hun functie vervullen als buffer voor fauna.

5.111.8 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.111.9 *Reactie 111e*

Indiener verzoekt om een onafhankelijk onderzoek naar de mogelijke waardevermindering van woningen als gevolg van de Nedersaksenlijn en stelt als alternatief een vergoeding voor ter compensatie van de waardevermindering.

5.111.10 *Beantwoording*

In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken. Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald. In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn. Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

5.112 **Reactie 112 | 108200882 | Particulier**

5.112.1 *Reactie 112a*

Indiener stelt voor een stationslocatie in Emmen te zoeken aan de rand van de stad, bij voorkeur aan de oost- of zuidzijde, nabij uitvalswegen.

5.112.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

- 5.112.3 *Reactie 112b*
Indiener geeft aan dat een randstation in Emmendennen als voordeel heeft dat het tracé niet dwars door een natuurgebied hoeft te gaan.
- 5.112.4 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.112.5 *Reactie 112c*
Indiener geeft aan dat een route langs de N34 een goed alternatief lijkt.
- 5.112.6 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.112.7 *Reactie 112d*
Indiener stelt voor treinstation Emmen Zuid te verbinden met een nieuw spoor langs de Rondweg richting het stadion.
- 5.112.8 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.112.9 *Reactie 112e*
Indiener stelt voor de trein via Pottendijk richting Ter Apel te laten rijden en het busstation van Emmen te verplaatsen naar de omgeving Noord bij Westeind, Bioscoop en het politiebureau.
- 5.112.10 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.112.11 *Reactie 112f*
Indiener stelt dat een randstation alleen succesvol is als de verbinding met het centrum snel, comfortabel en aantrekkelijk is. Hierbij valt te denken aan een vrije busbaan of HOV-verbinding met hoge frequentie (bijvoorbeeld elke 5 minuten), elektrische shuttleverbindingen, veilige en directe

(snel)fietspaden, en mogelijk in de toekomst een autonome shuttle-oplossing.

5.112.12 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.112.13 *Reactie 112g*

Indiener wijst erop dat rond een nieuw randstation zich kantoren en kennisintensieve bedrijvigheid, hotel- en vergaderfaciliteiten, innovatie- en mobiliteitsgerelateerde bedrijven en woningbouw in gemengde stedelijke vorm kunnen ontwikkelen. De Nedersaksenlijn wordt daarmee niet alleen een vervoersverbinding, maar ook een ruimtelijk-economische motor.

5.112.14 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.113 **Reactie 113 | 108201026 | Particulier**

5.113.1 *Reactie 113a*

Indiener stelt voor informatie over de Nedersaksenlijn te verspreiden via de brievenbus, regionale radio en media of sociale media, en geeft aan dat fysieke informatiebijeenkomsten zoals de georganiseerde informatiebijeenkomsten niet effectief zijn omdat niet iedereen er aan deel kan nemen.

5.113.2 *Beantwoording*

De projectorganisatie heeft de kennisgeving actief onder de aandacht gebracht via regionale en lokale media, gemeenten en sociale media. Aanvullend is alle informatie online raadpleegbaar via het participatieplatform. De wens van indiener om beter geïnformeerd te worden wordt verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).

5.113.3 *Reactie 113b*

Indiener ziet bussen als een betere optie voor de regio Emmen, Ter Apel, Emmer-Compascuum. Dit vervoersmiddel is flexibeler bij werksamenkomsten op de weg of bij slecht weer.

5.113.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.113.5 *Reactie 113c*

Indiener pleit ervoor het project te stoppen en de 1,9 miljard euro terug te geven aan de belastingbetalers als snelste en meest doeltreffende manier om inkomens in Drenthe te verbeteren.

- 5.113.6** *Beantwoording*
Een maatschappelijke kostenbaten-analyse (MKBA) vormt onderdeel uit van de onderzoeken, welke in deze verkenning uitgevoerd zullen worden. Hierbij wordt ook gekeken naar de impact op de Brede Welvaart. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces, inclusief de rol van de MKBA daarin.
- 5.113.7** *Reactie 113d*
Indiener stelt dat de Nedersaksenlijn in de praktijk onbereikbaar zou zijn, omdat de gladheidsbestrijding in de buitengebieden — waar de spoorlijn zou komen te liggen — al jaren tekortschiet, waardoor mensen het spoor niet kunnen bereiken.
- 5.113.8** *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.113.9** *Reactie 113e*
Indiener wijst erop dat treinen kwetsbaar zijn voor gladheid en vallende bladeren, wat extra investeringen en het rooien van bomen langs het spoor vereist.
- 5.113.10** *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.113.11** *Reactie 113f*
Indiener stelt dat dit ten koste gaat van het wandelbos van Staatsbosbeheer langs het traject Emmen–Ter Apel, dat functioneert als geluidsscherm, recreatieve natuur en leefgebied voor beschermde dieren.
- 5.113.12** *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.113.13** *Reactie 113g*
Indiener pleit ervoor om natuur en bosstroken te behouden en het spoor ver van bestaande bomen en bos aan te leggen.
- 5.113.14** *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.113.15 *Reactie 113h*

Indiener vraagt aandacht voor de sloop van woningen die nodig zou zijn om het tracé zo recht mogelijk te houden voor hoge snelheden en lage kosten. Indiener vraagt hoe deze bewoners gecompenseerd worden, wanneer, of zij vooraf een vervangende woning krijgen, wie bepaalt waar deze komt te staan en wat deze mag kosten. Indiener pleit ervoor het tracé zodanig te kiezen dat woningen worden ontzien en sloop wordt voorkomen.

5.113.16 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.113.17 *Reactie 113i*

Indiener wijst erop dat woningen langs het tracé onleefbaar kunnen worden.

5.113.18 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.113.19 *Reactie 113j*

Indiener wijst erop dat alleen binnen een beperkte radius rond stations een gunstig effect wordt ervaren. Daarbuiten wordt het gebied snel onaantrekkelijk, omdat de afstand tot het station dusdanig is dat reizigers net zo goed direct naar station Emmen kunnen rijden en daar overstappen.

5.113.20 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.113.21 *Reactie 113k*

Indiener vraagt aandacht voor het risico op economische schade voor omwonenden, zoals waardevermindering of fysieke schade aan woningen door de aanleg en aanwezigheid van de spoorinfrastructuur.

5.113.22 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2). In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken. Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald. In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de

zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn. Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

5.113.23 *Reactie 113l*

Indiener uit kritiek op het onderzoek waarop de wenselijkheid van de Nedersaksenlijn is gebaseerd, in het bijzonder de Ranglijst Woon aantrekkelijkheid van Atlas Research. Indicatoren zoals huizenprijzen en nachtcultuur zijn volgens indiener niet representatief voor wat inwoners van Noordoost-Nederland belangrijk vinden, zoals welzijn, tevredenheid, vrijheid, rust en geluk. Indiener verzoekt om een onderbouwing die beter aansluit bij de waarden van de regio.

5.113.24 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.113.25 *Reactie 113m*

Indiener vraagt aandacht voor het risico op economische schade voor omwonenden, zoals waardevermindering of fysieke schade aan woningen door de aanleg en aanwezigheid van de spoorinfrastructuur. Indiener verwijst naar ervaringen met de gaswinning in Groningen waarbij staatsbedrijven en investeerders schade niet of moeizaam vergoeden.

5.113.26 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2). In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken. Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald. In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde

zijn. Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

5.114 Reactie 114 | 108201253 | Bedrijf/organisatie

5.114.1 *Reactie 114a*

Indiener stelt voor de spoorlijn aan de zuidkant van de N391/N366 te realiseren.

5.114.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.115 Reactie 115 | 108201307 | Particulier

5.115.1 *Reactie 115a*

Indiener geeft aan informatie bij voorkeur via diverse kanalen te ontvangen: brief en nieuwsbrief per email met mogelijkheid direct te reageren voordat er een besluit wordt genomen. Indiener vraagt om informatie, uitleg met kaarten, tekeningen en toelichting. Omwonenden moeten hun mening kunnen geven via verschillende mogelijkheden, of in een persoonlijk gesprek. De indiener vraagt om inwoners te betrekken met een heldere, eerlijke uitleg en contact.

5.115.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3). Er komen formele inspraakmomenten op het concept-NKO/NRD in 2027 en op het concept-voorkeursalternatief in 2028. Voor een toelichting op deze momenten en het verdere procesverloop verwijzen wij naar paragraaf 3.1.4.

5.115.3 *Reactie 115b*

Indiener geeft aan het nut van de Nedersaksenlijn niet te zien. Een snelbuslijn (N391) Emmen-Ter Apel en Ter Apel-Stadskanaal is volgens de indiener goedkoper en minder belastend voor natuur en omgeving, of voor de biodiversiteit en stikstof. Indiener geeft aan dat snelbussen goedkoper, milieuvriendelijker en sneller te realiseren zijn.

5.115.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk

worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.115.5 *Reactie 115c*

Indiener stelt voor een station in Stadskanaal te realiseren met een directe treinverbinding naar Groningen.

5.115.6 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.115.7 *Reactie 115d*

Indiener geeft aan dat tijdens de voorlichtingsbijeenkomst werd aangegeven dat de route nog niet bekend was, terwijl vooraf sprake was van drie opties. Tijdens de bijeenkomst was slechts één route zichtbaar: Emmen–Ter Apel–Stadskanaal. Indiener vraagt zich af waar de andere twee opties zijn en kreeg hierop geen antwoord.

5.115.8 *Beantwoording*

Het exacte tracé is inderdaad op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt.

5.115.9 *Reactie 115e*

Indiener vraagt aandacht voor de gevolgen van geluidsoverlast, trillingen en veiligheid.

5.115.10 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.115.11 *Reactie 115f*

Indiener maakt zich zorgen over de bosrand bij de woningen, die is aangemerkt als natuurgebied en een populair wandelgebied is voor bewoners. In het gebied komen diverse vogels voor (waaronder roofvogels en spechten), reeën, marters, hazen en fazanten. Tussen de N391 en de bosrand liggen verschillende poelen die functioneren als drinkplaats voor wild en vogels, en in het voorjaar als leefgebied voor kikkers.

5.115.12 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.116 Reactie 116 | 108201370 | Particulier

5.116.1 *Reactie 116a*

Indiener vraagt om duidelijkheid over de aanleg van het dubbelspoor tussen Nieuw-Amsterdam en Dalen en de veilige zone rond het spoor, en verzoekt een plan voor de toegankelijkheid van het spoor in Veenoord.

5.116.2 *Beantwoording*

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt.

5.116.3 *Reactie 116b*

Indiener vraagt wat het ongelijkvloers maken van alle overwegen betekent voor het landschap en de geluidssituatie, en wijst op veiligheidsaspecten van tunnels.

5.116.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.116.5 *Reactie 116c*

Indiener vraagt aandacht voor de veiligheid van station Nieuw-Amsterdam bij bereikbaarheid via tunnels, en stelt dat licht, open inrichting en kunst hierbij kunnen helpen.

5.116.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener over de sociale veiligheid op stations wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2). De overige punten uit de reactie worden door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.117 Reactie 117 | 108201874 | Particulier

5.117.1 *Reactie 117a*

Indiener stelt voor een verbinding naar Duitsland te onderzoeken vanaf station Ter Apel richting Haren, Emmeln of Meppen, ten behoeve van de regio Zuid-Groningen en Zuidoost-Drenthe en aansluiting op het Duitse spoornet.

5.117.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.117.3 *Reactie 117b*

Indiener stelt voor bestaande stations te gebruiken en bij Stadskanaal een nieuw station op het oude Philips-terrein te bouwen, zodat de STAR haar eigen station kan behouden.

5.117.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.117.5 *Reactie 117c*

Indiener stelt voor bij aanwijzing van een ander tracé voor de STAR, zoals via de oude route naar Gasselternijveen en mogelijk richting Gieten of Buinen, het bestaande STAR-station als vertrekpunt te gebruiken.

5.117.6 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.117.7 *Reactie 117d*

Indiener stelt voor een halte of station te realiseren in Musselkanaal.

5.117.8 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.117.9 *Reactie 117e*

Indiener stelt voor een station in Ter Apel te realiseren nabij de centrumafslag van de N366, gunstig gelegen voor het AZC.

5.117.10 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.117.11 *Reactie 117f*

Indiener stelt voor een halte in Nieuw-Weerdinge nabij Pottendijk te realiseren, vergelijkbaar met de halte bij stadion Feijenoord.

5.117.12 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.117.13 *Reactie 117g*

Indiener stelt voor om op het traject Veendam–Emmen de N391 te volgen op het grasstuk aan de kant van Ter Apel. Vanaf Emmen kan ter hoogte van het hoogspanningsstation van Enexis worden afgebogen, om vervolgens geleidelijk naar een verdiepte ligging te gaan en zo de kruising met de Emmerhoutstraat ongelijkvloers te kruisen. Het vrijkomende zand kan elders binnen het project worden hergebruikt. Door parallel aan de N391 te lopen hoeven er — buiten het gedeelte tussen Emmen en de N391 — geen andere percelen doorsneden te worden. Bij de oversteek van de Westerstraat stelt indiener een viaduct voor parallel aan het autoviaduct van de N366.

5.117.14 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.117.15 *Reactie 117h*

Indiener wijst erop dat met de realisatie van de Nedersaksenlijn ook kan worden ingespeeld op bedrijven die goederen via het spoor kunnen vervoeren, waarmee het wegennet wordt ontlast van vrachtverkeer.

5.117.16 *Beantwoording*

Welk type vrachtwagen er op de Nedersaksenlijn zal rijden is op dit moment nog niet besloten. Dit zal in de loop van de MIRT-verkenning worden onderzocht en afgewogen. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt. Het participatieplan, zoals uitgelegd in paragraaf 4.4.3, laat zien welke inspanningen worden geleverd om in gesprek te gaan met de mensen die door de trein worden getroffen. De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.118 **Reactie 118 | 108201985 | Particulier**

5.118.1 *Reactie 118a*

Indiener geeft aan dat de Nedersaksenlijn de oostelijke gebieden en steden een positieve impuls kan geven als deze met ambitie wordt aangelegd (140 km/uur, dubbelsporig, elektrisch).

- 5.118.2** *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.118.3** *Reactie 118b*
Indiener geeft aan dat een hogesnelheidslijn op of nabij de STAR-lijn meer overlast zou veroorzaken en de exploitatie van de STAR ernstig zou bemoeilijken.
- 5.118.4** *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.118.5** *Reactie 118c*
Indiener geeft aan dat velen een station naast het Philips-terrein wensen.
- 5.118.6** *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.118.7** *Reactie 118d*
Indiener beschrijft een gedetailleerde routevariant via Wildervank, het Veendam-Musselkanaalkanaal en Stadskanaal naar Ter Apel en vervolgens langs de N391 en de hoogspanningslijn naar Emmen, met stations als multimodale knooppunten. Indiener benadrukt het belang van gedeeltelijk dubbelspoor tussen Emmen en Gramsbergen en tussen Zuidbroek en Stadskanaal.
- 5.118.8** *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.118.9** *Reactie 118e*
Indiener stelt voor de Nedersaksenlijn ook geschikt te maken voor goederenvervoer.
- 5.118.10** *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en

realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.118.11 *Reactie 118f*

Indiener stelt voor om de bestaande STAR-halte Wildervank te combineren met een halte aan de Nedersaksenlijn.

5.118.12 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.118.13 *Reactie 118g*

Indiener stelt voor om in Stadskanaal een station te realiseren in het gebied tussen de Rode Loper en de aansluiting van de N374 op de N366. Hier is volgens indiener ruimte voor een knooppunt van trein, bus, auto en fiets.

5.118.14 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.118.15 *Reactie 118h*

Indiener stelt voor het station Stadskanaal in twee lagen uit te voeren, met de bussen beneden en de trein erboven. De trein moet hier toch al hoger worden aangelegd om de N374 te kunnen kruisen.

