

MIRT Project Nedersaksenlijn

Initieel Behoeften Document

Van	ProRail Projecten
Auteurs	Persoonsgegevens verborgen
Kenmerk	4VWWDUA3YVZ-1061559957-1032
Versie	5.0
Da t um	16 september 2026
Bestand	IBD Nedersaksenlijn initieel Behoeften Document NSL
Status	Definitief

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	4
1.1	HET DOEL VAN DIT DOCUMENT	4
1.2	IBD EN PROBLEEMWERKWIJZE HET MIRT PROCES	4
1.3	LEESWIJZER	5
1.4	AFKORTINGEN	5
2	AANLEIDING/PROBLEEMSTELLING	6
2.1		6
2.2		6
3	HUIDIGE KNELPUNTEN EN KANSEN VOOR BREDE WELVAART	
	URGENTIE EN NOODZAAK TOT INTEGRALE AANPAK	6
4	GEÏDENTIFICEERDE STAKEHOLDERS	8
4.1		8
4.2	OPGAVEN EN DOELSTELLINGEN	10
4.3		10
4.4	INTEGRALE HOOFDAMBITIE EN OPGAVEN (RIJK, REGIO, GEMEENTE)	10
4.5	DOELSTELLINGEN MIRT-VERKENNING SPOOR	
4.6	DOELN	10
4.7	BESCHRIJVING HOOFDLIJNEN BEHOEFTE	11
5	BELANGENANALYSE	12
5.1	HOOFDLIJNEN BEOOGD GEBRUIK	13
	RAAKVLAKKEN	13
	HET FUNCTIONEREN VAN DE OPLOSSING	14
	HOOFDFUNCTIE REIZIGERSVERVOER	14
5.1.1	<i>Lijnvoering endienstregeling</i>	14
5.1.2	<i>Stations & Transfer</i>	14
5.2	SECUNDAIRE FUNCTIE	14
5.3	BELANG VAN GEBIEDSONTWIKKELING	15
5.4	ZERO EMISSIE	15
5.5	VERVOERSCONCESSIES KOSTENDEKKINGSGRAAD EN EXPLOITATIEKOSTEN	16
5.6	OVERWEGEN	16
6	INGEBRACHTE BEHOEFTE PER STAKEHOLDER	17
6.1	GEMEENTEN IN DE PROVINCIE GRONINGEN	18
	<i>Gemeente Groningen</i>	18
6.1.1		
6.1.2	<i>Gemeente Midden Groningen</i>	20
6.1.3	<i>Gemeente Veendam</i>	22
6.1.4	<i>Gemeente Stadskanaal</i>	26
6.1.5	<i>Gemeente Westerwolde</i>	28
6.2	GEMEENTEN IN DE PROVINCIE DRENTHE	32
6.2.1	<i>Gemeente Aa en Hunze</i>	32
6.2.2	<i>Gemeente Borger Odoorn</i>	34
6.2.3	<i>Gemeente Emmen</i>	37
6.2.4	<i>Gemeente Coevorden</i>	45
6.3	GEMEENTEN IN DE PROVINCIE OVERIJSEL	49
6.3.1	<i>Gemeente Hardenberg</i>	49
6.3.2	<i>Gemeente Hellendoorn</i>	54
6.3.3	<i>Gemeente Twenterand</i>	56
6.3.4	<i>Gemeente Almelo</i>	59
6.4	PROVINCIES	62
6.4.1	<i>Provincie Groningen</i>	62

ProRail

6.4.2	Provincie Drenthe	68
6.4.3	Provincie Overijssel	73
6.5	VERVOERDERS	76
6.5.1	Arriva.....	76
6.5.2	DB Cargo	78
6.5.3	Lineas.....	80
6.5.4	NS Reizigers	82
6.5.5	RailGood	83
6.5.6	NS Stations	86
6.5.7	Museum Spoorlijn STAR	89
6.6	WATERSCHAPPEN	96
6.6.1	Waterschap Hunze en Aa's	96
6.6.2	Vechtstromen	96
6.7	NUTSBEDRIJVEN	98
6.7.1		
6.8	HET RIJK	
6.9	PRORAIL	
6.10	RIJKSWATERSTAAT	98
6.11	Staatsbosbeheer	98
7		103
8		108
		109
	ADVIES/ TOT SLOT	110
	REVISIEGEGEVENS	111

1 Inleiding

Het doel van dit document

1.1

Dit Initieel Behoeftedocument (IBD) beschrijft, in de taal van de klant, de aanleiding van het project en de voornaamste stakeholders en hun behoefte. Vervolgens beschrijft het een eerste invulling van de behoefte waarbij ook het functioneren van de oplossing aan bod komt en is er een indicatie van mogelijke fysieke oplossingen en de complexiteit, risico's en kansen hiervan.

Het doel van het IBD is om de eerste behoefte van de klant vast te leggen en de haalbaarheid ervan binnen het Nedersaksenlijn project te bepalen. Dit om een advies te kunnen geven over het wel of niet opnemen van deze behoefte in de verkenning van het project Nedersaksenlijn. Het IBD vormt de basis voor de rest van het project en wordt gebruikt om andere producten en ontwerpen tegen te valideren.

1.2 IBD en ProRail werkwijze: het MIRT proces

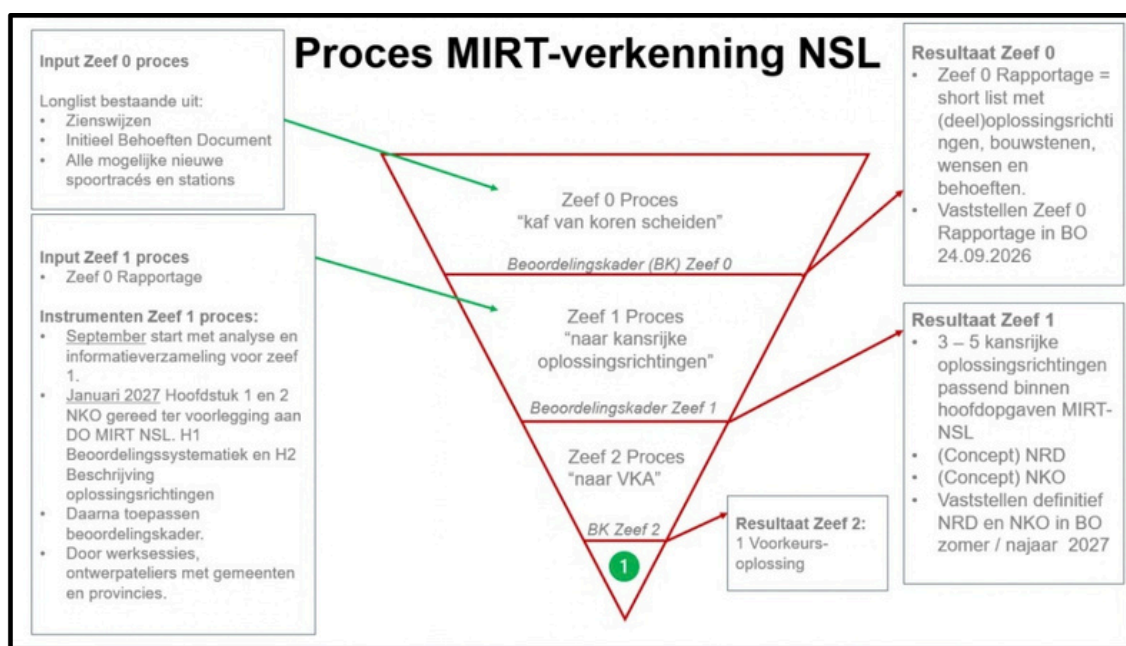
Het project MIRTNedersaksenlijn wordt uitgevoerd conform de spelregels die het MIRT-proces voorschrijft. Dit proces is in lijn met het ProRail Kernproces. Het Kernproces is binnen ProRail de werkwijze waarmee alle afdelingen in één uniform proces in één taal volgens één structuur aan de besluitvorming werken.

Het project MIRT Nedersaksenlijn bevindt zich momenteel in de MIRT-Verkenningfase. In onderstaande figuur wordt duidelijk gemaakt, welke volgende fasen in een project worden onderscheiden, met welke besluitvormingsmoment en welke hoofdproducten per faseovergang opgeleverd moeten worden.



Figuur 1. ProRail Kernproces (in lijn met MIRT-proces).

In de MIRT-Verkenning wordt toegewerkt naar één Voorkeursalternatief. Dit Voorkeursalternatief betreft een NSL-dienstregeling met duidelijkheid over waar nieuwe stations komen, waar het nieuwe spoortracé tussen (grofweg) Veendam en Emmen exact komt te liggen en hoe bestaande infra (spoor/ stations) worden aangepast. Om dit gestructureerd en navolgbaar te doen, wordt gewerkt met een zogenoemd 'zeefproces'. Dit zeefproces wordt in figuur 2 op de pagina hieronder schematisch weergegeven.



Figuur 2. Zeefproces MIRT-Verkenning Nedersaksenlijn

Links in figuur 2 wordt de input van de zeefmomenten 0 en 1 weergegeven; aan de rechterzijde de resultaten van de zeefmomenten 0, 1 en 2. Dit IBD vormt hiermee input voor het zeef 0-proces. In de Zeef 0 rapportage wordt helder wat meegenomen wordt vanuit het IBD naar de volgende zeefmomenten.

1.3 Leeswijzer

Het IBD start met een beschrijving van het probleem (H2) en de belangrijkste stakeholders (H3). De behoefte, en een eerste verkenning van het gebruik en de context is te vinden in H4. Vervolgens vindt een verkenning plaats van het gebruik en de belangrijkste functie die de oplossing moet vervullen (H5). Alle opgehaalde behoeften en het voorstel om hoe hier mee verder te gaan is opgenomen in H6. Tot slot wordt er beknopt advies gegeven op welke wijze er in de MIRT-Verkenning onderzoek wordt uitgevoerd.

1.4 Afkortingen

Afkorting

CD	Betekenis
CV	Concept Definitie
FH	Concept Verkenning
FW	Functiehandhaving
IBD	Functiewijziging
OVS	Initieel Behoeften Document
	Ontwerpvoorschrift

2 AANLEIDING/PROBLEEMSTELLING

Op 6 oktober 2025 hebben Rijk en regio de startbeslissing voor de MIRT-verkenning Nedersaksenlijn genomen. Een belangrijke mijlpaal en startsein voor de werkzaamheden in deze verkenning. ProRail heeft de opdracht gekregen om aan de slag te gaan met de MIRT-verkenning Nedersaksenlijn (spoorlijn en stations). Daarnaast werken Rijk en regio aan een Verkenning Gebiedsontwikkeling Nedersaksenlijn. De Nedersaksenlijn is een deels nieuwe spoorverbinding tussen Groningen – Stadskanaal – Emmen en Twente/Zwolle. De spoorlijn is een middel om samen met de gebiedsontwikkeling de brede welvaart in de regio te versterken.