5.118.16 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.118.17 *Reactie 118i*

Indiener stelt voor om richting Ter Apel langs het kanaal en de N366 te lopen en het station Ter Apel te situeren tussen het COA-terrein en de Weerdingermond, opnieuw gecombineerd met een busstation.

5.118.18 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.118.19 *Reactie 118j*

Indiener stelt voor om richting Emmen de N391 en de hoogspanningslijn te volgen, om vervolgens vóór het hoogspanningsstation af te buigen naar het centrum van Emmen en daar aan te sluiten op het bestaande spoor. Het station Emmen zal waarschijnlijk moeten worden vergroot, wat kan door de ruimte van de opstelsporen te benutten. Buiten Emmen kan een nieuwe opstellocatie worden gerealiseerd.

5.118.20 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.118.21 *Reactie 118k*

Indiener heeft voorkeur voor elektrificatie van het tracé.

5.118.22 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.118.23 *Reactie 118l*

Indiener wijst op het belang van een goed busnetwerk met regelmatige frequentie naast de spoorlijn. Als bussen onvoldoende rijden en mensen toch met de auto naar een station moeten, zullen reizigers ervoor kiezen om direct met de auto naar hun bestemming te rijden. Voldoende — en zo nodig extra — exploitatiebudget is essentieel om een goede frequentie van trein en bus te realiseren; zonder dat heeft de regio er niets aan.

5.118.24 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4). Hierbij wordt opgemerkt dat de provincie concessiehouder is voor het busvervoer. Deze verantwoordelijkheden liggen daarmee buiten de directe bevoegdheid van de projectorganisatie, maar worden wel meegenomen in de afstemming met de betrokken partijen.

5.118.25 *Reactie 118m*

Indiener wijst op problemen rond Musselkanaal, waar de oude tracélijn volledig verdwenen is. Daar is een slinger om de bebouwing nodig. Dit leidt tot een onnodig dure spoorlijn met veel bogen, waardoor de hoge snelheid die nodig is om te concurreren met de Q-liners tussen Emmen en Groningen waarschijnlijk niet gehaald kan worden.

5.118.26 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als

aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.119 Reactie 119 | 108202057 | Bedrijf/organisatie

5.119.1 *Reactie 119a*

Indiener stelt voor een 'Nedersaksenpas' te ontwikkelen, vergelijkbaar met Gästekarten in Oostenrijk, die bezoekers toegang of korting biedt op bezienswaardigheden, activiteiten en openbaar vervoer via deelnemende accommodaties of Tourist Info-punten.

5.119.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.119.3 *Reactie 119b*

Indiener vraagt om recreatie en toerisme expliciet en structureel mee te nemen als volwaardige afwegingsfactor binnen het ruimtelijk besluitvormingsproces.

5.119.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.119.5 *Reactie 119c*

Indiener pleit ervoor om ruimtelijke kwaliteit leidend te laten zijn bij tracékeuzes, stationsomgevingen en aansluitende ontwikkelingen, zodat de Nedersaksenlijn bijdraagt aan duurzame versterking van het gebied.

5.119.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.120 Reactie 120 | 108202494 | Particulier

5.120.1 *Reactie 120a*

Indiener stelt voor Emmen-Zuid als hoofdstation te laten fungeren en het tracé vervolgens om de Rietlanden heen naar Ter Apel te laten lopen, zodat er geen treinen achter het Duivenveld langs rijden en de woningbouw wordt gespaard.

5.120.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.120.3 *Reactie 120b*

Indiener geeft aan dat als de route tussen Emmen-Zuid en Emmen gelijk blijft, indiener zich vooral zorgen maakt om de geluidsoverlast en isolatie nodig heeft.

5.120.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2). In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken. Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald. In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn. Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

5.120.5 *Reactie 120c*

Indiener stelt voor het nieuwe spoor aan de kant van het industrieterrein aan te leggen en niet aan de kant van het Duivenveld.

5.120.6 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.121 **Reactie 121 | 108203072 | Particulier**

5.121.1 *Reactie 121a*

Indiener stelt voor een stationslocatie in Emmen te zoeken aan de rand van de stad, bij voorkeur aan de oost- of zuidzijde, nabij uitvalswegen.

5.121.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk

worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.121.3 *Reactie 121b*

Indiener geeft aan dat een randstation in Emmendennen als voordeel heeft dat het tracé niet dwars door een natuurgebied hoeft te gaan.

5.121.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.121.5 *Reactie 121c*

Indiener geeft aan dat een route langs de N34 een goed alternatief lijkt.

5.121.6 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.121.7 *Reactie 121d*

Indiener stelt voor treinstation Emmen Zuid te verbinden met een nieuw spoor langs de Rondweg richting het stadion.

5.121.8 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.121.9 *Reactie 121e*

Indiener stelt voor de trein via Pottendijk richting Ter Apel te laten rijden en het busstation van Emmen te verplaatsen naar de omgeving Noord bij Westeind, Bioscoop en het politiebureau.

5.121.10 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.121.11 *Reactie 121f*

Indiener stelt dat een randstation alleen succesvol is als de verbinding met het centrum snel, comfortabel en aantrekkelijk is. Hierbij valt te denken aan een vrije busbaan of HOV-verbinding met hoge frequentie (bijvoorbeeld elke 5 minuten), elektrische shuttleverbindingen, veilige en directe (snel)fietspaden, en mogelijk in de toekomst een autonome shuttle-oplossing.

5.121.12 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.121.13 *Reactie 121g*

Indiener wijst erop dat rond een nieuw randstation zich kantoren en kennisintensieve bedrijvigheid, hotel- en vergaderfaciliteiten, innovatie- en mobiliteitsgerelateerde bedrijven en woningbouw in gemengde stedelijke vorm kunnen ontwikkelen. De Nedersaksenlijn wordt daarmee niet alleen een vervoersverbinding, maar ook een ruimtelijk-economische motor.

5.121.14 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.122 **Reactie 122 | 108203304 | Bedrijf/organisatie**

5.122.1 *Reactie 122a*

Indiener stelt dat een transparant, vroegtijdig en doorlopend participatieproces een essentiële voorwaarde vormt voor de planvorming van de NSL.

5.122.2 *Beantwoording*

De projectorganisatie hecht veel waarde aan een zorgvuldig en vroegtijdig participatieproces. Zo worden reacties op conceptplannen actief opgehaald vóórdat besluiten definitief worden genomen, en is er doorlopend ruimte voor inbreng van bewoners, belanghebbenden en andere betrokkenen. De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).

5.122.3 *Reactie 122b*

Indiener stelt dat het wenselijk is het spoor in het stedelijk gebied van Emmen, waar haalbaar, ondergronds of verdiept aan te leggen of zodanig te ontwerpen dat toekomstige ondertunneling mogelijk blijft.

5.122.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

- 5.122.5** *Reactie 122c*
Indiener stelt dat tijdige ruimtelijke reserveringen en integrale afstemming met andere infrastructuurprojecten noodzakelijk zijn om een adaptief en robuust mobiliteitssysteem te realiseren.
- 5.122.6** *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).
- 5.122.7** *Reactie 122d*
Indiener stelt voor de Nedersaksenlijn expliciet te verbinden met de bestaande economische structuur van de regio Emmen, met name het industriële cluster gericht op chemie, polymeren, maakindustrie en energie, door bestaande spooraansluitingen te behouden en te verbeteren en directe verbindingen met internationale corridors te onderzoeken.
- 5.122.8** *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).
- 5.122.9** *Reactie 122e*
Indiener stelt voor station Emmen-Centrum te ontwikkelen als een volwaardig, toekomstbestendig en multimodaal stedelijk knooppunt op een schaal passend bij een regionale centrumstad, met ruimte voor hogere frequenties, interregionale verbindingen en integratie met stedelijke functies.
- 5.122.10** *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).
- 5.122.11** *Reactie 122f*
Indiener stelt voor een hoogwaardige variant van de Nedersaksenlijn te kiezen die geschikt is voor elektrificatie, hogere snelheden en een mogelijke intercity-achtige dienstregeling, met tijdige ruimtelijke reserveringen om toekomstige uitbreidingen niet te belemmeren.
- 5.122.12** *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.123 Reactie 123 | 108203462 | Particulier

- 5.123.1** *Reactie 123a*

Indiener geeft aan dat de elektrificatie van de spoorlijn tussen Almelo en Mariëberg een belangrijke investering is in duurzaam en toekomstbestendig openbaar vervoer binnen de provincie.

5.123.2 *Beantwoording*

De elektrificatie van het traject Almelo–Marienberg staat gepland om in 2027 te starten. Voor meer informatie over dit project wordt verwezen naar de projectpagina van ProRail:
<https://www.prorail.nl/projecten/elektrificatie-almelo-marienberg>.

5.123.3 *Reactie 123b*

Indiener stelt dat Bergentheim een treinstation nodig heeft.

5.123.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.124 **Reactie 124 | 108204295 | Bedrijf/organisatie**

5.124.1 *Reactie 124a*

Indiener stelt dat naast de Nedersaksenlijn ook de lijnen Zwolle-Emmen en Groningen-Bad Nieuwenschans dubbelsporig moeten worden en dat de lijn Groningen-Bad Nieuwenschans een bovenleiding moet krijgen van 1500 (1800) volt gelijkspanning.

5.124.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.124.3 *Reactie 124b*

Indiener stelt voor het tracé van de Nedersaksenlijn te laten lopen via Enschede, Coevorden, Emmen, Ter Apel, Musselkanaal en Stadskanaal richting Veendam en vervolgens Groningen en Leeuwarden, volledig dubbelsporig.

5.124.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.124.5 *Reactie 124c*

Indiener stelt voor het gehele traject te elektrificeren met 1500 (1800) volt, zodat een homogene treindienst met sneller optrekken en beter remmen mogelijk wordt en treinen van NS en goederentreinen ook bij stremmingen naar Groningen en Leeuwarden kunnen rijden.

5.124.6 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.124.7 *Reactie 124d*

Indiener stelt voor om de Intercity en stoptrein volledig van elkaar te scheiden, naar voorbeeld van de Japanse Shinkansen die een eigen netwerk heeft. Lijnen functioneren in dit voorstel als zelfstandige corridors. Het bestaande landelijke spoor wordt opgedeeld in corridors voor stoptreinen/Sprinters en goederentreinen, en voor de Intercity wordt een nieuw netwerk aangelegd.

5.124.8 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.124.9 *Reactie 124e*

Indiener stelt dat de corridor zes wissels en twee rolbruggen nodig heeft om een hoge frequentie en betrouwbare dienstregeling te kunnen uitvoeren. Daarnaast zijn bij verschillende stations wissels nodig om bij calamiteiten en/of onderhoud treinen te kunnen keren of de betreffende plek voorbij te kunnen laten rijden.

5.124.10 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.124.11 *Reactie 124g*

Indiener stelt dat traditionele opstelterreinen — met verzamelingen wissels en sporen, blootstelling aan vandalisme (graffiti) en weersinvloeden, en onnodige rangeerbewegingen en taxiritten voor personeel — inefficiënt zijn. Indiener stelt voor het opstelterrein onderdeel te maken van de dienstregeling, zonder wissels, met rolbruggen aan weerszijden van een overdekte remise.

5.124.12 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als

aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.125 Reactie 125 | 108204386 | Bedrijf/organisatie

5.125.1 *Reactie 125a*

Indiener stelt voor het tracé te positioneren tussen het COA-terrein en de N366, zodat toekomstig industrieterrein niet wordt doorsneden en woonbebouwing niet onnodig onder druk komt te staan.

5.125.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.125.3 *Reactie 125b*

Indiener stelt voor de kanaaloversteek bij de Weerdingerstraat uit te voeren als een lage vaste verbinding, eventueel in combinatie met een verdiept gedeelte van de Weerdingerstraat, zodat verhoogde infrastructuur of een complex stationsontwerp niet nodig is.

5.125.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.125.5 *Reactie 125c*

Indiener stelt voor het station te voorzien van goede verlichting, overzichtelijkheid en een vorm van actief beheer, bijvoorbeeld in combinatie met een semi-bewaakte opzet en een kleinschalige horeca- of publieksfunctie.

5.125.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.125.7 *Reactie 125d*

Indiener verzoekt een aansluiting van het goederenvervoer op het bedrijventerrein 't Heem en Zuidoost-Groningen te onderzoeken.

5.125.8 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en

realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.125.9 *Reactie 125e*

Indiener verzoekt een nog te ontwikkelen tracé naar de Eemshaven te onderzoeken en te waarborgen dat de aanleg van de Nedersaksenlijn een mogelijke toekomstige verdubbeling van de N366 en N391 niet in de weg staat en dat hinder tijdens de bouwphase zoveel mogelijk wordt beperkt.

5.125.10 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.125.11 *Reactie 125f*

Indiener stelt voor de spoorontwikkeling in Ter Apel zodanig in te passen dat de economische ontwikkelruimte behouden blijft, woongebieden niet onnodig onder druk komen te staan en toekomstige infrastructurele, woningbouw- en industriële uitbreidingen niet worden belemmerd.

5.125.12 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.125.13 *Reactie 125g*

Indiener stelt voor het tracé te positioneren tussen het COA-terrein en de N366 om doorsnijding van toekomstig industrieterrein te voorkomen.

5.125.14 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.125.15 *Reactie 125i*

Indiener stelt voor te kiezen voor een lage kanaaloversteek bij Weerdingermond, omdat het kanaal geen functie als vaarweg heeft.

5.125.16 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.125.17 *Reactie 125j*

Indiener stelt voor het station te situeren nabij de rotonde N366 ter hoogte van de Ter Apelervenen/Weerdingerstraat.

5.125.18 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.125.19 *Reactie 125k*

Indiener verzoekt het station logisch aan te laten sluiten op de bestaande verkeersstructuur en goed te verbinden met het centrum van Ter Apel, in lijn met het centrumplan.

5.125.20 *Beantwoording*

De exacte locatie van het station is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt. De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.125.21 *Reactie 125l*

Indiener wijst op de risico's van doorsnijding van toekomstig industrieterrein, onnodige druk op woongebieden, een verhoogde spoorbaan als barrière, onvoldoende sociale veiligheid rondom het station, belemmering van toekomstige wegbreidingen en langdurige economische schade tijdens de aanleg.

5.125.22 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.125.23 *Reactie 125m*

Indiener geeft aan dat de organisaties bereid zijn om als gezamenlijke gesprekspartner — bij voorkeur via de Stichting Nedersaksenlijn — deel te nemen aan verdere uitwerking en overleg.

5.125.24 *Beantwoording*

Hartelijk dank voor uw bereidheid om direct betrokken te zijn bij het proces en voor uw aanbod om met u in gesprek te gaan. Indien dit relevant blijkt voor de uitwerking van onze tracévarianten, nemen wij mogelijk contact met u op.

5.126 **Reactie 126 | 108207425 | Particulier**

- 5.126.1 *Reactie 126a*
Indiener stelt voor een stationslocatie in Emmen te zoeken aan de rand van de stad, bij voorkeur aan de oost- of zuidzijde, nabij uitvalswegen.
- 5.126.2 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.126.3 *Reactie 126b*
Indiener geeft aan dat een randstation in Emmendennen als voordeel heeft dat het tracé niet dwars door een natuurgebied hoeft te gaan.
- 5.126.4 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.126.5 *Reactie 126c*
Indiener geeft aan dat een route langs de N34 een goed alternatief lijkt.
- 5.126.6 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.126.7 *Reactie 126d*
Indiener stelt voor treinstation Emmen Zuid te verbinden met een nieuw spoor langs de Rondweg richting het stadion.
- 5.126.8 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).
- 5.126.9 *Reactie 126e*
Indiener stelt voor de trein via Pottendijk richting Ter Apel te laten rijden en het busstation van Emmen te verplaatsen naar de omgeving Noord bij Westeind, Bioscoop en het politiebureau.
- 5.126.10 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.126.11 *Reactie 126f*

Indiener stelt dat een randstation alleen succesvol is als de verbinding met het centrum snel, comfortabel en aantrekkelijk is. Hierbij valt te denken aan een vrije busbaan of HOV-verbinding met hoge frequentie (bijvoorbeeld elke 5 minuten), elektrische shuttleverbindingen, veilige en directe (snel)fietspaden, en mogelijk in de toekomst een autonome shuttle-oplossing.

5.126.12 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.126.13 *Reactie 126g*

Indiener wijst erop dat rond een nieuw randstation zich kantoren en kennisintensieve bedrijvigheid, hotel- en vergaderfaciliteiten, innovatie- en mobiliteitsgerelateerde bedrijven en woningbouw in gemengde stedelijke vorm kunnen ontwikkelen. De Nedersaksenlijn wordt daarmee niet alleen een vervoersverbinding, maar ook een ruimtelijk-economische motor.

5.126.14 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.127 **Reactie 127 | 108212331 | Particulier**

5.127.1 *Reactie 127a*

Indiener verzoekt een Kwaliteitsnetwerk voor Landbouwverkeer structureel te koppelen aan en bestuurlijk te borgen binnen de MIRT-verkenning, de plan-MER en het projectbesluit, in samenhang met waterbeheer en herstel van veenkoloniale kernkwaliteiten die bepalend zijn voor de leefbaarheid van Nieuwediep.

5.127.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.127.3 *Reactie 127b*

Indiener verzoekt landbouw- en vrachtverkeer expliciet op te nemen in de scope en het beoordelingskader van het plan-MER.

5.127.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.127.5 *Reactie 127c*

Indiener stelt voor een interbestuurlijk Kwaliteitsnetwerk voor Landbouwverkeer uit te werken als mitigerende maatregel, inclusief kaartmateriaal van routes, knelpunten, kruisingen en aansluitingen op de hoofdinfrastructuur, alsmede een uitvoeringsprogramma met maatregelen, beheer en monitoring.

5.127.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.127.7 *Reactie 127d*

Indiener verzoekt het kwaliteitsnet bestuurlijk te borgen via gemeenten, provincies, waterschappen en het Ministerie van IenW, gekoppeld aan de voorkeursbeslissing en het projectbesluit.

5.127.8 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.127.9 *Reactie 127e*

Indiener stelt voor een gebiedstafel/stakeholderoverleg in te richten met vertegenwoordigers van agrariërs, loonwerk, ketenpartijen, gemeenten, provincies, waterschappen, Rijkswaterstaat, ProRail, politie, de Fietsersbond en dorps- en bewonersorganisaties.

5.127.10 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).

5.127.11 *Reactie 127f*

Indiener stelt voor bestaande infrastructuur zoveel mogelijk te benutten, waaronder de bouwwegen en opstelplaatsen van windpark Drentse Monden-Oostermeer als potentiële schakels binnen het kwaliteitsnetwerk.

5.127.12 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.127.13 *Reactie 127g*

Indiener noemt geschikte routes voor het Kwaliteitsnetwerk voor Landbouwverkeer, waaronder de Kielsterachterweg, K.J. de Vriezestraat, Unikenstraat, Scheepswerfstraat en Semsstraat in Stadskanaal.

5.127.14 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.127.15 *Reactie 127h*

Indiener noemt wegen met potentie na aanpassing, waaronder de Langestraat en de Dideldomweg in Stadskanaal omdat die niet geschikt zijn voor gebiedsontsluitend landbouwverkeer, maar die na gerichte aanpassingen wél een rol kunnen spelen binnen een Kwaliteitsnetwerk voor Landbouwverkeer.

5.127.16 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.128 **Reactie 128 | 108212792 | Particulier**

5.128.1 *Reactie 128a*

Indiener stelt voor de mogelijkheid van een station bij Duurkenakker serieus in studie te nemen.

5.128.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen als station Muntendam - Meeden in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.129 **Reactie 129 | 108213190 | Overheid**

5.129.1 *Reactie 129a*

Indiener geeft aan dat in het startdocument nog niet is aangegeven of het spoor ook beschikbaar zal zijn voor het vervoer van goederen, waaronder gevaarlijke stoffen of zwaar materieel van de krijgsmacht, en verzoekt hierover duidelijkheid te geven.

5.129.2 *Beantwoording*

Welk type vrachtwagen er op de Nedersaksenlijn zal rijden is op dit moment nog niet besloten. Dit zal in de loop van de MIRT-verkenning worden onderzocht en afgewogen. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt.

Het participatieplan, zoals uitgelegd in paragraaf 4.4.3, laat zien welke inspanningen worden geleverd om in gesprek te gaan met de mensen die door de trein worden getroffen.

5.129.3 *Reactie 129b*

Indiener geeft aan dat in het startdocument nog niet is aangegeven of de Nedersaksenlijn enkel- of dubbelspoor gaat worden, en verzoekt hierover duidelijkheid te geven.

5.129.4 *Beantwoording*

Of de Nedersaksenlijn enkel- of dubbelspoor wordt is op dit moment nog niet besloten. Dit zal in de loop van de MIRT-verkenning worden onderzocht en afgewogen. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt.

5.129.5 *Reactie 129c*

Indiener vraagt om extra en blijvende aandacht voor brede welvaart in relatie tot de gebiedsontwikkeling langs stations, spoor en verzorgingsgebied.

5.129.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.129.7 *Reactie 129d*

Indiener verzoekt gezondheid op te nemen als thema in de MIRT/MER-verkenning.

5.129.8 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.129.9 *Reactie 129e*

Indiener verzoekt te waarborgen dat de Nedersaksenlijn voldoet aan de gezondheidkundige advieswaarden voor geluid, en geen hogere geluidbelasting toe te staan op gevels van woningen en andere gevoelige bestemmingen.

5.129.10 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.129.11 *Reactie 129f*

Indiener verzoekt rekening te houden met spoortrillingen in het ontwerp van de Nedersaksenlijn.

5.129.12 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.129.13 *Reactie 129g*

Indiener verzoekt ervoor te zorgen dat stations en spoorlijnen klimaat robuust en weerbaar zijn voor de gevolgen van wateroverlast, droogte, hitte en wind

5.129.14 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.129.15 *Reactie 129h*

Indiener verzoekt ecologisch beheerde groene spoorbermen en faunapassages aan te leggen ten behoeve van de biodiversiteit.

5.129.16 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.129.17 *Reactie 129i*

Indiener verzoekt advies te vragen aan de Veiligheidsregio in het kader van mogelijk vervoer van gevaarlijke stoffen.

5.129.18 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.129.19 *Reactie 129k*

Indiener verzoekt aandacht te besteden aan sociale veiligheid, groen, beweegvriendelijke en gezonde voeding in ieder stationsgebied.

5.129.20 *Beantwoording*

De reactie van indiener over de sociale veiligheid op stations wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2). De overige punten uit de reactie worden door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.129.21 *Reactie 129l*

Indiener stelt dat actieve communicatie en het betrekken van omwonenden kunnen bijdragen aan maatschappelijke acceptatie en het beperken van hinder. Indiener pleit voor extra aandacht voor jongeren en ouderen in het participatieproces, omdat zij naar verwachting veel gebruik zullen maken

van de Nedersaksenlijn en het meest kunnen profiteren van de gecreëerde voorzieningen.

5.129.22 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).

5.130 **Reactie 130 | 108214189 | Particulier**

5.130.1 *Reactie 130a*

Indiener stelt voor meer infrastructuur per euro te realiseren en een effectiever plan- en realisatieproces te hanteren.

5.130.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.130.3 *Reactie 130b*

Indiener vraagt aandacht voor een totale benadering van verkeersveiligheid, waarbij niet uitsluitend overwegveiligheid bepalend is maar het totale aantal verkeerslachtoffers in de afweging wordt meegenomen.

5.130.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.130.5 *Reactie 130c*

Indiener stelt voor te kiezen voor elektrificatie met 25 kV in plaats van andere voltages of tractievormen, omdat de aanleg goedkoper, het gebruik zuiniger en de gebruikskwaliteit hoger is.

5.130.6 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.130.7 *Reactie 130d*

Indiener stelt een uitgebreid pakket maatregelen voor om het Nederlandse en internationale spoornetwerk te verbeteren, waaronder reactivering van spoorlijnen, verdubbelingen, elektrificatie, extra aansluitbogen en de aanleg van nieuwe lijnen zoals de Lelylijn.

5.130.8 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk

worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.130.9 *Reactie 130e*

Indiener stelt voor een wet reactivering spoorlijnen te ontwikkelen die de uitbreiding van het spoornetwerk in samenhang en in hoog tempo mogelijk maakt.

5.130.10 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.130.11 *Reactie 130f*

Indiener wijst op de beperkte spoorbereikbaarheid van de railterminals in Coevorden en Veendam en stelt voor de Nedersaksenlijn te benutten om deze terminals beter aan te sluiten op het geëlektrificeerde spoornetwerk.

5.130.12 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.130.13 *Reactie 130g*

Indiener stelt voor de spoorbereikbaarheid tussen Groningen en Hamburg te verbeteren door elektrificatie, verdubbelingen en nieuwbouw van bruggen bij Oldenburg.

5.130.14 *Beantwoording*

De Nedersaksenlijn is een nieuw aan te leggen verbinding van Groningen naar Veendam, Stadskanaal, Westerwolde, Emmen en Almelo en gaat niet door richting Duitsland. De verbinding tussen Groningen en Bremen/Hamburg is de Wunderline. Meer informatie over dit project is te vinden op www.wunderline.eu.

5.130.15 *Reactie 130h*

Indiener stelt voor een aansluitboog Veendam te realiseren van/naar richting Winschoten, primair voor goederentreinen maar ook bruikbaar voor personenvervoer bij stremmingen.

5.130.16 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.130.17 *Reactie 130i*

Indiener stelt voor meer dubbelspoor te realiseren tussen Emmen en Zwolle vanwege de toename van het aantal treinen.

5.130.18 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.130.19 *Reactie 130j*

Indiener stelt voor het tracé tussen Zuidbroek en Ter Apel zoveel mogelijk de huidige of voormalige spoorlijn te laten volgen, waarbij de boog bij Barnveld wordt aangepast.

5.130.20 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.130.21 *Reactie 130k*

Indiener stelt voor heropening van diverse stations te overwegen, waaronder Muntendam-Meeden, Wildervank, Stadskanaal Noord, Stadskanaal, Musselkanaal, Ter Apel, Bergentheim, Rolde, Eext, Gieten, Gasselte, Gasseltenijveen.

5.130.22 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.130.23 *Reactie 130l*

Indiener stelt een model voor met IC-verbindingen van 1 keer per uur in het NSL-gebied en omgeving, alsmede stoptreinen en nader te beschouwen verbindingen.

5.130.24 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.131 Reactie 131 | 108214821 | Particulier

5.131.1 *Reactie 131a*

Indiener stelt voor zijn reactie in een persoonlijk gesprek nader toe te lichten.

5.131.2 *Beantwoording*

Vanuit ProRail is hierover telefonisch contact geweest met indiener.

5.131.3 *Reactie 131b*

Indiener verzoekt meegenomen te worden in de stand van het project.

5.131.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in paragraaf 4.4.3). Voor een overzicht van de informatiebijeenkomsten en andere manieren waarop wij betrokkenen op de hoogte houden, verwijzen wij naar het participatieplan.

5.131.5 *Reactie 131c*

Indiener verzoekt vóór een besluit informatie te ontvangen over wat er mogelijk besloten zou kunnen worden.

5.131.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in paragraaf 4.4.3). Er komen formele inspraakmomenten op het concept-NKO/NRD in 2027 en op het concept-voorkeursalternatief in 2028. Voor een toelichting op deze momenten en het verdere procesverloop verwijzen wij naar paragraaf 3.1.4.

5.131.7 *Reactie 131d*

Indiener geeft er de voorkeur aan dat de spoorlijn niet door Nieuwediep loopt omdat deze te dicht bij de huizen ligt, en stelt voor de lijn bij Bareveld om te leiden, een nieuwe brug over de snelweg te bouwen, langs de achterkant van de K.J. de Vriezenstraat te lopen en verderop weer aan te sluiten op de oude spoorlijn.

5.131.8 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.131.9 *Reactie 131e*

Indiener maakt zich zorgen over geluidsoverlast, de nabijheid van het spoor bij zijn achtertuin en vraagt hoeveel ruimte nodig is en of het groen langs het spoor en in de tuinen van bewoners moet worden verwijderd.

5.131.10 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als

aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2). In de MIRT-Verkenning onderzoeken we verschillende mogelijke tracés, stationslocaties en dienstregelingen. Eind 2028 zal er een advies aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat worden gegeven over een voorkeursalternatief. Tot die tijd weten we nog niet hoe het tracé eruit komt te zien en welke eigendommen we dus mogelijk gaan raken. Daardoor kan op dit moment ook nog niet worden vastgesteld of en in hoeverre sprake zal zijn van effecten op de waarde van woningen of andere eigendommen. De waarde van een woning wordt bovendien door meerdere factoren bepaald. In de fase na het besluit over het voorkeursalternatief (de zogenaamde studie en planfase) zal duidelijk worden welke percelen nodig zijn voor de aanleg van het project. Deze fase start op zijn vroegst in 2029. Met eigenaren van deze percelen gaan we tijdig in gesprek over grondverwerving. Daarbij is het uitgangspunt om in goed overleg tot afspraken te komen. Alleen als dat niet lukt, kan onteigening aan de orde zijn. Voor inwoners van wie de woning of het perceel niet nodig is voor de aanleg van het project, maar die mogelijk wel nadelige gevolgen van het project ervaren, geldt dat pas in een latere fase, nadat het Projectbesluit is vastgesteld, kan worden beoordeeld of sprake is van schade door het project. Dit kan bijvoorbeeld gaan om een mogelijke waardevermindering van een woning. Of dergelijke schade voor vergoeding in aanmerking komt, hangt af van de concrete situatie en wordt per geval afzonderlijk beoordeeld.

5.131.11 *Reactie 131f*

Indiener vindt dat er goed rekening moet worden gehouden met de precieze ligging van het spoor, en dat aanwonenden hierover geïnformeerd moeten worden voordat er een besluit wordt genomen.

5.131.12 *Beantwoording*

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zodra de tracé is bekend, zullen de betrokkenen hierover op de juiste wijze worden geïnformeerd. Zie paragraaf 3.1.4 voor een overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt. Er komen formele inspraakmomenten op het concept-NKO/NRD in 2027 en op het concept-voorkeursalternatief in 2028. Voor een toelichting op deze momenten en het verdere procesverloop verwijzen wij naar paragraaf 3.1.4.

5.132 **Reactie 132 | 108214886 | Particulier**

5.132.1 *Reactie 132a*

Indiener stelt voor de spoorlijn achter de huizen van de K.J. de Vriezenstraat in Wildervank te laten lopen om de scherpe bocht bij Bareveld te vermijden en zo ook niet langs alle woningen achter Nieuwediep te hoeven rijden.

5.132.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.132.3 *Reactie 132b*

Indiener vraagt aandacht voor het behoud van natuur, groen, rust, uitzicht en de leefkwaliteit van dorpen en woonwijken.

5.132.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.132.5 *Reactie 132c*

Indiener wijst op onveiligheid en geluidsoverlast als negatieve gevolgen van de NSL.

5.132.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.132.7 *Reactie 132d*

Indiener vindt een bovenleiding bij het spoor lelijk en niet goed.

5.132.8 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.133 **Reactie 133 | 108214917 | Bedrijf/organisatie**

5.133.1 *Reactie 133a*

Indiener stelt voor een route van Groningen via Ter Apel en Emmen naar Almelo te realiseren.

5.133.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.133.3 *Reactie 133b*

Indiener stelt voor de trein uit Groningen naar Emmen te koppelen aan de trein naar Zwolle, en Noordost-Overijssel beter te verbinden met de drie Twentse steden door de huidige verbinding door te rijden naar Enschede.