De MIRT-verkenning focust zich in de basis op de spoorse infrastructuur, de inpassing daarvan, tracés, (nieuwe) stations, aansluitingen, frequenties en de exploitatie van de treindiensten. Bij de verkenning gebiedsontwikkeling ligt de focus op de ruimtelijke, economische en sociale uitwerking van het gebied daaromheen.

2.1 *Huidigeknelpuntenenkansenvoor bredewelvaart*

In delen van Oost-Groningen en Zuidoost-Drenthe staan brede welvaart en voorzieningen onder druk. Uit onderzoek blijkt dat in beide gebieden veel indicatoren met betrekking tot de brede welvaart slechter scoren dan het landelijke gemiddelde. Ook neemt het aantal voorzieningen en de beroepsbevolking de laatste jaren af en staan de gebieden erg laag in de woonaantrekkelijkheid index.

Het verbeteren van de Brede Welvaart in het gebied met de aanleg van deels nieuwe spoorverbinding, is breed en vraagt om samenhangende maatregelen. De Nedersaksenlijn kan hierin een belangrijke katalysator zijn: betere OV bereikbaarheid biedt meer kansen voor werk en opleiding en draagt bij aan een aantrekkelijk woon- en leefklimaat. Hierdoor worden regiocentra sterker en ontstaat meer draagvlak voor voorzieningen. Met een goede aansluiting op het Duitse OV netwerk kan bovendien de economische en sociale positie van de grensregio worden versterkt.

Alleen de aanleg van de spoorverbinding is geen oplossing voor bovengenoemde problemen. De aanleg van de spoorlijn dient hand in hand te gaan met gebiedsontwikkeling en daarmee de verbetering van wonen, werken, onderwijs, zorgvoorzieningen, leefbaarheid, landschap en ruimtelijke kwaliteit.

2.2 *Urgentie en noodzaak tot integrale aanpak*

Zoals in paragraaf 2.1 beschreven kan de brede welvaart in Oost-Groningen en Zuidoost Drenthe verbeterd worden. Om deze verbetering te realiseren dienen er snel stappen te worden gezet. De aanleg van de Nedersaksenlijn is daarin een katalysator. De aanleg van de spoorlijn alleen is echter niet afdoende. Om de maximale potentie van de aanleg te benutten, dient gelijktijdig gewerkt te worden aan gebiedsontwikkeling. Een belangrijke drager van de gebiedsontwikkeling is de bredere regio. En wat het geheel met elkaar verbindt, is het landschap.

Om de potentie van de ontwikkeling goed te kunnen benutten, is het belangrijk dat de ontwikkeling van het gehele gebied op een hoog schaalniveau wordt bekeken wordt, waarbij de ruimtelijke kwaliteit centraal staat. Op die manier wordt het een ontwikkeling die de gehele regio een impuls geeft en aantrekkelijk maakt voor wonen, recreatie en ondernemen. De Nedersaksenlijn is en moet meer zijn dan infrastructuur alleen. Het is een verbindingproject in de breedste zin van het woord. Het verbindt mensen, wonen, werk, opleidingen, recreatie en voorzieningen. Zonder gebiedsontwikkeling wordt de potentie van de lijn niet volledig benut.

ProRail

Daarbij hebben keuzes over stations en dienstregeling effect op de ruimtelijke ontwikkeling. En omgekeerd hebben keuzes ten aanzien van ruimtelijke programma's op het gebied van wonen en werkgelegenheid invloed op de wensen voor de spoorse infrastructuur, op de vervoerwaarde en daarmee ook op waar een trein wel of niet stopt en potentieel aansluit op een overstapknoop. Om tot zorgvuldige en integrale keuzes te komen, dienen de verkenningen gebiedsontwikkeling en spoor gezamenlijk en gelijktijdig te worden opgepakt. Input van het ene proces wordt in het andere proces ingebracht, om zo cyclisch van breed naar smal te trechteren.

3 Geïdentificeerde stakeholders

Een analyse van de vraag laat zien dat er een groot aantal partijen zijn die een belang hebben bij de nieuwe spoorlijn. Vanuit een brede stakeholderanalyse zijn voor het Initieel Behoeft Document de behoeftes opgehaald bij de primaire stakeholders die vanuit hun (maatschappelijke) positie/verantwoordelijkheid een groep- of deelbelang vertegenwoordigen die cruciaal is voor een goede start van de verkenning. Daarbij is in overweging genomen of de behoeftes in deze fase van de MIRT-verkenning, waarin de kansrijke oplossingsrichtingen in beeld gebracht moeten worden, van belang zijn.

NaamStakeholder	Verantw oordelijkheid	Rol/invloed
Ministerie I&W	Betrouwbare, beschikbare en veilige spoorinfra	Opdrachtgever voor de MIRT Verkenning NSL. Verlener vervoer- en beheerconcessie; Kan eisen stellen aan de functionaliteit, veiligheid en beschikbaarheid van de spoorinfra;
2 Waterschappen Hunze en Aa's Vechstromen	Verantwoordelijk zijn voor het regionale waterbeheer. Hun hoofdtaken zijn gericht op waterveiligheid, voldoende water, en schoon water	Als door ons project 1 van deze 3 zaken geraakt wordt dan is het waterschap de partner om dit mee te bespreken en naar oplossingen te zoeken.
3 Provincies Groningen Drenthe Overijssel	Borgen van woon- en leefklimaat in de provincie (o.a. inpassing, veiligheid, milieu, mobiliteit)	Behartigt de belangen van bewoners; Verlener treinconcessie; Kan invloed uitoefenen op milieumaatregelen d.m.v. vergunningverlening;
13 Gemeenten Groningen, Midden Groningen, Veendam, Aa en Hunze, Borger Odoorn, Stadskanaal, Westerwolde, Emmen, Coevorden Hardenberg, Twenterand, Hellendoorn Almelo	Borgen van woon- en leefklimaat in de gemeente (o.a. veiligheid, milieu, mobiliteit)	Behartigt de belangen van bewoners; Kan invloed uitoefenen op milieumaatregelen d.m.v. vergunningverlening;
Goederenvervoerders DB Cargo, Lineas, RailGood	Veilig vervoeren van goederen per spoor	Vervoerder van goederen per spoor; Kan eisen stellen aan de functionaliteit, beschikbaarheid en veiligheid van de spoorinfra;
Reizigersvervoerders Arriva, ook namens de andere regionale vervoerders / NS Reizigers	Veilig vervoeren van reizigers per spoor	Vervoerder van reizigers per spoor; Kan eisen stellen aan de beschikbaarheid en veiligheid van de spoorinfra;
Museumspoorlijn STAR	De Stichting Stadskanaal Rail is in juni 1992 opgericht met als doel het behoud van de spoorlijn Veendam – Stadskanaal – Musselkanaal.	Vrijwilligers en bezoekers kennis laten nemen van oude treinen en het oude tracé.
ProRail CM	Optimale benutting van de infracapaciteit	Verdelen van de infracapaciteit over spoorwegondernemingen; Vaststellen infrafunctionaliteit en gebruikswaarde en de capaciteit voor beheer vervoer en vervoer-vervoer; Kan eisen stellen aan functionaliteit, robuustheid en veiligheid van de spoorinfra
ProRail Operatie Asset Management (AM)	Betrouwbare, beschikbare en veilige spoorinfra	Beheren en onderhouden van de spoorinfrastructuur; Financier Optimale besteding van het onderhoudsbudget;

ProRail

<i>Naam Stakeholder</i>	<i>Verantwoordelijkheid</i>	<i>Rol/invloed</i>
		Oplossen van storingen aan de spoorinfra; Kan eisen stellen aan de functionaliteit, beschikbaarheid en veiligheid van de spoorinfra;
ProRail Operatie Verkeersleiding (VL)	Treinen laten rijden volgens dienstregeling;	Aansturen treinverkeer; Leveren actuele reisinformatie; Zorgdragen dat materieel (en daarmee reizigers en personeel) met zo min mogelijk vertraging op hun bestemming komen; Coördineren calamiteiten op en rond het spoor; Kan eisen stellen aan de functionaliteit, veiligheid en beschikbaarheid van de spoorinfra;
ProRail Stations	Betrouwbare, beschikbare, efficiënte en comfortabele Stations	Beheren en onderhouden van de stations (transferruimte) Borgen van een efficiënte en veilige transfer Optimale besteding van het onderhoudsbudget Kan eisen stellen aan de functionaliteit en veiligheid van de stations

4 Opgaven en Doelstellingen

Integrale hoofdambitie en opgaven (Rijk, regio, gemeente)

4.1 De gezamenlijke hoofdambitie van alle partijen is om de bredewelvaart voor de mensen rondom de Nedersaksenlijn, inclusief de omliggende regio te verbeteren, zodat zij in de toekomst dezelfde kansen hebben als mensen in andere regio's in Nederland. Dit willen we doen met:

- Het verbeteren van de ov-bereikbaarheid tussen Groningen – Stads kanaal – Emmen – Twente/Zwolle;
- Het versterken van de structuur en het (stedelijk) netwerk Groningen – Stads kanaal – Emmen – Twente/Zwolle;
- Het versterken van het vestigingsklimaat voor bedrijven en het vergroten van het aantal beschikbare banen in de regio;
- Het versterken van de leefbaarheid, voorzieningen en het woonklimaat en het vergroten van het aantal beschikbare woningen in de regio;
- Het bevorderen en versterken van campusontwikkelingen in de regio en de bereikbaarheid van onderwijs voor de regio;
- Het verbeteren van toeristisch potentieel in de regio;
- Het verbeteren en verbinden van natuur- en cultuurhistorie;
- Het door ontwikkelen van de ruimtelijke kwaliteit en het landschap.