5.133.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van

de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.133.5 *Reactie 133c*

Indiener vraagt in het bijzonder aandacht voor de locatiekeuze van station Emmen. Indiener heeft voorkeur voor een centralere ligging voor station Emmen.

5.133.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2). De voorkeur voor een centralere ligging voor station Emmen wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.133.7 *Reactie 133d*

Indiener benadrukt met dat het belangrijk is om zo snel mogelijk knopen door te hakken over de locaties van nieuwe stations, zodat woningbouwplannen hierop kunnen worden afgestemd. Gebiedsontwikkeling moet worden afgestemd op de locatie van stations.

5.133.8 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2) en als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.134 **Reactie 134 | 108215303 | Particulier**

5.134.1 *Reactie 134a*

Indiener stelt voor ook Oost-Groningen en Zuidoost-Drenthe een betere verbinding met het westen van het land te bieden via de Nedersaksenlijn.

5.134.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.134.3 *Reactie 134b*

Indiener noemt nadrukkelijk een oostelijk tracé langs de N366 en een westelijk tracé westelijk van Nieuw-Buinen als te onderzoeken varianten, waarbij een station Stadskanaal (-Nieuw Buinen) eventueel in het verlengde van de Stationslaan gesitueerd kan worden.

5.134.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.134.5 *Reactie 134c*

Indiener geeft aan dat zonder elektrificatie de route nauwelijks als omleidingsroute zal kunnen dienen bij stremmingen op het traject Zwolle-Meppel.

5.134.6 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.134.7 *Reactie 134d*

Indiener verzoekt wanneer zijn directe leefomgeving wordt geraakt om informatie per post of e-mail en om periodieke updates op de website.

5.134.8 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).

5.135 **Reactie 135 | 108215368 | Particulier**

5.135.1 *Reactie 135a*

Indiener stelt voor een station in Bergentheim toe te voegen aan de NSL.

5.135.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.136 **Reactie 136 | 108215571 | Particulier**

5.136.1 *Reactie 136a*

Indiener geeft aan het wenselijk te vinden dat de Nedersaksenlijn door Emmen gaat en niet eromheen.

5.136.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en

realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.136.3 *Reactie 136b*

Indiener stelt voor de spoorlijn gedeeltelijk ondergronds aan te leggen om natuur te beschermen en geluidsoverlast te verminderen, en wijst op de verbeterde veiligheid voor overstekende voetgangers, fietsers en automobilisten bij het station.

5.136.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.136.5 *Reactie 136c*

Indiener verzoekt om per e-mail geïnformeerd te worden over het project Nedersaksenlijn. Indiener wil graag uitgenodigd worden voor bewonersavonden.

5.136.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).

5.137 **Reactie 137 | 108215638 | Bedrijf/organisatie**

5.137.1 *Reactie 137a*

Indiener wijst erop dat de Nedersaksenlijn dreigt Emmen in tweeën te splitsen, wat consequenties heeft voor de stedenbouwkundige verbindingen die een stadscentrum nodig heeft.

5.137.2 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2) en als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.137.3 *Reactie 137b*

Indiener stelt voor de nieuwe spoorverbinding verdiept aan te leggen door het centrum van Emmen, mogelijk dubbelsporig, waarbij verbindingen op maaiveldniveau kunnen worden gemaakt. Indiener wijst erop dat een verdiepte aanleg in het Hondsrug-gebied (zandgrond) op een relatief eenvoudige manier kan worden uitgevoerd.

5.137.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en

realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.137.5 *Reactie 137c*

Indiener stelt voor Emmen Centraal naar een andere locatie te verplaatsen, waarbij Emmen-Zuid beter zou worden benut.

5.137.6 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.137.7 *Reactie 137d*

Indiener stelt voor reizigers niet met de trein maar met de lightrail naar het centrum van Emmen te brengen.

5.137.8 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.137.9 *Reactie 137e*

Indiener stelt dat het voor de burger van Nederland beter is om een OV-busverbinding aan te leggen dan een OV-treinverbinding. De aanleg- en realisatiekosten van een spoorlijn zijn vele malen hoger dan die van een goede busverbinding, terwijl het toepassen van elektrische bussen steeds gebruikelijker wordt.

5.137.10 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.137.11 *Reactie 137f*

Indiener gaat ervan uit dat er voor de keuze voor de Nedersaksenlijn een goede afweging is gemaakt, maar heeft deze afweging tot nu toe niet kunnen vinden. Indiener vraagt waar deze afweging te vinden is.

5.137.12 *Beantwoording*

Het nut en de noodzaak van de Nedersaksenlijn zijn in het MIRT-onderzoek onderzocht en onderbouwd. Voor de volledige toelichting verwijzen wij u naar het startbesluit van 6 oktober 2025.

5.137.13 *Reactie 137g*

Indiener stelt voor om station Emmen-Zuid uit te bouwen tot 'hoofdstation', aangevuld met een goed busstation en eventueel andere faciliteiten. Van hieruit kunnen busverbindingen worden gemaakt naar het centrum, de woonwijken en de regio. Bij station Emmen-Zuid is volgens indiener ruimte voor een goede OV-hub.

5.137.14 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.137.15 *Reactie 137h*

Indiener oppert om bij de wijken Angelslo en Emmerhout een extra station aan een 'rondwegtracé' toe te voegen. Een tracé langs de rondweg vraagt volgens indiener veel minder bouwkundige kunstwerken en geeft minder beperkingen aan de verdere ontwikkeling van Emmen. Het vrijkomende tracé door het centrum biedt bovendien nieuwe ontwikkelmogelijkheden.

5.137.16 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.138 **Reactie 138 | 108216007 | Particulier**

5.138.1 *Reactie 138a*

Indiener stelt voor om de 7 km dubbelspoor van het tracé te laten vervallen en het tracé enkel als stoptreinverbinding te gebruiken. Daarnaast stelt indiener voor om een tweede tracé van 32 km aan te leggen van Assen naar Emmen, waarmee ook de provinciehoofdstad Assen wordt aangesloten op een snelle verbinding tussen Groningen, Emmen, Twente en internationale treinen naar Berlijn, Münster en Nordhorn. Indiener stelt een Intercity-verbinding voor als Groningen–Assen–Emmen–Almelo–Hengelo–Enschede, met een mogelijke aansluiting op Leeuwarden via het nieuwe hoofdstation in Groningen.

5.138.2 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.138.3 *Reactie 138b*

Indiener stelt voor om rekening te houden met aanmeldcentrum Ter Apel door het station in Ter Apel tussen het dorp en het aanmeldcentrum te plaatsen, met een toegewezen pad naar het aanmeldcentrum.

5.138.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef 0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.139 **Reactie 139 | 107718456 | Particulier**

5.139.1 *Reactie 139a*

5.139.2 *Beantwoording*

De aangeleverde documentatie van indiener bevat geen documenten of onleesbare documenten. Daarom kunnen wij helaas niet inhoudelijke reageren. Wij nodigen u uit om tijdens de volgende participatiemomenten nogmaals te reageren. Wij organiseren tijdens deze periodes ook informatiemarkten. Hier kunt u inhoudelijke toelichting krijgen en indien u dit wenst, hulp bij het indienen van een zienswijze.

5.140 **Reactie 140 | 107829618 | Particulier**

5.140.1 *Reactie 140a*

5.140.2 *Beantwoording*

De aangeleverde documentatie van indiener bevat geen documenten of onleesbare documenten. Daarom kunnen wij helaas niet inhoudelijke reageren. Wij nodigen u uit om tijdens de volgende participatiemomenten nogmaals te reageren. Wij organiseren tijdens deze periodes ook informatiemarkten. Hier kunt u inhoudelijke toelichting krijgen en indien u dit wenst, hulp bij het indienen van een zienswijze.

5.141 **Reactie 141 | 107945741 | Particulier**

5.141.1 *Reactie 141a*

5.141.2 *Beantwoording*

De aangeleverde documentatie van indiener bevat geen documenten of onleesbare documenten. Daarom kunnen wij helaas niet inhoudelijke reageren. Wij nodigen u uit om tijdens de volgende participatiemomenten nogmaals te reageren. Wij organiseren tijdens deze periodes ook informatiemarkten. Hier kunt u inhoudelijke toelichting krijgen en indien u dit wenst, hulp bij het indienen van een zienswijze.

5.142 **Reactie 142 | 108045192 | Particulier**

5.142.1 *Reactie 142a*

Indiener verzoekt om een persoonlijk gesprek met ProRail-directeur John Voppen of een vertegenwoordiger uit het projectteam.

5.142.2 *Beantwoording*

Pro Rail is voornemens contact op te nemen met deze persoon.

5.142.3 *Reactie 142b*

Indiener geeft aan dat de Nedersaksenlijn naar zijn/haar mening niet nodig is en stelt dat de bewoners van de veendorpen in Zuidoost-Drenthe tegen de Nedersaksenlijn zijn. In plaats daarvan pleit indiener voor een dubbele spoorverbinding via de A37-corridor (Hoogeveen – Klazienaveen – Meppen – Duitsland), waarmee een rechtstreekse verbinding richting Amsterdam en Rheine ontstaat zonder eerst via Emmen te hoeven reizen.

5.142.4 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.142.5 *Reactie 142c*

Indiener vraagt aandacht voor beter onderhoud van de wegen in de buitendorpen.

5.142.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4). Openbare informatie over de eigendomssituatie is te verkrijgen bij het Kadaster.

5.143 **Reactie 143 | 108045258 | Particulier**

5.143.1 *Reactie 143a*

Indiener vraagt zich af hoe in het tracéontwerp wordt omgegaan met de situatie bij het COA-centrum in Ter Apel en het vervolgtracé van Ter Apel via Pottendijk naar Emmerschans.

5.143.2 *Beantwoording*

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en wordt in een later stadium van het proces bepaald. Als dit gebied onderdeel wordt van het tracé, dan wordt de reactie van indiener door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.144 **Reactie 144 | 108045385 | Particulier**

5.144.1 *Reactie 144a*

Indiener vraagt naar de grondposities en wenst te vernemen wie eigenaar is van de bestaande/oude spoorlijn en het huidige tracé.

5.144.2 *Beantwoording*

Het exacte tracé is op dit moment nog niet bekend en zal in een later stadium van het proces worden bepaald. Zie paragraaf 3.1.4 voor een

overzicht van het MIRT-proces en de momenten waarop hierover besluitvorming plaatsvindt.

5.145 Reactie 145 | 108166240 | Particulier

5.145.1 Reactie

5.145.2 Beantwoording

De aangeleverde documentatie van indiener bevat geen documenten of onleesbare documenten. Daarom kunnen wij helaas niet inhoudelijke reageren. Wij nodigen u uit om tijdens de volgende participatiemomenten nogmaals te reageren. Wij organiseren tijdens deze periodes ook informatiemarkten. Hier kunt u inhoudelijke toelichting krijgen en indien u dit wenst, hulp bij het indienen van een zienswijze.

5.146 Reactie 146 | 108190723 | Overheid

5.146.1 Reactie 146a

Indiener benadrukt dat de Nedersaksenlijn niet uitsluitend als nationale infrastructuurmaatregel, maar als grensoverschrijdende structuurversterkende verbinding voor de geïntegreerde regio Niedersachsen–Drenthe–Overijssel moet worden beschouwd.

5.146.2 Beantwoording

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.146.3 Reactie 146b

Indiener wijst op de economische, maatschappelijke en ruimtelijke verwevenheid van de grensregio en pleit voor een samenhangende benadering van mobiliteit en gebiedsontwikkeling.

5.146.4 Beantwoording

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.146.5 Reactie 146c

Indiener acht de samenhang tussen de Nedersaksenlijn en de Regiopa Express (Bad Bentheim–Coevorden, met perspectief op Rheine–Emmen) van wezenlijk belang en stelt dat beide projecten elkaar versterken en gezamenlijk kunnen uitgroeien tot de ruggengraat van duurzame bereikbaarheid en economische ontwikkeling in de grensregio.

5.146.6 Beantwoording

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.146.7 *Reactie 146d*

Indiener verzoekt om als Duitse partner, samen met de betrokken Samtgemeinden, actief betrokken te blijven bij de verdere planontwikkeling en communicatie, voortbouwend op de samenwerking uit Bidbook 1.0 en de verbindende rol van de Stichting Nedersaksenlijn.

5.146.8 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).

5.147 **Reactie 147 | 108213978 | Bedrijf/organisatie**

5.147.1 *Reactie 148a*

Indiener verzoekt de besluitvorming in de MIRT-verkenning te versnellen en ernaar te streven de voorkeursbeslissing reeds eind 2027 te nemen.

5.147.2 *Beantwoording*

De termijnen binnen de MIRT zijn gebaseerd op jarenlange ervaringen met doorlooptijd binnen grootschalige infrastructuurprojecten. Een versnelling van deze fasen is in de praktijk gezien de doorlooptijden van verschillende onderzoeken niet mogelijk

5.147.3 *Reactie 148b*

Indiener adviseert de planning van woningbouw af te stemmen op de opleveringsdatum van de Nedersaksenlijn, zodat duurzame mobiliteitskeuzes van nieuwe bewoners worden gestimuleerd.

5.147.4 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).

5.147.5 *Reactie 148c*

Indiener adviseert in de eerste fase van de verkenning een marktconsultatie te houden, zowel onder bouwers als onder vervoerders.

5.147.6 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie verwerkt als feedback op het concept-participatieplan (zie toelichting in 4.4.3).

5.147.7 *Reactie 148d*

Indiener verzoekt het maximaliseren van de bijdrage aan de mobiliteitstransitie toe te voegen als hoofdpoging van de MIRT-verkenning.

5.147.8 *Beantwoording*

Mobiliteitstransitie kan een resultaat zijn van de aanleg van de Nedersaksenlijn, deze wordt meegenomen in de bepaling van de effecten van de aanleg van verschillende varianten van de NSL

5.147.9 *Reactie 148e*

Indiener verzoekt het aansluitende OV-netwerk te optimaliseren en uit te breiden, met specifieke aandacht voor lijnvoering, overstaptijden,

loopafstanden en grensoverschrijdende buslijnen tussen stations aan de Nedersaksenlijn en Duitsland.

- 5.147.10 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4). Duitsland valt buiten de scope van deze verkenning.
- 5.147.11 *Reactie 148f*
Indiener verzoekt aantrekkelijke knooppunten te realiseren met aandacht voor sociale veiligheid, stallingen, toiletten en wachtvoorzieningen.
- 5.147.12 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).
- 5.147.13 *Reactie 148g*
Indiener verzoekt aandacht te besteden aan tarieven in relatie tot de mobiliteitstransitie.
- 5.147.14 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.147.15 *Reactie 148h*
Indiener verzoekt comfortabele en snelle fietsroutes te realiseren als onderdeel van de mobiliteitstransitie.
- 5.147.16 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4). Hierbij wordt opgemerkt dat de gemeente verantwoordelijk is voor de fietsinfrastructuur. Deze verantwoordelijkheden liggen daarmee buiten de directe bevoegdheid van de projectorganisatie, maar worden wel meegenomen in de afstemming met de betrokken partijen.
- 5.147.17 *Reactie 148i*
Indiener verzoekt stationslocaties optimaal te positioneren ten opzichte van woonwijken, publiekstrekkende voorzieningen en het regionale busnetwerk. Specifiek wordt verzocht in Stadskanaal te kiezen voor een centrale stationsligging en de kosten en baten van verplaatsing van station Emmen richting de Van Schaikweg te onderzoeken.
- 5.147.18 *Beantwoording*
Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

- 5.147.19 *Reactie 148j*
Indiener verzoekt voor alle stations in het plangebied te verkennen welke kansen er zijn voor herontwikkeling in de directe stationsomgeving en voor woningbouw op fietsafstand.
- 5.147.20 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie als aandachtspunt meegegeven aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling (zie toelichting in 4.4.4).
- 5.147.21 *Reactie 148k*
Indiener verzoekt de opvolger van de beleidsagenda spoorveiligheid 2020–2025 te betrekken bij de MIRT-verkenning. Besparingen door toepassing van gelijkvloerse spoorwegovergangen dienen ingezet te worden voor uitbreiding van de spoorcapaciteit richting het ambitiemodel, met behoud van ruimte voor toekomstige ongelijkvloerse kruisingen.
- 5.147.22 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.147.23 *Reactie 148l*
Indiener verzoekt per deeltraject van zowel het bestaande als het nieuwe deel van de Nedersaksenlijn de kosten en baten van verlenging van dubbelspoor in kaart te brengen. Bij keuze voor een vliegende inhaling tussen Emmen en Ter Apel wordt verzocht uit te gaan van volledig dubbelspoor op dit traject.
- 5.147.24 *Beantwoording*
De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt en oplossingsrichting in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).
- 5.147.25 *Reactie 148m*
Indiener verzoekt in de MIRT-verkenning een gelijkwaardige kostenvergelijking te maken tussen de verschillende oplossingsrichtingen, op basis van dezelfde ramingsmethode, uitgangspunten en een robuuste dienstregeling.
- 5.147.26 *Beantwoording*
Kostenramingen worden opgezet volgens de SSK-methodiek, waardoor een gelijkwaardige raming onderdeel is van de beoordeling.
- 5.147.27 *Reactie 148n*
Indiener verzoekt spoedig een besluit te nemen over uitbreiding van de spoorcapaciteit op station Almelo, en dit — indien niet noodzakelijk voor een robuuste dienstregeling van de NSL — los te zien van de Nedersaksenlijn, gezien het bredere belang voor frequentieverhoging richting Deventer, Zwolle en Hengelo.