4.2 Doelstellingen MIRT-verkenning spoor

De hoofdopgaven voor de MIRT-verkenning Nedersaksenlijn zijn:

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

Hiertoe worden onder andere verschillende alternatieve spoortracés, bedieningsmodellen en (nieuwe) stations onderzocht. Waarbij in beeld gebracht wordt welke infrastructuur, station maatregelen (huidige stations en nieuwe stations) en systeemkeuzes daarvoor nodig zijn. En welke effecten, bijvoorbeeld geluid en overwegveiligheid, dit heeft op de omgeving. Uiteindelijk resulteert dit in het selecteren van een kansrijk alternatief en bedieningsmodel voor de Nedersaksenlijn.

4.3 Doelen

De belangrijkste doelen van de stakeholders en daarmee de doelen voor het project zijn:

Hoofddoelen:

- Verbeteren brede welvaart in de Oost-Groningen en Zuidoost Drenthe
- Behouden veilige en betrouwbare infrastructuur (ProRail en vervoerders)
- Vergroten van de infrastructuur (ProRail en vervoerders)

De inrichting van het ontwikkelproces gaat uit van de onderstaande doelen:

- Draagvlak van de oplossing door de stakeholders (ProRail en vervoerders)
- Gestructureerd ontwikkelproces (ProRail)

ProRail

- Acceptabele hinder spoorinfra tijdens de bouw (ProRail, vervoerders)
- Acceptabele hinder omgeving tijdens de bouw (gemeentes)

De kaders die meegegeven worden zijn:

- Financieel
 - o Het totale beschikbaar budget is €2,1 miljard (inclusief BTW, prijspeil 2025)
- Doorlooptijd: De verkenning van het project moet afgerond zijn voor eind 2028. Dus eind 2028 moet er een voorkeursalternatief gekozen zijn.

4.4 Beschrijving hoofdlijnen Behoeften

Elke stakeholder heeft één of meerdere behoeften ingebracht die van belang zijn voor deze nieuwe verbinding of gerelateerd zijn aan de nieuwe spoorlijn. De behoefte is een specifiekere uitwerking van de wensen die een partij heeft.

NaamStakeholder	Verantw oordelijkheid	Behoefte
Het Rijk - Ministerie I&W	Betrouwbare, beschikbare en veilige spoorinfra	Veilige spoorinfra; Brede welvaart Lage onderhoudskosten Extra verbinding naar het noorden (als Zwolle Meppel al of niet gepland gestremd is kan men via een omweg alsnog naar het Noorden)
2 Waterschappen	Hunze en Aa's Vechtstromen	Water infiltratie en water aan- en afvoer moet geborgd blijven Ecologische verbindingzonekoppelenaantracéén wateropgave Water en bodem sturend, blijf uit de beekdalen (veen)
3 Provincies	Groningen Drenthe Overijssel	Brede welvaart Verbinden van plaatsen in de regio goed Verbeteren reistijden Indeling en financiering vervoersconcessie Natuur versterken Landschappelijke inpassing
13 Gemeenten	Groningen Midden Groningen Veendam Aa en Hunze Borger Odoorn Stadskanaal Westerwolde Ter Apel Emmen Coevorden Hardenberg Twenterand Hellendoorn Almelo	Verbeteringen van bestaande stations en stationsgebiedem Goed ingerichte nieuwe stationsgebieden Nieuwe stations Wildervank, Stadskanaal, Musselkanaal, Ter Apel, Bergentheim, heropening Geerdijk Geen (bouw)overlast voor omgeving; Goede verbindingen met de regio en daarbuiten, Goed openbaar vervoer, etc. Zorgvuldig ingepaste tracés Veilige kruisingen wegverkeer-spoorverkeer; Diverse onderdoorgangen
Goederenvervoerders (KNV)	DB cargo...	Veilige spoorinfra; Voldoende beschikbaarheid spoorinfra; Voldoende betrouwbaarheid spoorinfra; Extra verbinding naar het noorden (als Zwolle

ProRail

Naam Stakeholder	Verantwoordelijkheid	Behoeftes
		Meppel al of niet gepland gestremd is kan men via een omweg alsnog naar het Noorden)
Treinreizigersvervoer	NS Arriva Keolis Bentheimer Eisenbahn Eurobahn DB	Veilige spoorinfra; Voldoende beschikbaarheid spoorinfra; Voldoende betrouwbaarheid spoorinfra; Extra verbinding naar het noorden (als Zwolle Meppel al of niet gepland gestremd is kan men via een omweg alsnog naar het Noorden)
ProRail	AM CM VL Stations	Veilige spoorinfra; Beschikbare en betrouwbare spoorinfra; Goed onderhoudsarme spoorinfra tegen aanvaardbare kosten; Veilige kruisingen wegverkeer-spoorverkeer; Geen overbodige spoorinfra instandhouden: zie hiervoor ook 4 van de 5 strategische doelen van ProRail: Verbinden: Het vergroten van de capaciteit op het spoor, stations en emplacementen om groeiend reizigers- en goederenvervoer op te vangen. Verbeteren: Het structureel verhogen van de punctualiteit, veiligheid en betrouwbaarheid van de treindienst. Verduurzamen: Toewerken naar volledig klimaatneutrale en circulaire infraprojecten vanaf 2030, en een materiaalgebruik met een milieu-impact van nul in 2050. Betaalbaar spoor: Het zo kostenefficiënt mogelijk beheren, onderhouden en vernieuwen van de spoorinfrastructuur.
Staatsbosbeheer		Natuur behoud Emmerdennen verbonden houden met Valtherbos

4.5 Belangenanalyse

Doelen en behoeften maken expliciet welke belangen er spelen in het ontwikkelingsproces. De opgave van het ontwikkelingsproces is deze belangen in balans te brengen. Het gezamenlijke belang van de stakeholders is een betrouwbare, beschikbare en veilige spoorinfra die bijdraagt aan brede welvaart. De noodzakelijke en gewenste bouwstenen in het gebied hebben op diverse fronten in meer of mindere mate samenhang met elkaar:

- Functionaliteit
- Ruimtelijke kwaliteit
- Technisch haalbaarheid en maakbaarheid
- Omgevingseffecten
- Kosten
- Tijd/Planning
- Opdrachtgeverschap en financiering

Het combineren van bouwstenen zal op verschillende manieren in meer of mindere mate invulling geven aan de behoeften van de stakeholders. Belangrijk is dat steeds duidelijk wat wel en wat niet in een oplossingsrichting zit.

4.6 Hoofdlijnen beoogd gebruik

De essentie van elke succesvolle oplossing is dat het gebruikt kan worden op de manier zoals de gebruikers dat voor ogen hebben. Het beoogd gebruik is een belangrijk uitgangspunt voor het ontwikkelproces, het resultaat van elk ontwerpstap wordt hieraan getoetst. Dit wordt de validatie van het systeem genoemd. De behoeften overziend lopen de ideeën op dit punt nogal uiteen. Waarbij de vervoerders en ProRail CM vooral denken aan 2 keer per uur per richting een reizigerstrein, hebben gemeenten en provincies duidelijk meer ambitie. Ook over het aantal stations waarop haltering van treinen gewenst is, lopen de beelden uiteen. De verkenning zal hier meer duidelijkheid in moeten geven.

4.7 Raakvlakken

De belangrijkste raakvlakken met andere ontwikkelingen in het gebied zijn:

- Gebiedsontwikkeling Nedersaksenlijn
- ERTMS noordelijke lijnen
- Zero emissie noordelijke lijnen
- Inpassing station Groningen Suikerzijde
- Aanpassing stationsgebied Hardenberg
- Aanpassing stationsgebied Almelo
- Elektrificatie Almelo-Mariënberg

5 *Het functioneren van de oplossing*

Hoofdfunctie Reizigersvervoer

5.1

Lijnvoering en dienstregeling

- 5.1.1 De primaire functie van de Nedersaksenlijn is het faciliteren van treinreizigersvervoer tussen Groningen, Emmen en Zwolle / Twente via de tussengelegen plaatsen en de Veenkoloniën al dan niet met overstap. Tevens biedt de nieuwe lijn aansluiting op bestaande en nieuwe verbindingen binnen Nederland maar ook richting Duitsland.

Aansluitende internationale treinbaanvakken:

- Bad Nieuweschan – Leer
- Coevorden Bad Bentheim
- Hengelo Bad Bentheim Bielefeld
- Enschede Gronau Münster / Dortmund

Er is vanuit de lokale en regionale stakeholders geen eenduidig beeld gekregen van de gewenste oplossing voor reizigersvervoer. Gedachte lijnvoering, haltering en dienstregeling lopen sterk uiteen ook qua benodigde treinaantallen. Daardoor is het niet mogelijk vooraf te bepalen welke infrastructuur hiervoor noodzakelijk is. Hier is een uitgebreide verkenning voor nodig. Wel is er een gemeenschappelijke zorg over de robuustheid van een lange lijnvoering met over grote afstanden stukken enkel spoor. Ook zien meerdere partijen de Nedersaksenlijn als alternatieve route bij stremming (al dan niet gepland) van de spoorlijn Zwolle Meppel.

Zoals eerder gesteld is de treinverbinding geen doel op zich. Met een nieuw treinproduct in Oost-Groningen en Zuidoost Drenthe neemt de autoafhankelijkheid af, wordt het gebied beter door OV ontsloten en ontstaan er meer kansen voor inwoners en bedrijven. Hiervoor zijn wel een complementair busnetwerk evenals goed werkende stations noodzakelijk.

5.1.2 *Stations & Transfer*

Op de nieuwe lijn komt er in ieder geval een nieuwe halte in Stadskanaal en waarschijnlijk ook in Ter Apel. Overige nieuwe haltes die genoemd zijn: Hoogezand Sappemeer Kerkstraat, Muntendam – Meeden, Wildervank, Musselkanaal, Emmen Centraal, Emmen Meerdijk, Hardenberg Evenementenhal, Bergentheim, Geerdijk, Almelo Aadorp.

Minimaal moet voor de bestaande stations op de lijn onderzocht worden of de transfercapaciteit voldoende is voor reizigersgroei als gevolg van de Nedersaksenlijn. Daarnaast zijn voor een groot aantal bestaande stations in het gebied behoeftes ingebracht die toezien op verbeteringen van het station en/of de stationsomgeving. Deze behoeftes hebben met name betrekking op de bereikbaarheid, (sociale) veiligheid, transferkwaliteit en ruimtelijke ontwikkelingen met impact op het functioneren van het station.

5.2 *Secundaire functie*

Goederenvervoer tussen de zeehavens (Delfzijl, Eemshaven) en Veendam Railterminal en Coevorden Euroterminal al of niet met aansluitingen op bestaande of nieuwe bedrijven terreinen. Waarbij vooral gekeken wordt naar de havens in Delfzijl en Eemshaven en verbindingen richting Duitsland naar Leer en naar Bad Bentheim (via Coevorden en Oldenzaal) via Bad Nieuweschan, Coevorden en Oldenzaal. Daarnaast zien alle goederenvervoerders de spoorlijn als een alternatief van de route via Zwolle komende vanuit het zuiden of westen zowel

regulier als bij verstoringen. De Nedersaksenlijn dient in hun ogen dan ook geschikt te zijn voor D4 V100 en voorzien te zijn van bovenleiding passend bij het landelijke net. Een ander voltage of gedeeltelijke bovenleiding wekt een blokkade op voor goederenvervoer aangezien er dan van locomotief gewisseld moet worden, wat in praktijk (waarschijnlijk) niet zal gebeuren. Terwijl goederenvervoer juist een bijdrage kan leveren aan de brede welvaart in de regio. Er zitten diverse bedrijven die gebruik zouden kunnen maken van het vervoer van goederen per spoor. Aanvankelijk zal het om een beperkt aantal treinen per week gaan, gedacht wordt aan 5 a 15 treinen per week.

Belang van gebiedsontwikkeling

5.3

Een aanzienlijk deel van de behoeftes gaat niet alleen over de scope van de MIRT-verkenning (spoorinfra, treinvervoer en stations), maar gaat over de samenhang met het onderliggende doel om de brede welvaart te versterken. Of en in hoeverre deze behoeftes ingevuld kunnen worden en wat dit betekent voor het 'infrastructurele deel' van de Nedersaksenlijn, kan alleen samen met de Verkenning Gebiedsontwikkeling in beeld gebracht worden.

Ook in de beoordeling van oplossingsrichtingen zien we de afhankelijkheid met de Verkenning Gebiedsontwikkeling. In hoeverre de oplossingsrichtingen bijdragen aan de onderliggende doelstelling om de brede welvaart in het gebied te versterken, is mede afhankelijk van de ontwikkelingen die hier vanuit de Verkenning Gebiedsontwikkeling aan worden gekoppeld.

Zero Emissie

5.4

Middels de Tweede Kamermotie van de leden Pierik en De Hoop (nr. 1248, Vergaderjaar 2024–2025) is de regering opgeroepen om, in overleg met provincies en vervoerders, tijdens het eerstvolgende BO MIRT een concreet plan met tijdspad op te stellen voor het uitfasen van dieseltreinen in Noord- en Oost-Nederland. Hierbij geldt als voorwaarde dat er een volwaardig alternatief beschikbaar is. Tevens wordt de regering verzocht om de bijbehorende kosten en (co)financieringsmogelijkheden inzichtelijk te maken.

In dit kader wordt momenteel een separate studie uitgevoerd. De financiële impact hiervan op het project Nedersaksenlijn is aanzienlijk. Omgekeerd kunnen keuzes die voortkomen uit deze studie ook beperkingen opleggen aan de besluitvorming rondom de Nedersaksenlijn.

Omdat de uitkomsten van de studie nog onzeker zijn, bestaat er een gezamenlijke zorg over de toekomstige tractievorm van de treinen op de nieuwe spoorlijn. De voorkeur gaat breed uit naar elektrisch materieel, aangezien dit sneller, stiller en schoner is. Vooruitlopend hierop wordt het traject Almelo-Mariënberg reeds geëlektrificeerd. Het gebruik van dieselmaterieel brengt daarentegen nadelen met zich mee, zoals geluidsoverlast, stank en mogelijke stikstofproblematiek tijdens de planologische procedure.

De provincie Groningen heeft de ambitie om de huidige dieselvloot, die uiterlijk in 2035 vervangen moet worden, volledig emissievrij te maken. Op dit moment is echter nog onduidelijk op welke wijze deze doelstelling gerealiseerd zal worden. In de provincie Overijssel is het traject Almelo-Mariënberg in 2028 geëlektrificeerd.

Daarnaast is er nog geen duidelijkheid over de financiering van de elektrificatie van de nieuwe spoorlijn of delen daarvan en de financiering van de (partiele) elektrificatie van de aansluitende baanvakken. Ook speelt in dit gebied de problematiek rondom de capaciteit van het elektriciteitsnet. Netbeheerder Enexis neemt aanvragen pas in behandeling wanneer er meer duidelijkheid is over de locaties van onderstations en de benodigde capaciteit (kW).

5.5 Vervoersconcessies kostendekkingsgraad en exploitatiekosten

Wat het verder complex maakt zijn de toekomstige verdeling van de exploitatiekosten en de indeling van de vervoersconcessies. Die ofwel net gegund zijn of de komende jaren opnieuw aanbesteed gaan worden.

Huidige verdeling:

- Noord-Nederland door Friesland en Groningen tot 8-12- 2035 gegund aan Arriva,
 - o Stavoren Leeuwarden
 - o Harlingen Leeuwarden
 - o Groningen Leeuwarden
 - o Veendam – Groningen - Delfzijl
 - o Eemshaven - Groningen - Bad Nieuwesches - Leer
- Vechtdallijnen, door Drenthe en Overijssel, tot en met 2043 gegund aan Arriva
 - o Zwolle Emmen, Almelo Hardenberg
- Zwolle Enschede door Overijssel tot en met 2032 gegund aan Keolis
 - o Zwolle Enschede
- Hoofdrailnet tot en met 2032 gegund aan NS Reizigers
 - o Almelo Enschede

Het is aannemelijk dat alle concessieverleners niet willen dat de kostendekkingsgraad van hun concessie afneemt.

5.6 Overwegen

Middels de motie van het lid Grinwis (1250 Vergaderjaar 2024–2025) wordt de regering opgeroepen bij de MIRT-Verkenning een ruime interpretatie van het standstill principe te hanteren en daartoe verschillende scenario's uit te werken. En daarbij minstens een scenario uit te werken waarin op de wegen met de laagste verkeersintensiteit beveiligde overwegen in plaats van onderdoorgangen worden toegepast.

Deze motie gaat over het deel van de Nedersaksenlijn tussen Stadskanaal en Emmen. Echter ook op het bestaande spoor zullen mogelijk wijzigingen plaatsvinden in de treinintensiteit. Bijvoorbeeld op het traject Groningen - Veendam, waarbij met name in Hoogezand de overwegen extra belast zullen worden.

Of er ook meer treinen tussen Emmen, Mariëberg en Twente/ Zwolle gaan rijden zal in de verkenning duidelijk moeten worden. Voor het traject tussen Veendam en Stadskanaal is nog niet duidelijk waar het tracé gaat lopen maar ook hier zullen bestaande wegen gekruist gaan worden. Er moet hiervoor een oplossing gevonden worden zodat alle woningen, percelen winkels en voorzieningen veilig bereikbaar zijn.

ProRail wil invulling geven aan de motie door de overweg situatie op de gehele lijn in beeld te brengen en om keuzes te kunnen maken. Hierbij zal gebruik gemaakt worden van Nederlands Overwegen Risico Model (NORM), maar wordt ook gekeken naar de gebiedsontwikkeling, al aanwezige risicovolle overwegen en plannen die gemeenten al hebben met eventuele eigen financiering.

6 Ingebrachte Behoeften per stakeholder

In dit hoofdstuk worden alle opgehaalde wensen weergegeven. Er wordt bij alle ingebrachte behoeften een honoreringsadvies afgegeven:

Advies Honorering	Toelichting
Gehonoreerd	De wens wordt als klanteis meegenomen in het vervolg van het project.
Nader te onderzoeken	Over de wens kan pas in een later stadium van de MIRT-Verkenning (zeef 1/ zeef 2) uitsluitel worden gegeven.
Afgewezen	De wens kan niet worden meegenomen in het vervolg van de MIRT-Verkenning. Er wordt niet voldaan aan de criteria van zeef 0. Verdere toelichting in de Zeef 0 Rapportage.
Overdragen	Is geen onderdeel van de MIRT NSL scope, maar hangt samen met de doelstellingen. De behoefte wordt overgedragen aan de Verkenning Gebiedsontwikkeling. Monitoring voor borging van integraliteit door MIRT NSL

6.1 Gemeenten in de Provincie Groningen

6.1.1 Gemeente Groningen

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00080	Versterk de OV-verbinding tussen Groningen en de regio	Gemeente Groningen wil een sterke stad en een sterke regio, goede aansluiting op de regio met OV draagt daar aan bij. Zorg voor extra treinen en stops tussen Groningen en omliggende kernen.	Definitief	Gemeente Groningen	Gehonoreerd
BEH-00081	NSL halteert op de station Europapark	Een stop op station Europapark is voor de gemeente Groningen wenselijk gelet op de bereikbaarheid van de functies in de omgeving van dit station, waaronder een MBO school, de beoogde gebiedsontwikkeling én de overstapfunctie op het bussysteem dat de binnenstad en het hoofdstation ontziet.	Definitief	Gemeente Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00082	Effecten op omgeving t.g.v. extra treinen / snelheden (geluid, uitstoot, trillingen) moeten beperkt worden.	Extra treinen mogen niet leiden tot extra overlast (geluid, trillingen, diesel uitstoot). - Nu al ligt de geluidproductie en uitstoot van vervuilende stoffen van de huidige dieseltreinen tussen Groningen Hoofdstation en Groningen Europapark gevoelig bij omwonenden. De wens is dat deze hinder door de Nedersaksenlijn niet verder toeneemt.	Definitief	Gemeente Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00083	Bestaande overwegen dienen qua verbinding behouden te blijven.	Betreft Dienstoverpad Rouaanstraat (tbv opstelsterrein de Vork) en de overwegen Noorderzanddijk en Waterhuizerweg (N860). De verbindingen dienen behouden te blijven.	Definitief	Gemeente Groningen	Gehonoreerd
BEH-00084	Inzichtelijk maken reizigersstromen	Breng in kaart hoeveel extra reizigers richting Groningen komen vanuit de NSL, zodat de gemeente dit kan gebruiken voor een lange termijnvisie (systeemsprong) en evt. verbindingen die in de stad of op de stations Groningen en Europapark nodig zijn, Bij de gemeente Groningen wordt er samen met de provincie onderzocht hoe het OV er na 2040 uit gaat zien. Voor dit onderzoek is het van belang dat we inzicht hebben in de reizigersstromen die de Nedersaksenlijn met zich meebrengt	Definitief	Gemeente Groningen	Gehonoreerd
BEH-00085	Creëer een snelle verbinding tussen Groningen, Emmen en Enschede	Groningen is aangemerkt als initieerregio de Ontwerphota Ruimte (schaalsprong voorzien) en Enschede ook. Een snelle verbinding (ambitievariant) draagt daarin bij. Op de vraag van ProRail wat het ideale wensbeeld is van de gemeente Groningen is aangegeven dat snelheid, robuustheid en hoge frequentie passen in het ideaalbeeld van de gemeente Groningen bij de Nedersaksenlijn. De ambitievariant uit het MIRT-onderzoek gecombineerd met een eventuele intercitiy/snelrein kan hier een invulling aan geven.	Definitief	Gemeente Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00087	Zorg voor een snel, frequent en robuust treinproduct	Creëer een snel, frequent en betrouwbaar treinproduct (zonder veel vertraging). De ambitievariant uit het MIRT-onderzoek gecombineerd met een eventuele intercitiy/snelrein kan hier een invulling aan geven.	Definitief	Gemeente Groningen	Nader te onderzoeken