5.147.28 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.147.29 *Reactie 148o*

Indiener verzoekt de kosten en baten van elektrificatie afzonderlijk in kaart te brengen, los van de oplossingsrichtingen, voor vier varianten: (1) geen elektrificatie, (2) partiële elektrificatie Emmen–Groningen, (3) volledige elektrificatie Emmen–Groningen en (4) volledige elektrificatie inclusief aanpalende trajecten. Bij de beoordeling dient niet alleen naar aanlegkosten te worden gekeken, maar ook naar reistijd, exploitatie- en onderhoudskosten en omgevingsimpact. Indiener geeft de voorkeur aan volledige elektrificatie Emmen–Groningen.

5.147.30 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen en oplossingsrichting als aandachtspunt in deze verkenning en onderdeel van het beoordelingskader (zie toelichting in 4.4.2).

5.147.31 *Reactie 148p*

Indiener verzoekt in de doorrekening van kosten en baten van oplossingsrichtingen de effecten van extra woningbouw mee te nemen, en beoordeling in deze verkenningsfase of als aandachtspunt in te onderzoeken of het ingroeimodel beperkingen oplegt aan woningbouwmogelijkheden vanwege capaciteit van infrastructuurnetwerken.

5.147.32 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.147.33 *Reactie 148q*

Indiener verzoekt de oplossingsrichtingen te toetsen op inpasbaarheid van verschillende dienstregelingmodellen, inclusief spitstreinen, en per oplossingsrichting de doorgroeimogelijkheden via kleine infra-uitbreidingen in kaart te brengen.

5.147.34 *Beantwoording*

Aangedragen oplossingsrichting wordt door de projectorganisatie meegenomen in de brede inventarisatie van oplossingen in deze fase van de verkenning. Dit najaar zal de voorgestelde oplossing ook inhoudelijk worden beoordeeld om te bepalen of deze haalbaar, betaalbaar en realistisch is. De resultaten van deze beoordeling zullen openbaar beschikbaar zijn in de Zeef0-rapportage (zie toelichting in 4.4.1).

5.147.35 *Reactie 148r*

Indiener verzoekt bij participatie en grondverwerving uit te gaan van volledig dubbelspoor, en waar mogelijk de planprocedure te doorlopen alsof dubbelspoor wordt gerealiseerd. Bij keuze voor enkelspoor dient het ontwerp maximaal rekening te houden met toekomstig dubbelspoor,

waarbij baanlichaam, landhoofden, funderingen en geluidsschermen reeds op basis van dubbelspoor worden gerealiseerd.

5.147.36 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.147.37 *Reactie 148s*

Indiener verzoekt specifiek in kaart te brengen welke maatregelen nodig zijn bovenop het ingroeimodel voor: (1) een stop van de sneltrein Groningen–Emmen in Hoogezand-Sappemeer, (2) een 3e en 4e rechtstreekse trein Coevorden–Zwolle, (3) een 3e en 4e trein Emmen–Ter Apel en (4) een rechtstreekse trein Emmen–Nordhorn, inclusief kosten en baten. Tevens wordt gevraagd de impact op de verbinding Emmen–Zwolle in de spits in kaart te brengen.

5.147.38 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.147.39 *Reactie 148t*

Indiener verzoekt de kosten en baten van spoorverdubbeling over 500 meter tussen station Coevorden en de aansluiting richting Nordhorn te onderzoeken.

5.147.40 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.147.41 *Reactie 148u*

Indiener verzoekt per keerlokatie de impact op de robuustheid van de dienstregeling en de nut en noodzaak van vrijliggende keerspooren in kaart te brengen, en te zorgen voor voldoende overloopwissels zodat treinen op meerdere locaties langs de NSL kunnen keren.

5.147.42 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.147.43 *Reactie 148v*

Indiener verzoekt de haalbaarheid en kosten en baten te onderzoeken van een alternatief ingroeimodel met: (1) een sneltrein Groningen–Emmen gekoppeld aan de stoptrein Emmen–Zwolle met vliegende inhaling bij Musselkanaal, (2) behoud van de 3e en 4e trein Emmen–Zwolle in de brede spits en (3) verlenging van de stoptrein Hardenberg–Almelo naar Enschede.

5.147.44 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.147.45 *Reactie 148w*

Indiener verzoekt als optimalisatie van het alternatieve ingroeimodel te onderzoeken: (1) kosten en baten van spoorverdubbeling Veendam–Stadskanaal voor een 3e en 4e trein in combinatie met weekenddienst STAR, en (2) verlenging van de trein Nordhorn–Coevorden naar Emmen.

5.147.46 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.147.47 *Reactie 148x*

Indiener verzoekt te onderzoeken of het deeltraject Veendam–Stadskanaal versneld kan worden gerealiseerd.

5.147.48 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

5.147.49 *Reactie 148y*

Indiener verzoekt de kosten en baten in kaart te brengen van de opening van stations in Almelo Noord, Musselkanaal en Bergentheim, inclusief meekoppelkansen voor gebiedsontwikkeling en woningbouw.

5.147.50 *Beantwoording*

De reactie van indiener wordt door de projectorganisatie meegenomen als aandachtspunt in de beoordeling in deze verkenningfase of als aandachtspunt in een latere fase van het MIRT-project (zie toelichting in 4.4.2).

Bijlage 1: tabel oplossingsrichtingen

Voorstel	Indiener(s)
Tracé – Algemene tracékeuzes & uitgangspunten	
Tracé zo min mogelijk langs woningen en kernen houden	108163182
Tracé verder van bebouwing zorgt voor rechte, efficiënte en snelle verbinding	107898277
Maak gebruik van voormalige of huidige infrastructuurcorridors	107898277
Voorkeur voor tracé langs bestaand STAR-tracé	108130848
Gebruik bestaande busnetwerk-data voor keuze NSL-bestemmingen	108090047
Aanleg NSL op traject Veendam–Stadskanaal stopzetten	108174967
Geen onomkeerbare ruimtelijke besluiten vóór tracé vaststaat; woningbouw loskoppelen van speculatieve stationslocatie	108199253; 108190628
Rekening houden met mogelijk tracé Hardt Hyperloop	107941112
Vraagtekens financiële haalbaarheid NSL via rondweg Emmen vanaf station Zuid	108061333
Tracévarianten – Nieuwediep	
Tracé buiten Nieuwediep houden	108174967
Routevariant Stadskanaal–Wildervank buiten kern Nieuwediep	107888559
Tracé ten oosten van Nieuwediep	107840866
Onderzoek traject Bareveld/Stadskanaal/Nieuwediep	107719754
Tracévarianten – Stadskanaal / Musselkanaal	
Tracé bij Stadskanaal Noord heroverwegen	107851853
Routevariant Stadskanaal en Musselkanaal door open gebied	107898277
Tracé door agrarisch gebied ten zuiden/oosten Stadskanaal	107898277
Tracé ten noorden van Stadskanaal; N366 volgen richting Ter Apel	108093826
Routevariant Stadskanaal → Glaslaan/Cereskade → langs N366 → station Ter Apel (nabij Westerstraat)	108143598
Routevariant via Ter Apel, Musselkanaal, Stadskanaal naar Groningen	108113665
Routevariant STAR tot Stadskanaal	108144086
Voorstel spoor Veendam doortrekken naar Stadskanaal	108142365
Tracévarianten – Ter Apel	
Aanpakken knelpunt tracé bij Ter Apel	107769564
Onderzoek tracé buitenom Ter Apel	107898277

Voorstel	Indiener(s)
Onderzoek traject ter hoogte van Ter Apel en Nieuw-Weerdinge achter PI en AZC	108086870
Bij Ter Apel afbuigen naar N391-route richting Emmen	108090047
Station Ter Apel nabij centrumafslag N366 — gunstig voor AZC	108201874
Tracévarianten — parallel aan N366	
Onderzoek traject parallel aan de N366	107839507; 107917035; 108021416; 108199555; 108201985
Onderzoek traject parallel aan de N366 (westkant)	108090047
Tracé langs N366 of Mondenweg N379	108198623
Tracé langs zuidkant N391/N366 realiseren	108201253
Oost- en westzijde van N366 als alternatieven onderzoeken voor tracé	108190628
Tracé oostelijk langs N366 + westelijk van Nieuw Buinen als varianten — station Stadskanaal-Nieuw Buinen in verlengde Stationslaan	108215303
Tracé tussen COA-terrein en N366 positioneren — industrieterrein niet doorsnijden, woonbebouwing ontlasten	108204386
Bovenleiding boven NSL voor zover die parallel loopt aan N366	107917035
Tracévarianten — Emmen	
Verzoek tracé langs rondweg N391 Emmen — min. langs woningen en kernen	108045510
Wanneer keuze voor zuidelijk tracé → langs rondweg voor minder overlast	108030875
Routevariant Emmen Noord via historische spoorlijn (opgeheven 1972)	108113665
Tracé om de Rietlanden heen naar Ter Apel — geen treinen achter Duivenveld	108202494
Randstation Emmendennen — tracé vermijdt natuurgebied; route langs N34 als alternatief	108200882; 108203072; 108207425
Station Emmen-Zuid verbinden via nieuw spoor langs rondweg → stadion → N366/Pottendijk → Ter Apel	108203072
Tracé rechtstreeks Emmen-Veendam, niet via Ter Apel — of spoor zuidkant N391/N366	108200818
Tracé naar Emmen langs N391 en hoogspanningslijn, afbuigen vóór hoogspanningsstation naar centrum Emmen	108201985
Voorstel tracé Veendam-Emmen parallel aan N391, bij Enexis-hoogspanningsstation afbuigen naar verdiepte ligging	108201874
Nieuw spoor aan kant industrieterrein van Emmen, niet aan kant Duivenveld	108202494

Voorstel	Indiener(s)
Tracévarianten — Veendam / Wildervank / Bareveld	
Oostelijke routevariant binnen provincie Groningen	107723222
Tracé langs Wildervankkanaal i.p.v. centrum Veendam	107724173
Onderzoek traject Winschoten–(Oud/Nieuw)–Pekela–Stadskanaal i.p.v. Oost-Groningen	107724173
Routevariant Veendam → Wildervank → Stadskanaal → Musselkanaal → Ter Apel → Emmen	107769564
Routevariant Emmen → N391 → A.G. Wildervankkanaal → Stadskanaal → Ter Apel (westkant) → Wildervank → STAR-spoor → Veendam	108131433
Tracé vanaf spoorovergang Gietermond/STAR → Zwarteweg → noord Zesdelaan → Drouwenermond	108143598
Routevariant N33 → A.G. Wildervankkanaal → Vleddermond → N366 → Stadskanaal → Ter Apel	108137368
Routevariant Veendam → Wildervank → N33 → Hoetmansmeer → A.G. Wildervankkanaal → Stadskanaal → N366 → Emmen	107840866
Alternatief tracé Veendam → Wildervank → westkant kanaal → Stadskanaal → N366 → station Emmen	107840866
Routevariant Wildervank → Veendam-Musselkanaalkanaal → Stadskanaal → Ter Apel → N391 → Emmen	108201985
Tracé Zuidbroek–Ter Apel volgt huidig/voormalig spoor — boog Bareveld aanpassen	108214189
Tracé via Bareveld omleiding — nieuwe brug, langs achterkant K.J. de Vriezenstraat, aansluiting op oud spoor	108214821
Tracé achter K.J. de Vriezenstraat Wildervank — scherpe bocht Bareveld vermijden	108214886
Tracévarianten — Weerdinge / Nieuw-Weerdinge	
Tracé moet vóór Weerdinge een bocht maken richting N390	108110690
Tracévarianten — Coevorden / Almelo / Hardenberg / Enschede	
Doortrekken lijn Hardenberg–Almelo rechtstreeks naar Enschede	108197443
Overstapperron Mariënborg/Hardenberg richting Groningen	108197443
Volledig dubbelsporig tracé via Enschede → Coevorden → Emmen → Ter Apel → Stadskanaal → Veendam → Groningen → Leeuwarden	108204295
Route Groningen → Ter Apel → Emmen → Almelo realiseren	108214917
IC Groningen–Assen–Emmen–Almelo–Hengelo–Enschede	108216007
Meer dubbelspoor Emmen–Zwolle bij toename treinen	108214189
Doorrijen Hengelo → Zwolle via Wierden/Nijverdalen/Raalte of naar Apeldoorn via Goor/Lochem/Zutphen	108199770

Voorstel	Indiener(s)
Tracévarianten – internationaal / grensoverschrijdend	
Dwarsverbinding Coevorden/Emmen → Hoogeveen	107710273
Directe spoorverbinding industriecluster Emmen → terminal Coevorden	108188567
Onderzoek traject Ter Apel/Emmen → Meppen (DE)	107710273
Routevariant Emmen–Meppen en Almelo	107799226
Routevariant Coevorden–Nordhorn	107799226; 108188567
Routevariant Coevorden–Emlichheim–Nordhorn	108188567
Onderzoek traject Groningen/Leer	107839343
Verbinding Ter Apel → Haren Enneln of Meppen onderzoeken — aansluiting op Duits spoornet	108201874
STAR alternatief tracé via Gasselternijveen richting Gieten/Buinen	108201874
Dubbele spoorverbinding via A37-corridor (Hoogeveen–Klazienaveen–Meppen–Duitsland) i.p.v. Nedersaksenlijn	108045192
Onderzoek naar spoorboog NSL naar GETEC-park	108188567
Tracévarianten – alternatieve corridors & extra routes	
Alternatief (extra) tracé voor verstoringen → Hoogeveen–Coevorden/Emmen	108041706
Alternatief (extra) tracé voor verstoringen → Hoogeveen/Emmen (langs A37)	108044948
Alternatieve route parallel aan A7 verkennen	108198187
Tracé Eemshaven onderzoeken — aanleg NSL mag N366/N391 verdubbeling niet blokkeren	108204386
Route Westlaren–Assen-Noord/Vries naar Groningen én via Winschoten–Delfzijl–Winsum	108199770
Nieuwe lijn Assen–Emmen (32 km) onderzoeken voor aansluiting Assen op NSL	108216007
Nedersaksenlijn kan gebruik maken van het huidige tracé naar Enschede	108113665
Tracé-uitvoering – verdiept / verhoogd / op dijk	
Spoor in verzonken half open betonnen tunnelbak	107912000
Spoor in verzonken half open betonnen tunnelbak in Zuidbroek	108166091
Voorstel spoor op dijk → minder geluidsoverlast	108021682
Voorstel betonnen dragers verhoogd spoor dichten → minder geluidsoverlast	108021682
Tracé-uitvoering – verbinding bestaande lijnen	
Uitbouw Zwolle–Emmen en doorontwikkeling Coevorden–Bad Bentheim naar volwaardige verbinding Emmen–Rheine	108188632

Voorstel	Indiener(s)
OV-bereikbaarheid Groningen-Veendam — stoppen alle stations, busverbindingen omzetten naar trein	108166091
Tracé-uitvoering — kruisingen en mitigerende ingrepen	
Verbrede brug of rondweg Daarlerveen voor verkeersveiligheid bij meer treinverkeer	108197443
Tracé langs rondweg met tussenstation Meerdijk — geschikt voor goederenvervoer, niet via Boksdooorn/Wolfsbergenweg	108197987; 108198059
Voormalig STAR-spoortracé inrichten als groene verbindingszone naar station Ter Apel — fiets/voetgangersbrug op fundamenten oude spoorbrug	108198230
Station situeren nabij rotonde N366/Ter Apelervenen/Weerdingerstraat	108204386
Kwaliteitsnetwerk Landbouwverkeer uitwerken als mitigerende maatregel	108212331
Verkeer van grachten omleiden → verkeersader langs spoorlijn buiten bebouwde kom	108015135
Stations — Algemene voorstellen	
Halteren tussen alle stations Groningen → Veendam gezien inwonersaantal	107912000
Kosten station Emmen dekken via verkoop bestaand stationsgebied en grond	108030875
Stationslocatie Emmen aan rand stad — oost- of zuidzijde nabij uitvalswegen	108200882; 108203072; 108207425
Lightrail verbinding van station naar centrum Emmen i.p.v. trein	108215638
Stations — Stadskanaal	
Station in Stadskanaal	107830624; 108090047; 108137368; 108201307; 108214189; 108215638; 108167698
Station Stadskanaal in twee lagen (bussen onder, trein boven)	108201985
Station in Stadskanaal centrum	108213978
Station in Stadskanaal op het oude Philips-terrein/Dideldom	108143598; 108201874; 108201985; 108144086; 108167698
Station in Stadskanaal op Europaplein	108151335
Station in Stadskanaal op het SJS-terrein	108143598
Station Stadskanaal als knooppunt trein/bus/auto/fiets (tussen Rode Loper en N374/N366)	108201985; 107917035
Station in Nieuw-Buinen	107851853
Stations — Musselkanaal	

Voorstel	Indiener(s)
Station in Musselkanaal	108137368; 108186940; 108201874; 108214189
Station in Musselkanaal nabij Rode Loper	108190628
Stations — Ter Apel	
Station in Ter Apel	107830624; 108137368; 108204295
Station in Ter Apel → industrieterrein	108021416
Station Ter Apel tussen COA-terrein en Weerdingermond	108201985
Geen station Ter Apel	108090047
Stations — Wildervank	
Station in Wildervank	107941112; 108130848; 108137368; 108214189
Station in Wildervank (bij het cultuurcentrum)	108144086
Halte Wildervank combineren met bestaande STAR-halte	108201985
Station in A.G. Wildervanckkanaal op industrieterrein Vleddermond	108137368
Stations — Emmen	
Station in Emmen	108090047
Station in Emmen centrum	108214917
Station in Emmen-Zuid	108122281; 108195804; 108202494; 108204295; 108215638
Station in Emmen Oude Meerdijk (nabij voetbalstadion)	108122281; 108030875; 108061333
Station in Rietlanden	108122281
Station in Angelslo	108215638
Station in Emmerhout	108215638
Station in Boksdooorn (WildLands)	108197987; 108198059
Emmen Centraal verplaatsen — Emmen-Zuid beter benutten	108215638
Station in Emmen (Van Schaikweg)	108213978
Stations — Bergentheim	
Station in Bergentheim	107830624; 107874693; 107874803; 108215368; 107875814; 108166441; 108203462
Geen station Bergentheim	107875814
Stations — Weerdinge / Nieuw-Weerdinge	
Geen station in Weerdinge	108122281

Voorstel	Indiener(s)
Station in Nieuw-Weerdinge (nabij Pottendijk)	108201874
Halteplaats Duurkenakker serieus in studie nemen	108212792
Stations – Groningen / Eemshaven / Delfzijl / Appingedam	
Station in Appingedam	108166091; 108204295
Station in Eemshaven	108166091; 108188632
Station in Delfzijl	108166091
Station in Groningen	108215638
Station in Hoogezand – advies als hoofdstation	107912000
Stations – overige locaties	
Station in Assen	107839343
Station in Almelo-Noord	107830624
Station in Enschede	108215638
Station in Coevorden	108215638
Station in Leeuwarden	108215638
Behoud station in Dalen	108151255
Behoud en waarborg voortbestaan station Daarlerveen	108197443; 107789855
OV & bereikbaarheid – Bus & alternatieven voor NSL	
Behoud en versterking bestaande buslijnen als alternatief voor nieuwe spoorlijn	108174967; 108175090; 108173472; 108215638
Bussen beter alternatief voor Emmen–Ter Apel–Emmer-Compascuum	108201026
Snelbuslijn N391 Emmen–Ter Apel–Stadskanaal als goedkoper en milieuvriendelijker alternatief	108201307
Snelbus Emmen–Stadskanaal via N391 als alternatief voor NSL	108142365
N34/N366 verdubbelen + elektrische bussen i.p.v. NSL	108045510
N36 te verbeteren in combinatie met de aanleg van de Nedersaksenlijn	108185079
Verdubbeling N366 als volwaardig alternatief meenemen in strategische infrastructuurstudie	108190628
Alle busverbindingen tussen aangegeven plaatsen omzetten naar treinvervoer	107912000
Verbinding Emmen-Centraal als metro-achtige sneltram	108061333
Vrije busbaan naast de bestaande N391 en N366	108083697
OV & bereikbaarheid – Aansluitende infrastructuur	
Verkeer omleiden → verkeersader langs spoorlijn buiten bebouwde kom, naadloos aansluitend op station	108015135

Voorstel	Indiener(s)
Extra perron en spoor Almelo–Wierden; fly-over Almelo	108110523
Spoor verdiept aanleggen centrum Emmen	108045009; 108045710
Goederenvervoer	
NSL ook geschikt maken voor goederenvervoer	108201985
Aansluiting goederenvervoer op bedrijventerrein 't Heem en Zuidoost-Groningen onderzoeken	108204386
Ruimte reserveren voor toekomstige goederenaftakkingen richting 't Heem en Zuidoost-Groningen	108204386
Aansluitboog Veendam realiseren richting Winschoten — goederenvervoer + omleiding bij stremmingen	108214189
Nieuw spoor aan kant industrieterrein van Emmen, niet aan kant Duivenveld	108202494
Nedersaksenlijn kan gebruik maken van het huidige tracé naar Enschede	108113665
Elektrificatie	
Voorkeur spoor te elektrificeren	107912000; 108130848; 108198230; 108122281; 108201985; 108215303
Elektrificatie Almelo–Hardenberg toekomstgericht uitvoeren met oog op Nedersaksenlijn	108197443
Elektrificatie Emmen–Groningen	108213978
Geheel traject elektrificeren met 1500 (1800)V — homogene treindienst	108204295
Elektrificatie 25 kV kiezen — goedkoper, zuiniger, hogere gebruikskwaliteit	108214189
Lijnen Zwolle–Emmen en Groningen–Bad Nieuwenschans dubbelsporig en elektrificeren	108204295
Dieseltreinen vervangen door duurzame energie / elektrificatie	108198187
Voorkeur batterijaangedreven treinen	108041706
Gebruik lokale hernieuwbare energie voor NSL	108015135
Dubbelspoor	
Dubbel spoor Stadskanaal–Emmen–Hardenberg–Almelo	108199770
Dubbelspoor realiseren op traject Coevorden–Emmen	108045710
Dubbelspoor realiseren op traject Nieuw-Amsterdam–Dalen	108151255
Dubbelspoor realiseren op geheel traject Zwolle–Groningen	108185079
Dubbelspoor realiseren op geheel traject Emmen–Ter Apel bij vliegende inhaling	108213978
Tunnels & overwegen	

Voorstel	Indiener(s)
Alle overwegen ongelijkvloers aanleggen om barrièrewerking te voorkomen	108167698; 108177408; 108188059
Uitbreiding naar 2x2 rijstroken bij Mariëenberg/Beerze indien tunnel niet voldoet	108185079
N36 licht ophogen zodat tunnel op normale hoogte en breedte kan worden aangelegd	108185079
Verdiepte / ondergrondse aanleg	
Verlaagde aanleg spoor op afgegraven veengronden — Bareveld→Stadskanaal en Cereskade→Ter Apel	108143598
Verdiepte aanleg NSL centrum Emmen	108215638; 108188632; 108195804; 108203304; 108201874
Dienstregeling, snelheid & ambitieniveau	
Maximumsnelheid goederentreinen → 70 km/u	107912000; 108166091
Nachtvenster instellen om nachtrust aanwonenden te borgen	108198187
Hoogwaardige NSL-variant — elektrificatie, hogere snelheden, IC-dienstregeling; ruimtelijke reserveringen voor toekomstige uitbreidingen	108203304
Toets oplossingsrichtingen op dienstregelingmodellen en doorgroeimogelijkheden via infra-uitbreidingen	108213978
NSL ambitieus aanleggen: 140 km/u, dubbelsporig en elektrisch	108201985
Bestaande infrastructuur benutten	
Bestaande infrastructuur benutten incl. bouwwegen windpark Drentse Monden-Oostermoer als schakels kwaliteitsnetwerk	108212331
Geluid & trillingen — Algemene maatregelen	
Fysieke maatregelen geluidhinder beperken in nauw overleg met bewoners	108181819
Verzoek om waar mogelijk vermijden van juridische maatregelen zoals hogere geluidgrenswaarden	108181819
Geluid & trillingen — Geluidsschermen & wallen	
Plaatsing geluidsschermen/wallen bij doorgang huidig tracé — Westerstraat in Emmen	108032918
Plaatsing geluidwal tussen spoor in Zuidbroek en de Poeltjelaan	108166091
Geluid & trillingen — Ondergronds / verdiept als geluidsmaatregel	
Spoorlijn waar mogelijk ondergronds aanleggen	108173472
Spoor in stedelijk Emmen ondergronds of verdiept aanleggen — toekomstige ondertunneling mogelijk houden	108203304
Spoorlijn gedeeltelijk ondergronds aanleggen — natuur beschermen, geluid verminderen, veiligheid verbeteren	108215571
Geluid & trillingen — Leefomgeving & barrièrewerking	

Voorstel	Indiener(s)
Barrièrewerking NSL — restwarmteverbinding Veendam	107724173
Langestraat en Dideldomweg Stadskanaal aanpassen voor kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer	108212331
Permanente alternatieve weg Stationsstraat/Zuiderdiep naar Voltaweg/Ohmweg met onderdoorgang spoor	108143598
Verzoek om snelle realisatie volledige zuidelijke rondweg N34-terminal ter ontlasting aan-/afvoerroutes	108188567
Lage vaste kanaaloversteek bij Weerdingerstraat	108204386
Lage kanaaloversteek bij Weerdingermond	108204386
Proces & participatie	
Transparant, vroegtijdig en doorlopend participatieproces als essentiële voorwaarde voor NSL	108203304
Geen onomkeerbare ruimtelijke besluiten vóór tracé vaststaat; woningbouw loskoppelen van speculatieve stationslocatie	108199253; 108190628
Ambitie & fasering	
NSL gefaseerd aanleggen — zuidelijk en noordelijk deel apart	108166441
NSL door centrum Emmen laten lopen, niet eromheen	108215571
NSL langs Ter Apel aanleggen als toegangspoort voor toeristisch-recreatief bedrijfsleven Westerwolde	108198230
Dienstregeling & netwerk	
IC 1x/uur in NSL-gebied + stoptreinen — uitgebreid dienstmodel	108214189
Trein Groningen-Emmen koppelen aan Zwolle + doorrij naar Enschede voor Twentse steden	108214917
Betere verbinding voor Oost-Groningen en Zuidoost-Drenthe met het westen via NSL	108215303
Voorstel volledige scheiding IC en stoptrein (Shinkansen-model)	108204295
Beleid & wetgeving	
Uitgebreid maatregelenpakket voor verbetering NL en internationaal spoornet	108214189
Wet reactivering spoorlijnen ontwikkelen voor snelle uitbreiding spoornetwerk	108214189
Onderzoek dual-use functie Nedersaksenlijn voor militair gebruik, inclusief verbinding met Eemshaven	108188632; 107839507

Bijlage 2: Aandachtspunten voor de MIRT-verkenning

Voorstel	Indiener(s)
Geluid & trillingen – algemeen	
Geluid & trillingen trainen (algemeen)	107724173; 107851261; 107854698; 108045510; 107912000; 108057431; 108061333; 108083697; 108173472; 108214886; 108166091; 108201307; 108214821; 107719754; 107946676; 107993717
Geluidsoverlast & privacy woningen langs spoor (algemeen)	107898277; 107851853
Geluidsoverlast, trillingen, verlies rust door spoor op korte afstand woningen	108200555; 108061333
Vermindering van het woonplezier als gevolg van de NSL	108057431; 108201026; 107851853
Maatregelen tegen geluidsoverlast	108199770; 107993717
Overlast door nachtelijk onderhoud	107724173
Trillingshinder groter in veengebieden – maatregelen zo dicht mogelijk bij bron realiseren	108213190
Standaard rekenmethode geluid onderschat overlast binnen 50 meter; bewoners ervaren meer hinder dan berekend	107912000
Cumulatieve overlast (NSL + windmolens, per locatie)	
Cumulatieve overlast met windmolens leidt tot afname woongenot en waardedaling	108057431
Cumulatieve toename van overlast in Stadskanaal vanwege NSL	108093826; 107851853
Cumulatieve toename van overlast in Stadskanaal vanwege NSL + windmolens	107898277
Cumulatieve toename van overlast in Nieuwediep vanwege NSL + windmolens	108174967; 108175090
Cumulatieve toename van overlast in Drouwenermond vanwege NSL + windmolens	108093826
Cumulatieve toename van overlast in Weerdinge vanwege NSL + geluidsportcentrum	108177526; 108197486; 108197329
Geluid & trillingen – locatie-specifiek	
Geluid & trillingen trainen nabij Stadskanaal Noord	107851853
Geluid & trillingen trainen nabij Nieuwediep	108175090
Geluid & trillingen trainen in Hardenberg	108057431

Overlast in Emmen (Heidelaan)	108030875
Geluidsoverlast & privacy woningen langs spoor Nieuw-Amsterdam	107767482
Geluidsoverlast & hekken bij Nieuwediep en de Spoorsingel	107840866
Geluidsoverlast bij Westerstraat in Ter Apel	108032918
Geluids- en leefklimaatproblemen tracé Emmen–Weerdinge	107793879
Geluidsoverlast STAR-lijn — brug met klapperende spoorbeveiligingshekken	107724173
Overlast langs STAR-tracé — onoplosbare effecten geluid, trillingen, veiligheid, leefklimaat & waardedaling	108190628
HSL-achtige lijn op/nabij STAR-lijn veroorzaakt meer overlast en bemoeilijkt STAR-exploitatie	108201985
Tracé N391 noord/westkant impact woongenot	108197329
Geluidsoverlast en nabijheid spoor bij achtertuin Nieuwediep — hoeveel ruimte nodig	108214821
Leefkwaliteit, gezondheid en woongenot — algemeen	
Onveiligheid als gevolg van NSL	108214886; 107946676; 108021416; 108057431; 108061333; 107993717; 108173472
Verzoek om aandacht voor veiligheid en gezondheid omwonenden; bestaande problematiek niet verergeren	108166091
Leefomgevingsanalyse geluid, trillingen, fijnstof, slaapcomfort, veiligheid — structureel meenemen in planproces	108197443
Risico's voor de geestelijke en lichamelijke gezondheid (algemeen)	108083697; 108057431
Aandacht voor mentale schade gedupeerden; adequate hulp/begeleiding nodig	108201026
Integrale leefbaarheidsanalyse met sociale en ruimtelijke effecten (niet alleen reistijdwinst)	108197486
Geen NSL-steun vanwege cumulatieve leefbaarheidsdruk — asielzoekers, windparken, kartbaan, druk N391	108198562
Indicatoren huizenprijzen/nachtcultuur niet passend voor Noordoost-NL; onderbouwing afstemmen op regio	108201026
Leefkwaliteit — locatie-specifiek (Nieuwediep, Weerdinge, Siepelveen, Ter Apel)	
Tracé niet langs 380kV hoogspanningsmasten Emmerhoutstraat in Weerdingen — geluid & privacy-overlast	108195454
Zorg over ernstige aantasting vrij uitzicht door aanleg Nedersaksenlijn langs woning	108195454