ProRail

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00088	Goed afstemmen raakvlakprojecten - Suiker, Elektrificatie ESG, NSL	Geconstateerd wordt dat de planvorming voor de Nedersaksenlijn, station De Suikerzijde, de invoering van ERTMS en de toekomstige elektrificatie van de noordelijke spoorlijnen spoortechnisch nauw met elkaar samenhangt en dus goed op elkaar afgestemd moet worden. Hier ziet de gemeente ook kansen qua financiering (werken combineren, oplossingen zoeken die meerdere doelen dienen, etc).	Definitief	Gemeente Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00249	Vergroten regionale connectiviteit	Vergroten van de regionale connectiviteit binnen het daily urban system Groningen: Met de komst van de Nedersaksenlijn zijn er kansen voor meer interactie met de regio op bijvoorbeeld de gebieden zorg, onderwijs en (vrijetijds)economie. Stad en regio hebben elkaar nodig en kunnen elkaar versterken. Dit sluit goed aan bij de ambitie 'Stad en regio' zoals deze is geformuleerd in het koersdocument dat door het college van B&W in november 2025 is vastgesteld voor de nieuwe omgevingsvisie van de gemeente Groningen (https://gemeente.groningen.nl/omgevingsvisie) De Nedersaksenlijn zorgt ervoor dat stedelijke voorzieningen vanuit de regio beter te bereiken zijn. Maar ook omgekeerd kan er meerwaarde ontstaan: de Nedersaksenlijn kan leiden tot de komst van onderwijs of werkgelegenheid in de regio die weer interessant is voor inwoners van Groningen.	Definitief	Gemeente Groningen	Gehonoreerd
BEH-00250	Geen nieuwe aanpassingen aan bestaande railinfrastructuur in de stad Groningen	Na de recente verbouwing van het hoofdstation en spooreplacement hebben ingrijpende en kostbare infrastructurele aanpassingen in ons stedelijk weefsel niet direct de voorkeur.	Definitief	Gemeente Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00251	NSL laten stoppen op station De Suikerzijde	NSL draagt met een stop op station De Suikerzijde optimaal bij aan de ontwikkeling van het gebied als aantrekkelijke, bovenregionale bestemming. De ambitie is om van de stationsomgeving een bruisende plek te maken met voorzieningen, een duurzaamheids-campus en gemend programma. Het is daarom wenselijk dat de Nedersaksenlijn, bij het doorrijden naar Leeuwarden, ook stopt op station De Suikerzijde.	Definitief	Gemeente Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00252	Behouden verbinding bij overweg Noorderzanddijk	Verbinding overweg Noorderzanddijk aan de spoorlijn Groningen – Hoogezand moet behouden blijven als verbinding voor fietsers en voetgangers. Mogelijk ook als toegangsweg voor landbouwgronden en opstel terrein de Vork.	Definitief	Gemeente Groningen	Gehonoreerd
BEH-00272	Geen aansluiting goederen in Groningen	Er is bij de gemeente geen behoefte bekend voor een goederenaansluiting.	Definitief	Gemeente Groningen	Gehonoreerd

6.1.2 Gemeente Midden Groningen

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00097	Borgen doorstroming verkeer bij overwegen / spoorkruisingen	Hogere frequentie treinen leiden tot langere dichttijden op de overwegen. Dit is met name problematisch bij de Woldweg (N368), Kerkstraat, Kalkwijk en de Vosholen.	Definitief	Gemeente Midden Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00217	Onderzoek één centraal (gelegen) station Hoogezand-Sappemeer	Onderzoek de mogelijke ontwikkeling van één centraal gelegen station, ter plaatse van de overgang Kerkstraat, in plaats van de stations Hoogezand Sappemeer en Martenshoek. Breng daarbij de kwaliteit en het ontwikkelpotentieel in beeld op gebied van ruimte, economie en brede welvaart.	Definitief	Gemeente Midden Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00231	Treinhaltering in Hoogezand op zowel de NSL als de Wunderline	Hoogezand heeft de wens dat treinen van zowel de Nedersaksenlijn als de Wunderline gaan stoppen in Hoogezand-Sappemeer. Onderzoek of dit mogelijk is en welke maatregelen hiervoor nodig zijn • kan een ander station worden overgeslagen om dat mogelijk te maken? • kunnen extra versnellingsmaatregelen op het baanvak een extra stop mogelijk maken (zoals bijvoorbeeld de versnelling bij Waterhuizen of binnen Hoogezand-Sappemeer zelf).	Definitief	Gemeente Midden Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00289	Behouden station Zuidbroek	Station Zuidbroek dient behouden te blijven.	Definitief	Gemeente Midden Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00290	Gebiedsontwikkeling Zuidbroek	Onderzoek of er mogelijkheden zijn voor gebiedsontwikkeling rondom het station Zuidbroek. Verplaatsing van het huidige bedrijventerrein Industrieweg en de betonfabriek Vrijenban kunnen daarbij overwogen worden.	Definitief	Gemeente Midden Groningen	Overdragen
BEH-00291	Gebiedsontwikkeling Hoogezand	Onderzoek of er mogelijkheden zijn om ten noord westen van een nieuw station Hoogezand Sappemeer voor gebiedsontwikkeling. Het gaat om het huidige bedrijventerrein van de ESKA (dat zal dan verplaatst moeten worden).	Definitief	Gemeente Midden Groningen	Overdragen
BEH-00292	Opwaarderen Randweg	Gemeente wil de rondweg bestaande uit meerdere straten opwaarderen: Woldweg (N386), Abraham Kuypersingel, de Vosholen, Noorbroeksterstraat,. Deze rondweg wordt Randweg genoemd en sluit aan aan beide einden aan op twee opritten van de A7, Foxhol en Sappemeer.	Definitief	Gemeente Midden Groningen	Overdragen
BEH-00293	Twee onderdoorgangen in de Randweg	Gemeente wil dat er voor de Randweg twee onderdoorgangen onder het spoor door komen bij de Woldweg (386) en de Vosholen.	Definitief	Gemeente Midden Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00294	Vergroten leefbaarheid Kerkstraat Hoogezand	Gemeente wil graag de leefbaarheid in de Kerkstraat vergroten en de weg afwaarderen zodat de afrit Hoogezand (van de A7) ontlast wordt. De Kerkstraat moet een doorgaande fiets wandel en OV as worden.	Definitief	Gemeente Midden Groningen	Overdragen
BEH-00295	Creëer een hogere vervoerswaarde	Creëer een hogere vervoerswaarde voor Hoogezand-Sappemeer door een optimalisatie van ligging en ontsluiting van stations, stops op de Nedersaksenlijn en Wunderline, een goede bereikbaarheid voor fiets- en voetgangers en goede aansluiting op buslijnen die o.a. in verbinding staan met de P+R locatie Knijpsburg nabij de A7.	Definitief	Gemeente Midden Groningen	Nader te onderzoeken

ProRail

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00297	Gebiedsontwikkeling Gorecht	Het gebied tussen Woldweg en Gorechtlaan is nu in gebruik als zonnepark. Vanaf 2048 zijn er hier wellicht mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling.	Definitief	Gemeente Midden Groningen	Overdragen
BEH-00298	Verbeter de veiligheid op de overweg Kerkstraat	Onderzoek wat de mogelijkheden zijn om de veiligheid op de overweg te verbeteren. Waarbij minimaal afwaarderen maar het liefst een onderdoorgang gerealiseerd wordt voor Bus, fiets en voetgangers.	Definitief	Gemeente Midden Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00299	Verbeter de veiligheid op de overweg Kalkwijk	Onderzoek wat de mogelijkheden zijn om de veiligheid op de overweg te verbeteren en dat hier geen verkeer vanaf de Kerkstraat heen verplaatst wordt als die wordt afgesloten voor autoverkeer. . Denk aan afwaarderen, tot fiets- en voetgangers overweg of een onderdoorgang voor fiets en voetganger wordt bekeken. Het auto verkeer moet dan afgewikkeld worden via de Randweg.	Definitief	Gemeente Midden Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00360	Verbeteren leefbaarheid Zuidbroek	De gemeente wil de leefbaarheid in de Kerkstraat, Spoorstraat en Muntendammerweg in Zuidbroek vergroten. Aanpassingen aan station Zuidbroek en wijzigingen spoorwegovergang kunnen een positieve bijdrage leveren aan doorstroming op- en leefbaarheid rond deze wegen.	Definitief	Gemeente Midden Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00458	Verbeteren leefbaarheid bewoners aan het spoor	De gemeente wil de leefbaarheid van bewoners aan het spoor verbeteren vanwege het feit dat met de komst van de Nedersaksenlijn de frequentie op het spoor zal toenemen. Denk bijvoorbeeld aan de bewoners van de Middenstraat in Sappemeer. Het realiseren van een geluidswal kan een positieve bijdrage leveren aan de leefbaarheid aan het spoor.	Definitief	Gemeente Midden Groningen	Nader te onderzoeken

6.1.3 Gemeente Veendam

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00001	Hyperloop	Realisatie van de Nedersaksenlijn in de vorm van een Hyperloop (magneettreinbaan in vacuum)	Definitief	Gemeente Veendam	Afgewezen
		Voldoet met x miljard extra kosten tov het MIRT Onderzoek niet aan de Zeef 0 criteria. Daarnaast vraag de ontwikkeling veel meer tijd waardoor de hyperloop nooit binnen de gevraagde tijdshorizon gebouwd kan worden. Tot slot is een hyperloop vooral geschikt voor het vervoeren van mensen op hoge snelheid over lange afstanden. Dat is niet wat de NSL is of zou kunnen zijn.			
BEH-00035	Handhaven bestaande spoor kruisingen (7)	Functioneel handhaven spoor kruisingen bij bestaande overwegen: Transportweg, Lloydsweg, Molenstreek, Van Stolberweg, DWM-weg (richting Skagerak), Dalweg 12 en Dalweg 36	Definitief	Gemeente Veendam	Nader te onderzoeken
BEH-00036	Nieuw Station Wildervanck	Voorzien in een station Wildervanck ten behoeve van ontwikkeling Bedrijventerrein Dallen 3: ENRICH (European Nuclear Research Innovation Campus in Health) en een OV-hub met overstap trein-bus. De hier beoogde bedrijven hebben een sterke relatie met UMCG (Nucleaire geneeskunde) en RUG.	Definitief	Gemeente Veendam	Nader te onderzoeken
BEH-00037	Nieuwe Oost-West fietsverbinding ter plaatse van station Veendam	Ter plaatse van het huidige station Veendam is een Oost-West fietsverbinding wenselijk als laagdrempelige en efficiënte langzaamverkeersverbinding tussen het centrum en (ruimtelijke ontwikkeling) aan de oostzijde van het spoor.	Definitief	Gemeente Veendam	Nader te onderzoeken
BEH-00038	Voldoende P&R gelegenheid rondom station Veendam	Rondom Station Veendam dient voldoende parkeergelegenheid te zijn voor reizigers	Definitief	Gemeente Veendam	Nader te onderzoeken
BEH-00039	NSL draagt bij aan transformatie van de oostzijde stationsgebied	De Nedersaksenlijn en de vormgeving/oriëntatie van station Veendam dient bij te dragen aan de ontwikkeling van het gebied ten oosten van het station. Betreft een transformatie naar een aantrekkelijk woongebied	Definitief	Gemeente Veendam	Nader te onderzoeken
BEH-00040	Aandacht voor aanwezige monumenten	Draaibrug bij de molenstreek en naastgelegen Turfcentrale zijn rijksmonumenten. De Nedersaksenlijn dient op respectvolle wijze om te gaan met deze monumenten. (Opties voor versterken, behouden, verwijderen onderzoeken)	Definitief	Gemeente Veendam	Gehonoreerd
BEH-00041	Behoud mogelijkheid kruisen van de Spoorlijn door vaarverkeer (recreatief) ter plaatse van Oosterdiep	Functionaliteit draaibrug moet behouden blijven t.b.v. recreatievaart. Verbinding A.G Wildervanckkanaal - Oosterdiep dient geschikt te zijn voor recreatievaart.	Definitief	Gemeente Veendam	Gehonoreerd
BEH-00164	NSL-Dienstregeling Veendam	Minimaal 4x per uur een trein tussen Veendam en Groningen, 2x per uur tussen Wildervanck en Groningen en 2x per uur naar Emmen en waar mogelijk meer.	Definitief	Gemeente Veendam	Nader te onderzoeken

ProRail

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00165	Borgen autoverbindingen / bereikbaarheid in en van Veendam met auto	Een aantal wegen wordt al intensief gebruikt. Als hier een nieuwe overweg komt en/of overwegen langer dicht liggen door de trein, dan leidt dit mogelijk tot een (te) hoge verkeersdruk. Een goede bereikbaarheid en doorstroming van verkeer is belangrijk.	Definitief	Gemeente Veendam	Nader te onderzoeken
BEH-00166	Snelle overstap Bus-Trein op station Veendam	Op station Veendam is een snelle en efficiënte overstap gewenst tussen bus en trein	Definitief	Gemeente Veendam	Nader te onderzoeken
BEH-00167	Voorzien in nieuwe ongelijkvloerse spoorkruising bij Dalweg 36	Met het oog op toekomstige woningbouwontwikkeling is een ongelijkvloerse spoorkruising gewenst bij de Dalweg 36.	Definitief	Gemeente Veendam	Nader te onderzoeken
BEH-00300	Parkeerlocatie Hazepad / Molenstreek	Een parkeergelegenheid nabij de Molenstreek voor auto's moet behouden en bereikbaar blijven.	Definitief	Gemeente Veendam	Gehonoreerd
BEH-00301	De veiligheid op overwegen mag niet verslechteren.	1. Er zijn te veel verkeersincidenten op de Van Stolbergweg. De komst van de trein zal de druk verhogen. Het nabijgelegen stoplicht zorgt mogelijk voor "terugslag" op de overweg. 2. Dalweg 12, hoge verkeersintensiteit en situatie met rotonde vlakbij overweg Bij voorkeur ongelijkvloerse kruising realiseren	Definitief	Gemeente Veendam	Nader te onderzoeken
BEH-00302	De fietsverbindingen rondom station Veendam moeten beter.	Voor de hier gelegen oost-west gerichte fietsverbinding kan een ongelijkvloerse kruising met het spoor via een tunnel een goede en veilige oplossing zijn. In relatie tot de bereikbaarheid van de parkeerplaats Molenstreek en het verkeersknelpunt is de mogelijkheid besproken om de tunnel ook voor autoverkeer mogelijk te maken..	Definitief	Gemeente Veendam	Nader te onderzoeken
BEH-00303	Gebiedsontwikkeling ten zuiden van Langebosch	De toekomstige ontwikkeling van Langebosch Zuid vraagt om een robuuste verkeersontsluiting waarvoor mogelijkheden liggen in samenhang met Dallen III en de bestaande spoorwegovergang bij Dalweg 36.	Definitief	Gemeente Veendam	Nader te onderzoeken
BEH-00304	Behoud route voor Pleziervaart Oosterdiep	Pleziervaart over het Oosterdiep (vaarroute Oosterdiep Wildervankkanaal) moet mogelijk blijven.	Definitief	Gemeente Veendam	Gehonoreerd

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00305	Contact leggen met Tennet	Prorail neemt nog contact op met Tennet, onder andere over de kruising van spoor met bestaande hoogspanningslijn (deze zullen elkaar ergens moeten kruisen). Daarnaast lopen er nu 3 netverzwaringenprojecten in de directe omgeving van Veendam. a. De bestaande hoogspanningslijn Meeden – Veendam – Gasselte wordt verzaagd en gaat waarschijnlijk ondergronds. Deze hoogspanningslijn kruist op dit moment het spoor bij Nieuwediep. Voor dit project wordt nu een tracéstudie gedaan en de zachte planning is dat dit eind 2026 is afgerond. b. Parallel hieraan loopt het netverzwaringstraject, Meeden - Veendam. Dit project zit nu in de vergunningenfase. Dit zal uiteindelijk leiden tot (fors) meer capaciteit op hoogspanningsstation Veendam. c. Tot slot wordt er ook een studie opgestart om het grote 380kV hoogspanningsstation bij Meeden deels te renoveren en vergroten. Dit project is nog erg pril, maar gezien de omvang (en urgentie) van dit project zal dit wel veel impact hebben op de omgeving (indicatie voor de omvang: tot mogelijk 40 hectare uitbreiding).	Definitief	Gemeente Veendam	Gehonoreerd
BEH-00306	Station Wildervank wordt goed aangesloten op het bedrijventerrein	Wenselijk is dat een toekomstig station Wildervank goed aansluit op bedrijventerrein Dallen III en de daar gedachte campus. Wanneer de campus gereed is, wordt verwacht dat het drukker wordt in het openbaar vervoer rondom dit gebied.	Definitief	Gemeente Veendam	Nader te onderzoeken
BEH-00307	Autotunnel in stationsgebied Veendam	De mogelijke fietstunnel bij station verbreden voor auto's is een optie die onderzocht moet worden.	Definitief	Gemeente Veendam	Nader te onderzoeken
BEH-00308	Gebiedsontwikkeling Dallen III	In samenhang met de ontwikkeling van het campusgebied Dallen III wordt ook het woningbouwgebied Wildervank Zuidoost meegenomen. De bereikbaarheid daarvan is op dit moment een knelpunt. Er moet goed gekeken worden naar de ontsluiting van dit woongebied in samenhang met de NSL waarbij er goede kansen liggen in samenhang met Dallen III	Definitief	Gemeente Veendam	Overdragen
BEH-00309	Parkeren bij stationsgebied	De gemeente heeft plannen voor woningbouw. Verwachting is 800 tot 1000 woningen tot 2030. De gemeente wil kijken naar bereikbaarheid rondom het stationsgebied Veendam en Wildervank en de bereikbaarheid voor zowel fietsers als auto's voor (toekomstige) bewoners en bezoekers.	Definitief	Gemeente Veendam	Nader te onderzoeken
BEH-00310	Goederenvervoer	Er is geen behoefte aan goederenvervoer via de Nedersaksenlijn. Wel wil een bedrijf als NedMag een RSCG Service Center Groningen (RSCG) in de toekomst mogelijk gebruik maken van het spoor in zuidelijke richting.	Definitief	Gemeente Veendam	Nader te onderzoeken
BEH-00404	Faciliteren kruising over het spoor	De kruising over het spoor moet rekening worden gehouden met de routing van het openbaar vervoer met afwijkende hoogte/breedte (hoogte waarschijnlijk hoger dan hoogte bovenleiding) door Veendam. Vanwege de diverse belemmeringen in de bredere omgeving (viaducten, bruggen). Dit belang treft dan ook bedrijven/stakeholders met een hoge maatschappelijke relevantie (Enexis, Tennet).	Definitief	Gemeente Veendam	Nader te onderzoeken