Gevolgen bewoners Nieuw-Weerdinge — uitzicht, geluid, veiligheid, woningbehoud	108197486; 108197329
Spoorlijn (achter woningen) verslechtert leefkwaliteit	107898277; 108021416
Spoorlijn achter woningen veroorzaakt overlast	107898277
STAR-tracé door Nieuwediep — nadelige effecten leefomgeving bewoners	107888559
STAR-tracé door woongebied — onoplosbare effecten geluid, trillingen, veiligheid, leefklimaat & waardedaling	108199253; 108190628
Zorg over leefbaarheid in Roswinkel, Nieuw-Weerdinge en Weerdinge	108177526
Trein rijdt langs verzorgingstehuis — beperkt wandelmogelijkheden bewoners	108197987; 108198059
Route langs Siepelveen onwenselijk — te dicht bij bestaande woonwijken	108200555
Huidig tracé langs Siepelveen opnieuw beoordelen	108200555
Bezwaar aanleg parallel spoor aan Lagewijk–Roswinkel	108021682
Begrip voor Philips-terrein, maar bewoners Stadskanaal Noord niet onevenredig belasten	107851853
Zorgvuldige afweging met aandacht voor leefklimaat omwonenden naast regionale belangen	107851853
Waardevermindering woningen en compensatie	
Waardevermindering van woningen (algemeen)	107854698; 108045510; 108083697; 108122281; 108174967; 108200555; 108061333; 108198059; 108197987; 107719754
Waardevermindering van woningen in Stadskanaal Noord	107851853
Schade woningen meenemen in onderzoek	107719754
Bouwkundige nulmeting woningen langs tracé	108175090
Schadepreventieve maatregelen nabijgelegen woningen	108163182
Duidelijkheid planschade- en nadeelcompensatieregelingen	108163182
Aankoopregeling of waardegarantie woningen op zeer korte afstand spoor	108163182
Verlies perceel heeft ernstige gevolgen voor hobbygebruik	108175090
Lintbebouwing langs kanaal Ter Apel — slooprisico	107769564
Aanleg vereist sloop woningen en oplossing voor kruising met N378	107840866

Natuur, landschap en ecologie	
Expliciete toets op landschappelijke samenhang en cultuurhistorische structuren	107723222
Doorsnijding van waardevolle natuur en ecologische verbindingen vermijden	107723222
Vroeg in varianten behoefte aan ecoducten, faunapassages en waterhuishoudkundige maatregelen beschrijven	107723222
Aantasting bos en landschap beperken door aansluiting bij bestaande structuren; onderzoek naar leefgebieden	108181819
Natuur en bosstroken behouden; spoor ver van bestaande bomen/bos houden	108201026
Groenstroken aanleggen vóór aanvang bouw — bij ingebruikname al functionerend als faunabuffer	108200818
UNESCO Global Geopark De Hondsrug — tracé Emmen–Weerdinge	107793879
Dassenburcht langs tracé Emmen–Weerdinge	107793879
Dassenburcht landgoed Eising nabij Emmerhoutstraat — onderzoek gevolgen voor leefomgeving das	108195454
Afstand houden tot windpark Oostermoer	107723222
Zorg over bosrand bij woningen (leefgebied vogels, roofvogels, spechten, steenuil)	108201307
Aantasting wandelbos Staatsbosbeheer Emmen–Ter Apel	108201026
Brede flora- en fauna-inventarisatie in het gehele plangebied	108181819
Milieu (diesel, stikstof, bodem)	
Aandacht voor milieugevolgen dieseltreinen (algemeen)	107995143
Aandacht voor milieugevolgen dieseltreinen in Groningen	107912000
Aandacht voor stikstofdepositie Natura 2000-gebieden Noord-Drenthe	107912000
Vervuiling ballastspoor	107724173
Bodemvervuiling STAR-lijn — gezondheidsrisico	107724173
Museumspoorlijn STAR — behoud en conflict	
STAR-traject (museumlijn) — niet gebruiken voor regulier personenvervoer	107723222; 107724173; 107769877; 107898277
Exploitatie Museumspoorlijn STAR in gevaar	107840866; 107941112; 108130848
STAR-trein in gevaar	108174967; 108175090

Alternatief tracé Stadskanaal–Gieten niet realistisch voor STAR	107840866
Meenemen STAR-tracé leidt tot bezwaren, vertragingen en maatschappelijke weerstand; verzoek om serieus alternatief	108174967
Bezwaren specifieke tracékeuzes	
Bezwaar tracé langs N366 → scheiding Ommelanderswijk/Zuidwending, veiligheidsrisico zoutcavernes Nobelen	108163182
Bezwaar tegen tracé langs N366 richting Stadskanaal: scheidt Ommelanderswijk en Zuidwending verder, veiligheidsrisico zoutcavernes	108144086
Bezwaar tegen tracé zuidwestelijk van Stadskanaal: doorkruist dorpslinten, leidt tot overlast, kunstwerken en hoge kosten	108093826
Bezwaar tegen doortrekking spoor station–Weerdinge: meer goederen-/passagierstreinen door Emmen (veiligheid, geluid, barrièrewerking)	108122281
Nadeel tracé Emmen-Zuid: overstap op pendelvervoer nodig voor centrum	108122281
Tracé niet langs 380kV hoogspanningsmasten Emmerhoutstraat — spoor op ~200m woning, onaanvaardbare geluidsnorm	108200818
Risico's Ter Apel tracé — doorsnijding industrieterrein, druk op woongebieden, verhoogde spoorbaan als barrière	108204386
Geen onomkeerbare ruimtelijke besluiten vóór tracé vaststaat; woningbouw loskoppelen van speculatieve stationslocatie	108190628; 108199253
Technische aandachtspunten infrastructuur	
Belastbaarheid bruggen langs tracé bij hogere treinfrequentie — stresstest vereist	108113665
Veiligheidsproblemen die samenhangen met de bodemgesteldheid	108045838
Historische draaibrug Veendam — conflict scheepvaart en spoor	107840866
Historische draaibrug Bareveld — conflict erfgoed en spoor	107840866
Boog Bareveld — onvoldoende snelheid voor betrouwbare dienstregeling	107840866
Geotechnisch & hydrologisch onderzoek + risicoanalyse — schaderegeling door ProRail	108197443
Veengebied — inklinking tracé door droogte/ontwatering; aandacht voor zakking-verschil spoorbaan vs. omgeving	108213190
Het tracé lost het knelpunt bij het viaduct van de N33 niet op	108093826

Totale verkeersveiligheid meenemen in afweging — niet alleen overwegveiligheid	108214189
Zes wissels en twee rolbruggen op corridor voor hoge frequentie en betrouwbare dienstregeling	108204295
Opstelterrein als onderdeel dienstregeling: overdekte remise met rolbruggen i.p.v. wissels	108204295
Lijnen Zwolle–Emmen en Groningen–Bad Nieuwenschans dubbelsporig maken en elektrificeren	108204295
Veiligheid gevaarlijke stoffen, brandweer, stations en hulpdiensten	
Onveilig gevoel door tracé dat aansluit op de ACZ in Ter Apel	108057431
Verzoek om veiligheidsmaatregelen langs tracé en voldoende afstand tussen spoor en bebouwing in verband met gevaarlijke stoffen	108177408; 108188059
Vraag of bij verwachte toename op-/overslag gevaarlijke stoffen op Euroterminal een bedrijfsbrandweer aanwezig moet zijn	108188059
Afsluiting van bestaande wegen die spoortracé kruisen vergroot rijtijd brandweer en hulpdiensten	108188059
Veiligheid en sociale veiligheid stationsomgevingen (fietsendiefstal, groepsvorming, verkeersveiligheid, veilige loop- en fietsroutes)	108057431; 108213978; 108152064; 108197443
Verzoek bewaakte spoorwegovergang Drouwenermond	108083186
Dubbelspoor, elektrificatie en ambitieniveau	
Participatie en grondverwerving op basis van dubbelspoor; ontwerp enkelspoor maximaal voorbereid op toekomstig dubbelspoor	108213978
Elektrificatie noodzakelijk als omleidingsroute bij stremmingen Zwolle–Meppel	108215303
Dubbelspoor langs A37 (Hoogeveen–Klazienaveen–Meppen–Duitsland) i.p.v. Nedersaksenlijn	108045192
Tunnel waarschijnlijk nodig op traject Stadskanaal–Emmen–Hardenberg–Almelo	108199770
Lijnen Zwolle–Emmen en Groningen–Bad Nieuwenschans dubbelsporig maken en elektrificeren	108204295
Bovenleidingen vermijden	108090047; 108173472; 108214886
Dienstregeling, bereikbaarheid en OV-netwerk	
Genoeg OV-aanbod in de regio → voordelen NSL overdreven	107917035
Naadloze aansluiting verkeersaders naar station	108015135

Verzoek vergelijking NSL met alternatieve investeringen OV	107946676
Duidelijkheid gebruik lijn — passagiers, goederen, gevaarlijke stoffen, militair, avond/nacht	108197486
Beperkte radius met gunstig effect rond stations; daarbuiten reist men net zo goed direct naar Emmen	108201026
Tracé als goede verbinding tussen Groningen en Emmen	108142365
Verwachte hoge reizigersvraag Emmen–Groningen vanwege winkelbezoek, UMCG en oudere inwoners Zuidoost-Drenthe	107843606
Emmen–Groningen verbinding moet niet negatief beïnvloed worden	108173472
Tracé als goede verbinding tussen Groningen en Enschede als universiteitssteden	108135317
Betere aansluiting met hoger onderwijs (RU Groningen, TU Twente) en MBO; 'missing link' Veendam–Emmen	108198230
Goede bereikbaarheid station vanuit Musselkanaal (fiets, voet, aanvullend OV)	108021416
Robuuste bediening station Dalen — 2x per uur richting Emmen én Coevorden	108151255
Opstapplaats tussen Emmen en Ter Apel nabij dorp — niet altijd naar Emmen hoeven	108200818
Filevorming tussen Emmen en station Nieuw-Amsterdam bij hogere treinfrequentie voorkomen	108113665
Treinen kwetsbaar voor gladheid en bladeren → extra investeringen en rooien bomen langs spoor	108201026
NSL onbereikbaar door tekortschietende gladheidsbestrijding in buitengebieden tussen Emmen en Ter Apel	108201026
Rendabiliteit, kosten en financiële onderbouwing	
Zorgen rendabiliteit traject Almelo–Hardenberg–Almelo	107995143
Zorgen rendabiliteit NSL wanneer alleen bereden met passagierstreinen	108045510
Musselkanaal → dure spoorlijn met veel bogen; twijfel of vereiste hoge snelheid haalbaar is	108201985
Zorg dat trein naar Groningen langzamer en duurder is dan bestaande bus- of autoverbinding	108122281
Verzoek om nadere onderbouwing reistijdwinst Nedersaksenlijn t.o.v. busvervoer Emmen–Groningen	108195454
Verzoek heldere onderbouwing MKBA	107946676
Financiële haalbaarheid tracé via Rondweg Emmen vanaf station Zuid	108061333

Meer infrastructuur per euro te realiseren en een effectiever plan- en realisatieproces hanteren	108214189
Goederenvervoer en internationale verbindingen	
Mogelijkheid goederenvervoer via Nedersaksenlijn → ontlasten wegennet van vrachtverkeer	108201874
Belang van expliciete verankering goederenvervoer in planvorming en integrale benadering gebiedsontwikkeling	108188567
Euroterminal positioneren als grensoverschrijdend internationaal overslagcentrum	108188567
Spoorbereikbaarheid van de railterminals in Coevorden en Veendam is beperkt	108214189
Nedersaksenlijn beschouwen als grensoverschrijdende structuurversterkende verbinding	108190723
Samenhangende benadering mobiliteit en gebiedsontwikkeling, gezien economische, maatschappelijke en ruimtelijke samenhang	108190723
Samenhang Nedersaksenlijn en RegioPa Express (Bad Bentheim–Coevorden, perspectief Rheine–Emmen) bewaken	108190723
Aandacht voor parallel uitbouw Zwolle–Emmen en doorontwikkeling Coevorden–Bad Bentheim naar volwaardige verbinding	108188632
De treinverbinding kan dienen als alternatieve route naar Zwolle bij verstoringen op het reguliere traject	108137368
Defensie & strategische mobiliteitsaspecten integreren	108188567; 108188632
Onderzoek en monitoring	
Onafhankelijk onderzoek geluid & trillingen op nabijgelegen woningen	108163182
Onafhankelijk geluidsonderzoek tracédeel; inzicht cumulatieve geluidsbelasting	108197486
Onderzoek compensatie voor geluidshinder en trillingen	108198187
Onafhankelijk onderzoek naar risico's voor gebouwen en veengrond in Nieuwediep	108174967
Waardevermindering woningen onafhankelijk onderzoeken + compensatieregeling	108200818; 108201026
Inventariserend archeologisch veldonderzoek Roswinkel–Nieuw-Weedinge vóór bodemingrepen	108195454
Kosten-batenanalyse dubbelspoor per deeltraject	108213978
Woningbouweffecten meenemen in kosten-batenanalyse oplossingsrichtingen; toets capaciteitsbeperkingen ingroeimodel	108213978
Onderzoek verschillende elektrificatievarianten	108213978

Maatregelen en kosten-baten ingroeimodel voor vier specifieke verbindingen; impact Emmen–Zwolle spits	108213978
Onderzoek kosten-baten spoorverdubbeling 500m Coevorden–aansluiting Nordhorn	108213978
Onderzoek haalbaarheid alternatief ingroeimodel (sneltrain Groningen–Emmen, behoud 3e/4e trein Emmen–Zwolle, verlenging Hardenberg–Enschede)	108213978
Onderzoek optimalisatie alternatief ingroeimodel: spoorverdubbeling Veendam–Stadskanaal en verlenging Nordhorn–Emmen	108213978
Onderzoek of het deeltraject Veendam–Stadskanaal versneld kan worden gerealiseerd	108213978
Onderzoek kosten en baten van de opening van stations in Almelo Noord, Musselkanaal en Bergentheim	108213978
Beleidsagenda spoorveiligheid betrekken; besparingen gelijkvloerse overgangen inzetten voor spoorcapaciteit	108213978
Overig	
Transparante afweging alternatieven vereist — geluid, trillingen, veiligheid, leefkwaliteit als volwaardige criteria	108190628; 108199253
Kwaliteitsnet bestuurlijk borgen via gemeenten, provincies, waterschappen en Ministerie I&W	108212331
Verzoek verkeersstructuur en spoor in samenhang verkennen voor betere bereikbaarheid en leefbaarheid	108015135
Voorkeur tracé langs bestaande wegen of kanalen	108173472
Behoud spoor naar centrum Emmen — scheelt kosten	108045510
Twee alternatieven uitwerken — Westlaren/Assen-Noord/Vries → Groningen en Winschoten/Delfzijl/Winsum	108199770
Capaciteit reserveren voor plannen Bentheimer Eisenbahn op traject Stadskanaal–Emmen–Coevorden	108199770
Stations geschikt maken voor verbindingen naar Midden-Nederland (niet alleen NSL)	108199770
Verdubbeling N366 opnemen in regionale infrastructuuragenda	108199253; 108190628
NSL mag N366/N391-verdubbeling niet blokkeren — toekomstige verdubbeling vrijhouden	108204386
Verzoek om station Ter Apel niet nabij asielzoekerscentrum te situeren	108151311
Station Ter Apel mogelijk problematisch door nabijheid asielzoekerscentrum	107941112
Bouwfase expliciet meenemen in variantenvergelijking, inclusief bouwterreinen, routes en schadepreventie	107723222