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00462	Borgen bereikbaarheid ambulancepost aan de van Stolbergweg	Borgen bereikbaarheid ambulancepost aan de van Stolbergweg 28. Routing via centrumring.	Definitief	Gemeente Veendam	Nader te onderzoeken
BEH-00463	Oplossen ontbreken van voetgangerspad bij overweg Molenstreek	Door het ontbreken van een voetgangerspad bij de overweg Molenstreek is er sprake van een onduidelijke en daarmee onveilige situatie. Voor de Gemeente Veendam is het van belang dat dit issue wordt opgelost	Definitief	Gemeente Veendam	Nader te onderzoeken
BEH-00464	Tracé Nedersaksenlijn mag Dallen III niet belemmeren tracé.	Er wordt geen ruimtebeslag toebedeelt aan de NSL binnen de campus Dallen III, behoudens bestaand	Definitief	Gemeente Veendam	Nader te onderzoeken
BEH-00465	Behoudt lint Wildervanksterdallen	Bij mogelijke tracé wijzigingen (rondom Bareveld) dient rekening gehouden te worden met het karakteristieke landelijke lint van Wildervanksterdallen Dit gebied heeft landschappelijk en recreatieve waarde.	Definitief	Gemeente Veendam	Nader te onderzoeken
BEH-00466	Begraafplaats Dalweg 36	Bij mogelijke tracé wijzigingen (rondom Bareveld) dient rekening gehouden te worden met de begraafplaats als karakteristiek element in het landschap.	Definitief	Gemeente Veendam	Nader te onderzoeken
BEH-00467	Nedersaksenlijn versterkt de vrijetijdseconomie van Veendam	Koppeling met ontwikkeling van westzijde Veendam (Recreatiegebied Borgerswold)	Definitief	Gemeente Veendam	Overdragen
BEH-00468	Station Veendam	Rand voorwaardelijk wordt gesteld dat het huidige station Veendam aangehaakt wordt aan de NSL direct gekoppeld aan het centrum en Lloydsplein gebied.	Definitief	Gemeente Veendam	Nader te onderzoeken
BEH-00469	Behoud STAR	Het behouden van de STAR als monumentale spoorlijn in de huidige vorm is zeer waarschijnlijk niet realistisch. Wel wordt de waarde van deze lijn breed gedragen. Een eventueel alternatief tracé voor de STAR welke halteert in Veendam of wel Wildervank wordt een warm hart toegedragen.	Definitief	Gemeente Veendam	Nader te onderzoeken
BEH-00590	Verkeersontsluiting Wildervank ZuidOost	De toekomstige ontwikkeling van Wildervank ZuidOost vraagt om een gedegen verkeersontsluiting (Dalweg 24) in oostelijke richting (N33).	Definitief	Gemeente Veendam	Nader te onderzoeken
BEH-00602	Zandwinning (en dus uitbreiding van het Langeboschemeer) te gebruiken voor de aanleg van de Nedersaksenlijn	Gemeente Veendam wil graag zien dat er gekeken wordt of er mogelijkheden zijn om de zandwinning (en dus uitbreiding van het Langeboschemeer) te gebruiken voor de aanleg van de Nedersaksenlijn. Hiervoor is al een bestemmingsplan vastgesteld. De ontgrondingsvergunning is mogelijk wel afgeven maar inmiddels verlopen.	Definitief	Gemeente Veendam	Nader te onderzoeken

6.1.4 Gemeente Stadskanaal

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00025	Nieuw Station Stadskanaal	Gemeente Stadskanaal wil binnen hun gemeente een station aan de Nedersaksenlijn.	Definitief	Gemeente Stadskanaal	Nader te onderzoeken
BEH-00026	Station Stadskanaal dient regio goed te bedienen	Station Stadskanaal bedient niet alleen de stad, maar ook omliggende kernen van Nieuw Buinen, Musselkanaal en "de Monden" (1e Exloërmond, 2e Exloërmond/Zuiderdiep en Valthermond/Kavelingen) en mensen die op grotere afstand van het station wonen (kernen Onstwedde, Mussel, Alteveer).	Definitief	Gemeente Stadskanaal	Nader te onderzoeken
BEH-00027	Station Stadskanaal op locatie Dideldom	Vanwege de beschikbare ruimte en het ontwikkelpotentieel ziet de gemeente Stadskanaal de locatie 'Dideldom' als optimale plek voor een station Stadskanaal	Definitief	Gemeente Stadskanaal	Nader te onderzoeken
BEH-00028	Station Stadskanaal vanaf beide zijden bereikbaar te zijn.	Een nieuw station Stadskanaal dient alzijdig georiënteerd te zijn zodat het beide zijden van het spoor goed bediend.	Definitief	Gemeente Stadskanaal	Nader te onderzoeken
BEH-00029	Station Stadskanaal dient goed bereikbaar te zijn met de auto	Vanwege relatief grote afstanden en hoog autobezit in de regio moet station Stadskanaal goed bereikbaarheid zijn met- en voldoende parkeergelegenheid bieden voor - de auto	Definitief	Gemeente Stadskanaal	Nader te onderzoeken
BEH-00030	Behoud van verbinding met kruisende 'monden'.	De huidige verbindingen tussen Stadskanaal en de "monden" (straatnamen 1e Exloërmond, Zuiderdiep en Kavelingen) dienen bij de aanleg van de NSL behouden te blijven. Dit betreft (in ieder geval) Valthermond, 1e Exloërmond en 2e Exloërmond.	Definitief	Gemeente Stadskanaal	Nader te onderzoeken
BEH-00031	Bereikbare bestemming Stadskanaal	De gemeente Stadskanaal wil goed bereikbaar zijn voor werknemers, scholieren en studenten vanuit de regio die in Stadskanaal werken, naar school gaan, studeren of stage lopen. (Vestigingsklimaat verbeteren)	Definitief	Gemeente Stadskanaal	Gehonoreerd
BEH-00032	Aantrekkelijke woonplaats Stadskanaal	De gemeente Stadskanaal wil goed aangesloten zijn op het landelijke spoornet zodat het een aantrekkelijke woonplaats is voor huidige en toekomstige inwoners die elders (willen) studeren, werken of recreëren.	Definitief	Gemeente Stadskanaal	Gehonoreerd
BEH-00033	NSL dient een snelle verbinding te bieden tussen Stadskanaal en Groningen/Emmen	De gemeente Stadskanaal verwacht met name een behoefte van reizigers om snel van/naar Groningen, Emmen en Zwolle te kunnen reizen. De trein moet daarom een snelle verbinding bieden met deze 'grotere' kernen in de regio	Definitief	Gemeente Stadskanaal	Nader te onderzoeken
BEH-00034	Behouden Camperplaats en passantenhaven Spoordok	De camperplaats en passantenhaven Spoordok in Musselkanaal dienen een aantrekkelijke bestemming voor toeristen/recreanten te blijven	Definitief	Gemeente Stadskanaal	Nader te onderzoeken
BEH-00284	Bereikbaarheid Musselkanaal verbeteren	De Nedersaksenlijn dient ook voor inwoners van Musselkanaal een goede OV-verbinding te bieden. Dit zou kunnen door hier een station te bouwen.	Definitief	Gemeente Stadskanaal	Nader te onderzoeken

ProRail

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00285	Behoud Museumspoorlijn STAR	De STAR is van waarde voor stad en omgeving, Als het mogelijk is dan ziet de gemeente graag dat de STAR behouden blijft.	Definitief	Gemeente Stadskanaal	Nader te onderzoeken
BEH-00286	Station Stadskanaal nabij onderwijs en bedrijvigheid	Stadskanaal wil het vestigingsklimaat verder verbeteren. Het station dient daarvoor op korte afstand te liggen van onderwijsinstellingen en bedrijven.	Definitief	Gemeente Stadskanaal	Nader te onderzoeken
BEH-00287	Gefaseerde aanleg NSL	Een versnelde aanleg van het traject deel Veendam Stadskanaal is wenselijk. (mogelijk kan een tijdelijk station daar aan bijdragen)	Definitief	Stadskanaal Gemeente	Nader te onderzoeken
BEH-00288	Dienstregeling	Minimaal 2x per uur. Met een groeimogelijkheid om op termijn 4x per uur te kunnen rijden	Definitief	Stadskanaal Gemeente	Nader te onderzoeken
BEH-00472	Koppelkansen in beeld brengen	Breng de koppelkansen in beeld en onderzoek financieringsmogelijkheden hiervoor. Betreft bijvoorbeeld verdiepte ligging N374	Definitief	Stadskanaal Gemeente	onderzoeken Overdragen
BEH-00473	Koppelkans Transitie landelijk gebied	Herinrichting van Arealen / doorsnijden van percelen als aanleiding gebruiken voor en transitie van landbouw / ontwikkeling van natuur	Definitief	Gemeente Stadskanaal	Nader te onderzoeken
BEH-00474	Kwalitatief goed OV	Betrouwbaar en robuust treinproduct. Busverbinding en overige modaliteiten hebben een goede verbinding met de stationsomgeving en zijn complementair aan de dienstregeling van de trein.	Definitief	Gemeente Stadskanaal	Nader te onderzoeken
BEH-00475	Cultuurhistorische waarde	Ontwerp moet aansluiten op cultuurhistorische waarden in het gebied	Definitief	Gemeente Stadskanaal	Nader te onderzoeken
BEH-00476	Beperken impact op bestaande woningen	Tracé moet zodanig ingepast worden dat deze zo min mogelijk impact heeft op bestaande woningen (zo min mogelijk sloop en voldoende afstand houden)	Definitief		onderzoeken

6.1.5 Gemeente Westerwolde

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00042	Nieuw Station Ter Apel	Nieuw station in (nabij) Ter Apel	Definitief	Gemeente Westerwolde	Nader te onderzoeken
BEH-00043	Elk half uur een trein die stopt in Ter Apel (en elke trein stopt hier)	Minimaal elk half uur een trein die stopt in Ter Apel, dus per uur halteren vier treinen in Ter Apel (Als er een iC trein gaat rijden stopt die ook hier).	Definitief	Gemeente Westerwolde	Nader te onderzoeken
BEH-00044	Station ingepast in woon-werk omgeving,	Station ingebed in een woon- en werkomgeving. Ruimte voor wonen en ruimte voor werken.	Definitief	Gemeente Westerwolde	Nader te onderzoeken
BEH-00045	Verkeerskundig goed ingepast station / goed bereikbaar (alle modaliteiten)	Goed bereikbaar station (met auto, bus, fiets en te voet, oftewel goede ketenmobiliteit). Verbonden met het centrum van Ter Apel, maar ook met de kernen rondom (P+R). Onder andere Nieuw-Weedinge, Valtermond en Musselkanaal.	Definitief	Gemeente Westerwolde	Nader te onderzoeken
BEH-00046	Open Transparant station: Sociale veiligheid staat met stip bovenaan qua eisen aan station en omgeving	Het station moet sociaal veilig zijn. Het is een kern eis zeker gezien de relatie met het COA-complex. Veiligheidsgevoel is van belang (geen donkere hoeken). Het COA-complex van Ter Apel is nabij.	Definitief	Gemeente Westerwolde	Gehonoreerd
BEH-00047	Multifunctioneel station Ter Apel				
BEH-		Station in levendige omgeving: gevarieerde bestemmingen/functies in gebied. Veel functies komen samen zodat het een levendige plek is.	Definitief	Gemeente Westerwolde	Nader te onderzoeken
BEH-00048	Station draagt groene landschappelijke waarde van Westerwolde uit	We zien het station graag landen in een groene omgeving, aansluitend bij het karakter van Westerwolde (groen, lommerrijk, comfort etc). Een Station in Westerwolde kan een sleutelpositie vervullen in de toeristische verbinding tussen de Hondsrug en het gebied Westerwolde door gebruik te maken van de groen-blauwe-dooradering die dicht in de buurt ligt van het station.	Definitief	Gemeente Westerwolde	Nader te onderzoeken