Zorg over druk op wegennet tijdens aanleg ondertunnelingen Nieuw-Amsterdam — dorp moet bereikbaar blijven	108200598
Verslechtering verkeersdoorstroming Hoogezand door NSL	107912000
Spoedig besluit spoorcapaciteit station Almelo	108213978
Robuustheidsanalyse keerlokaties; voldoende overloopwissels voor bijsturing langs NSL	108213978
Steun voor ongelijkvloerse kruisingen, m.n. Dalerveensestraat, ter vergroting spoorwegveiligheid	108151255
Vraag naar tempo realisatie station in Bergentheim: locatie, dubbelspoor en elektrificatie (2028) realistisch?	108166441
Bereikbaarheid van Nieuw-Buinen waarborgen	108143598
Rekening houden met eventuele verdubbeling N366/N391	108045070; 108167698
Ongelijkvloerse overwegen — impact op landschap en geluid; veiligheidsaspecten tunnels	108201370
Recreatie en toerisme expliciet en structureel meenemen als volwaardige afwegingsfactor	108202057
Recreatieve netwerken en lokale economie meewegen in variantenvergelijking	107723222
Geluidsschermen en mitigerende maatregelen financieel en planologisch borgen	108197486
Toets op omgevingskwaliteit, cumulatieve belasting en realistische mitigerende maatregelen	107723222
Verzoek om duidelijkere kaarten, legenda en toelichting per variant in vervolgfase	107723222
De treinverbinding kan gebruikt worden voor militair transport naar Eemshaven	108137368
Opbrengst verkoop grond/oud station gebruiken voor nieuw station	108030875
Barrièrewerking & doorsnijding	
Barrièrewerking en doorsnijding door NSL (Emmen, Drouwenersmond, Weerdinge, Veendam)	108215638; 108083186; 107993717; 108177526; 107724173

Bijlage 3: Aandachtspunten voor de volgende fase MIRT-project Nedersaksenlijn

Voorstel	Indiener(s)
Geluid & mitigerende maatregelen	
Zorgen geluidsoverlast → noodzaak passende maatregelen	107946676; 107993717; 108021416
Onderzoek compensatie geluidshinder & trillingen	108198187
Plaatsing geluidsschermen/wallen bij doorgang huidig tracé (algemeen)	108031883
Plaatsen geluidsschermen vermindert woongenot	107917035
Stille dwarsliggers/raildempers als maatregel	108197443
Subsidieregeling geluidsisolatie woningen	107767482
Geluid beperken via snelheidsbeperking treinen, geluidswallen, groenstroken + vergoeding waardedaling	108200818
Geen nachttreinen → bebouwde kom Hoogezand-Sappemeer	107912000
Plaatsing geluidsschermen/wallen bij doorgang huidig tracé — Westerstraat	108032918
Geluidsoverlast bij route Emmen–Duivenveld — isolatie nodig	108202494
Spoor, bovenleidingen, geluidsschermen en treinverkeer tasten open groen karakter omgeving aan	108200555
Omgang tracéontwerp COA-centrum Ter Apel en vervolgtacé Ter Apel–Pottendijk–Emmerschans	108045258
Leefkwaliteit, compensatie en wonen	
Behoud natuur, groen, rust, uitzicht en leefkwaliteit dorpen en woonwijken	108214886
Aankoopregeling of waardegarantie woningen op zeer korte afstand spoor	108163182
Compensatie landbouwgrond	108198562
Weg langs spoor aanleggen voor toegang woning/tuin via achterzijde aanwonenden	108199555
Bedrijf op tracé einde lijn — uitkoop of omleiding noodzakelijk	107840866
Natuur en compensatie	
Zorgen natuur / diersoorten	107946676; 108031883; 108032918; 108083697; 108122281; 108181819;

	108197329; 108061333; 108195454; 108199555; 108214821
Tijdig aandacht voor natuurcompensatie	108181819
Bomen als natuurcompensatie voor NSL	108045764; 108095441; 108181819
Verzoek om natuurcompensatie voor ecologisch lint, bomen, planten en vogels	108103314
Verzoek bij inrichting groen langs tracé monoculturen te voorkomen	108212331
Natuur beschermen langs het STAR-tracé	107724173
Veiligheid en bereikbaarheid	
Verdubbeling spoor vóór aanleg traject Emmen–Stadskanaal	108045710
Tracé langs verzorgingstehuis — bewoners beperkt in wandelmogelijkheden	108198059
Structurele monitoring tijdens aanleg en exploitatie	108163182
Veiligheid overwegen bij bedrijven en agrarische percelen	107840866
Veiligheid en bereikbaarheid van jongeren uit Drouwenermond die in Stadskanaal naar school gaan	107993717
Verzoek genoeg spoorwegovergangen te realiseren tegen opknippen dorpen	107993717
Afsluiting wegen door spooraanleg vergroot opkomsttijd brandweer en hulpdiensten	108177408; 108188059
Bedrijfsbrandweertraject meenemen als alternatief in MER-fase, gezien toename gevaarlijke stoffen	108177408; 108188059
Veilige en directe oversteek NSL in Stadskanaal voor kinderen Drouwenermond	107993717
Stations en voorzieningen	
Opbrengst verkoop grond/oud station gebruiken voor nieuw station	108030875
Station voorzien van verlichting, overzichtelijkheid, semi-bewaakt beheer + kleinschalige horeca	108204386
Esthetische inpassing elektrificatie	108197443
Duidelijkheid dubbelspoor Nieuw-Amsterdam–Dalen en veilige zone rond spoor; planschaderegeling	108201370
Fietsenstalling inclusief voldoende fietskluisen en bagagekluisen	107799226
Station Ter Apel logisch aansluiten op bestaande verkeersstructuur en centrum Ter Apel	108204386

Bijlage 4: aandachtspunten voor de Participatie

Voorstel	Indiener(s)
Communicatie & informatie	
Transparant beoordelingskader	107723222; 108163182; 108175090; 108190628; 108174967
Verzoek betere communicatie over scope project (incl. Duitsland)	108009535; 108021416; 108061333
Onduidelijkheid coördinatie communicatieverspreiding	108061333
Informatie in begrijpelijke en toegankelijke taal	108021416; 108061333
Leesbaarheid kaarten in vervolgfase	107723222
Verzoek om regelmatige informatievoorziening via diverse kanalen (nieuwsbrief, e-mail, post, regionale pers, radio/media, sociale media, bewonersavonden)	108021416; 108061333; 108093826; 108173472; 108184850; 108151226; 107941112; 107917035; 108215303; 108201026; 108215571; 108201307
Informatievoorziening vóór besluitvorming	
Bewoners actief informeren vóór verdere besluitvorming	108197486
Verzoek om actieve informatievoorziening vóór besluitvorming	108214821; 108199555; 108198187; 108152064
Volledige inzage in tracé, geluidsbelasting en gebruik	108197486
Inspraak & besluitvorming	
Verzoek om transparant, vroegtijdig en doorlopend participatieproces	108203304; 108174967; 108197486
Bezwaar tegen volgorde participatieproces; verzoek om herstel conform wettelijke voorwaarden	108177526
Bewoners Siepelveenwijk niet tijdig betrokken; verzoek om vroegtijdige betrokkenheid en serieuze inspraak over alternatieven	108200555
(Voorgenomen) besluiten tegenhouden of aanpassen via inspraakprocedure	107917035; 107946676; 108021416; 108061333; 108093826; 108122281; 108163182; 108174967

Voorstel	Indiener(s)
Extra aandacht voor jongeren en ouderen als belangrijkste gebruikersgroepen	108213190
Vormen van inspraak	
Verzoek om inspraak via diverse vormen (bijeenkomsten, persoonlijk gesprek, brieven op naam, online formulier)	107941112; 107946676; 108163182; 107917035; 108061333; 108184850; 108214821; 108173472
Verzoek om vaste contactpersoon en meer bijeenkomsten	108173472
Bereidheid tot deelname	
Bereidheid tot deelname aan vervolgproces	108021416; 108198187; 108177408; 108181819; 108204386
Belanghebbenden binnen zoekgebied tracé (bewoners en agrarische bedrijven) primair betrekken	108184850
Aanbod deelname	
Aanbod tot actieve deelname en faciliterende rol	108021416; 107840866; 107912000
Verzoek om mogelijkheid mening te geven via brief of online formulier	107941112
Onteigening & onrust	
Onrust over mogelijke onteigening (Heidelaan / Emmen)	108030875
Verzoek om zorgvuldige communicatie over mogelijke onteigening	108061333
Betrokken partijen	
ROCOV's en OV Consumentenplatform Groningen & Drenthe betrekken	107851719
Fietsersbond en Wandelnet betrekken	107799226
Interregionale en internationale samenwerking, inclusief afstemming met Duitsland	108051423; 108190723
Verzoek om betrokkenheid markt- en kennispartijen bij stationsgebieden; aanbod platform kennisdeling en marktinbreng	108051423
Verzoek marktconsultatie (bouwers en vervoerders) in eerste fase verkenning	108213978
Gebiedstafel/stakeholderoverleg inrichten (agrariërs, loonwerk, ketenpartijen, overheden)	108212331

Bijlage 5: aandachtspunten voor uitwerking Gebiedsontwikkeling

Voorstel	Indiener(s)
Stations & mobiliteitsknopen	
Stations ontwikkelen tot multimodale mobiliteitshubs met integrale ruimtelijke visie	108051423
Snel duidelijkheid over stationslocaties ten behoeve van woningbouw en gebiedsontwikkeling	108214917; 108167698
Stations geschikt maken voor verbindingen naar minimaal Midden-Nederland	108199770
Station als toeristische toegangspoort regio	107724447
Traditionele stationsarchitectuur (stijl Eduard Cuypers)	107767482; 107830624
Voorzieningen stationsomgeving	
Voorzieningen stationsomgeving (fiets, auto, P&R, verwarmde wachtruimte met catering)	108152064; 108203072; 107840866; 107724447
Veiligheid station Nieuw-Amsterdam bij tunneltoegang — licht, open inrichting en kunst	108201370
Verbeteren voorzieningen station Dalen en Nieuw-Amsterdam (fietskluizen, -rekken, extra voorzieningen)	108200598
Station Emmen	
Randstation Emmen als multimodaal knooppunt en ruimtelijk-economische motor (kantoren, kennisintensieve bedrijvigheid); snelle verbinding centrum via HOV, e-shuttle en fiets	108207425; 108203072; 108200882
Station Emmen-Centrum als volwaardig stedelijk knooppunt; ruimte benutten voor woningverdichting en groen	108203304; 108203072; 108201985; 108142365
Busstation Emmen verplaatsen naar Noord (Westeind / bioscoop / politiebureau)	108200882; 108203072; 108207425
Voorstel Emmen-Zuid als hoofdstation en mobiliteitspoort (spoor, bus, taxi, auto)	108195804; 108201985
Overige stations (geo-specifiek)	
Bereikbaarheid station Musselkanaal waarborgen	108021416
Verbinding met Stadskanaal via Drouwenerstraat waarborgen	108083186
Woningbouw & gebiedsontwikkeling	
Woningbouw- en transformatielocaties tijdig aanwijzen; afstemming op spoorfasering	108051423; 108213978
Verkenning herontwikkelingskansen en woningbouw op fietsafstand bij alle stations	108213978

Voorstel	Indiener(s)
Tracé verder van bebouwing — rekening houden met toekomstige woningbouw	107898277
Vroegtijdige betrokkenheid marktpartijen nodig	108051423
Ruimtelijke kwaliteit & duurzaamheid	
Duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit leidend bij tracékeuzes en gebiedsontwikkeling; circulair en biobased bouwen	108202057; 108051423; 108203304
Spoorontwikkeling Ter Apel inpassen met behoud economische ontwikkelruimte; woongebieden ontzien	108204386
Zorgen over veenkoloniaal landschap (openheid, rechte lijnen, ruimtelijkheid)	107946676; 108021416
Zorg over verdere belasting veenkoloniën; aantasting uitzicht en verlies woongenot	108093826
Natuur & groene inpassing	
Groene en ecologische inpassing tracé (spoorbermen, faunapassages, groenstroken, aarden wallen)	108197486; 108181819; 108200818; 108045764; 108213190
Route Emmerdennen–Hondsrug aanpassen aan bestaande landschappelijke structuren	108181819
Voormalig STAR-spoortracé inrichten als groene verbindingszone naar station Ter Apel	108198230
Landschappelijke en esthetische inpassing langs tracé	108197443
Fiets & langzaam verkeer	
Snelle fiets- en wandelroutes naar stations; Nedersaksen-fietsroute koppelen aan NSL	107799226; 107875814; 108061333
Fietssnelweg Dalen–Emmen; wandel- en fietsroutes station Emmen naar Rensenpark, Onderwijs-campus en ziekenhuis	108151255; 108195804
Fietsenstalling met fietskluizen en bagagekluizen; fietsgoot langs trappen	107799226
Veilige fietsroutes, autoluwe zones en deelmobiliteit / pendelbussen van/naar P&R	108213190
Verkeersveiligheid fietsroute Wildervank–station Veendam; fietsstraat Wildervank veiliger maken	108130848
OV & bereikbaarheid	
Verzoek om goede aansluiting busroutes op toekomstige stations; frequent OV vanuit omliggende dorpen	107946676; 108213978; 108152064; 107724447; 108041706; 108201985

Voorstel	Indiener(s)
Verzoek buslijn 300 te handhaven; buslijn 71 vaker laten rijden bij geen station Wildervank	108041706; 108130848
Bereikbaarheid Stadskanaal (auto, voet, fiets); geen voorzieningen Drouwenermond	107993717
Belang nieuwe spoorverbinding Groningen–Twente voor bereikbaarheid gebied	108151255
Infrastructuur & inpassing spoor	
Dubbelspoor station Dalen en Nieuw-Amsterdam–Dalen aan oostzijde huidig spoor	108151255
Historische draaibrug Veendam — conflict scheepvaart en spoor	107840866
Herinrichting viaducten N366 en aansluiting N33–N366; verdubbeling viaduct Zandbergen/Ter Apel	108144086; 107840866
Landbouw & vrachtverkeer	
Kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer koppelen aan MIRT-verkenning en plan-MER; specifieke routes Stadskanaal meenemen	108212331
Beter onderhoud wegen in buitendorpen	108045192
Koppeling economie, onderwijs & toerisme	
NSL koppelen aan onderwijs, zorg (Treant, Refaja), toerisme (STAR) en economisch cluster Emmen	108167698; 108203304
Nedersaksenpas ontwikkelen — korting op bezienswaardigheden, activiteiten en OV via accommodaties/Tourist Info	108202057
Verzoek om maatregelen en onderzoek naar massatoerisme door NSL	107956331
Nedersaksenpas ontwikkelen (toegang/korting bezienswaardigheden, activiteiten en OV)	108202057
Recreatieve netwerken en lokale economie meewegen in variantenvergelijking	107723222
Flexibele contracten voor studenten als investering in toekomstige beroepsbevolking	107719790
NSL moet leefbaarheid dorpen vergroten en bewegingsvrijheid jongeren en minder mobiele verbeteren	108130848
Zorg over toenemende drukte Buinerweg en industrieterrein Mercurius	107840866