ProRail

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00049	Nedersaksenlijn als gamechanger voor het gebied	Het station en het spoor dient een grote economisch-maatschappelijke impuls voor de regio te faciliteren. De Nedersaksenlijn is daarbij de gamechanger die een langdurige en brede ontwikkeling op gang brengt.	Definitief	Gemeente Westerwolde	Nader te onderzoeken
BEH-00050	NSL voorzien van Bovenleiding	De Nedersaksenlijn dient te worden voorzien van bovenleiding om aan te kunnen sluiten op de rest van het netwerk en treinen door kunnen rijden.	Definitief	Gemeente Westerwolde	Nader te onderzoeken
BEH-00051	Ruimte voor seizoengebonden open access treinverkeer	Creëer ruimte op de NSL waardoor treinen door kunnen rijden en er aanvullend aanbod kan worden geboden, bijvoorbeeld (eventueel seizoensgebonden) van het Ruhrgebied naar de Waddeneilanden of van Groningen naar Münster.	Definitief	Gemeente Westerwolde	Nader te onderzoeken
BEH-00052	Grote hoeveelheid zwarte zand beschikbaar op Bedrijventerrein Groningen Zuid Oostboog	Wellicht kan dit ergens gebruikt worden. Dit is mogelijk een gezamenlijke kans, omdat de gemeente actueel met een aantal ondernemers van honderdduizenden kuub zwarte grond af moet, daar de komende jaren nog honderdduizenden kuub zwarte grond bij komt en er nabij het toekomstige tracé (Sellingerbeetse) een actieve zandwinlocatie is die een vergunning heeft om verder uit te breiden.	Definitief	Gemeente Westerwolde	Nader te onderzoeken
BEH-00234	Zuidbroek tbv goederen treinen Veendam Duitsland	Graag de zogenaamde rail Oostboog Veendam – Scheemda als onderzoeksopgave meenemen en deze oostboog niet onmogelijk maken, zodat bijvoorbeeld Groningen Railport en GVZ Coevorden toekomstig eveneens met de oostkant (Winschoten, Duitsland etc.) verbonden is.	Definitief	Gemeente Westerwolde	Nader te onderzoeken
BEH-00270	Busverbinding tussen de Stations Haren (D) en Ter Apel	Station Ter Apel met bussen te verbinden met het spoorse netwerk in Duitsland. Vanuit de Duitse buurgemeente lopen er plannen om een busdienst tussen de stations van Haren (Ems) en Ter Apel in te richten.	Definitief	Gemeente Westerwolde	Overdragen
BEH-00277	Nieuwbouw rondom nieuwe station Ter Apel	Westerwolde ziet mogelijkheden voor de realisatie van 1.500 tot 4.000 woningen extra, in de nabije omgeving van het station Ter Apel. Waarbij een deel van de bebouwing dicht op het station gerealiseerd kan worden.	Definitief	Gemeente Westerwolde	Overdragen
BEH-00278	Open Access	We zien een open access spoor met ruimte voor flexibele aanbieders naast het reguliere aanbod.	Definitief	Gemeente Westerwolde	Nader te onderzoeken

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00279	Goederenvervoer	We willen, gezien de bedrijvigheid in Ter Apelkanaal en de rest van de NSL-regio, dat de mogelijkheden voor goederenvervoer goed worden verkend. Een Avebe bijvoorbeeld had tot voorkort drie treinen per week vanaf Coevorden naar Malmö rijden (door tariefwijzigingen en problemen bij de beschikbare tijden is dat gestopt). Daarnaast lijkt Ter Apel een interessante plek voor Defensie, om de nog beschikbare ruimte van het voormalige NAVO-depot opnieuw in gebruik te nemen.	Definitief	Gemeente Westerwolde	Nader te onderzoeken
BEH-00280	Nieuw goederenspoor Zuidbroek richting Eemshaven	Wij zouden ook graag de mogelijkheid openhouden om het spoor van Zuidbroek richting de Eemshaven te reactiveren	Definitief	Gemeente Westerwolde	Nader te onderzoeken
BEH-00281	Spoorverbinding Ter Apel naar Enschede	We willen blijvende aandacht voor de verlenging van de spoorverbinding naar het zuiden. Ten zuiden van Almelo zit het spoor vol, maar er moet aandacht blijven voor het doortrekken van de NSL naar Enschede.	Definitief	Gemeente Westerwolde	Nader te onderzoeken
		en wellicht met een koppeling met de Maaslijn. Dit biedt ruimte op het knooppunt Zwolle, omdat treinen al in Groningen splitsen en niet in het volle knooppunt Zwolle en het geeft extra gewicht aan de Nedersaksenlijn als deze toekomstig kan worden verbonden tot een spoorverbinding van Leeuwarden tot Roermond.	Definitief	Gemeente Westerwolde	Afgewezen
		Hoofdrailnetwerk Nederland  — hoofdrailnetwerk — overig spoor	Het deel Enschede Roermond valt buiten de criteria van zeef 0. De scope van het project houdt op bij Enschede. De studie naar een treinverbinding Leeuwarden – Roermond via Ter Apel en Enschede valt niet onder de scope. Via Borculo lag daar vroeger spoor, deze ontbreekt nu. De route is ook vervoerskundig niet logisch. De kortste route van Leeuwarden naar Roermond is via Zwolle en Nijmegen. Na de aanpassingen op de Maaslijn wordt die route ook de sneller dan via Utrecht.		

ProRail

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00282	Verdubbeling N366	In het GVVP heeft de gemeenteraad zich voor een verdubbeling van de N366 op termijn uitgesproken, al zit daar nu geen actieve lobby op. Ligt de N366 wel op de juiste plek of moet daar nu gelijktijdig iets in aangepast worden?	Definitief	Gemeente Westerwolde	Nader te onderzoeken
BEH-00283	Nieuw bedrijventerrein aan de Nulweg	Westerwolde werkt aan een nieuw bedrijventerrein aan de Nulweg (tegenover OK Tankstation), met de wetenschap dat het niet uitgesloten is dat de NSL daar doorheen komt te lopen .	Definitief	Gemeente Westerwolde	Overdragen
BEH-00311	Effectieve overstap op wunderline richting Duitsland	NSL biedt een effectieve overstap op Wunderline richting Duitsland: Ter Apel instappen naar Zuidbroek en dan overstappen op de Wunderline	Definitief	Gemeente Westerwolde	Nader te onderzoeken
BEH-00312	Emplacement Zuidbroek moet voor de NSL in de opstart en de toekomst voldoende capaciteit hebben.	Voldoende ruimte (extra spoor) vanaf Zuidbroek op de drukke verbinding richting Sappemeer voor het invoegen van de Nedersaksenlijn, naast de bestaande lijnen, zoals de Wunderline.	Definitief	Gemeente Westerwolde	Nader te onderzoeken

6.2 Gemeenten in de Provincie Drenthe

6.2.1 Gemeente Aa en Hunze

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00018	Beperken overlast Nieuwediep en Gasselternijveenschemond	Afstand tot woningen langs de Nedersaksenlijn uitgaande van het huidig STAR tracé is (te) klein. De afstand tot de woningen dient groter te worden en/of er moeten voldoende voorzieningen getroffen worden om overlast te beperken.	Definitief	Gemeente Aa en Hunze	Nader te onderzoeken
BEH-00019	Behoud overwegen / bereikbaarheid (kruisende stromen)	Borgen van bereikbaarheid: Voorzien in erftoegangen, bereikbaarheid percelen en behoud van verbindingen met naastgelegen dorpen en voorzieningen/bestemmingen (school, werk, zorg, sociaal, etc.).	Definitief	Gemeente Aa en Hunze	Nader te onderzoeken
BEH-00021	Station Stadskanaal biedt potentie voor woningbouw in gemeente Aa en Hunze / Provincie Drenthe	Locatie van station Stadskanaal in de nabijheid van de gemeentegrenzen Borger-Odoorn en Stadskanaal biedt de potentie voor de ontwikkeling van woningen.	Definitief	Gemeente Aa en Hunze	Nader te onderzoeken
BEH-00022	Borgen van 'productiviteit' agrarische sector (gehele keten)	Capaciteit en bereikbaarheid van landbouwgrond en andere voorzieningen / onderdelen van de keten dient geborgd te zijn zodanig dat sector concurrerend kan blijven (Coöperatieve verbanden: Aardappels AVEBE en Suikerbieten COSUN)	Definitief	Gemeente Aa en Hunze	Nader te onderzoeken
BEH-00023	Alzijdige stations, gericht op alle omliggende kwadranten	Voor reizigers uit de regio dienen stations langs de Nedersaksenlijn goed vindbaar, bereikbaar en bruikbaar te zijn. De stations dienen voorzieningen te bieden voor reizigers die van 'verder' komen (bijvoorbeeld P&R + Fietsenstalling).	Definitief	Gemeente Aa en Hunze	Gehonoreerd
BEH-00024	Bereikbaarheid Ziekenhuis Stadskanaal met OV	Het ziekenhuis in Stadskanaal is van regionaal belang. Het is belangrijk dat deze goed bereikbaar is met het OV.	Definitief	Gemeente Aa en Hunze	Overdragen
BEH-00161	Voldoende doorvaarthoogte bieden bij Spoorbrug Bareveld over 'Stadskanaal'	Behouden van vaarverbinding 'Van Turfvaart naar Toervaart': het kanalenstelsel tussen het Zuidlaardermeer, Hoogezand en Bareveld	Definitief	Gemeente Aa en Hunze	Gehonoreerd
BEH-00162	Zorg ook na realisatie van de NSL voor goede busverbindingen	De Gemeente Aa en Hunze heeft een aantal zeer goede busverbindingen door het gebied. Een goed OV-product (bus) is ook voor bewoners die niet profiteren van de Nedersaksenlijn van belang.	Definitief	Gemeente Aa en Hunze	Overdragen
BEH-00163	Behouden waardevolle natuur	Houd rekening met het bij Gasselternijveenschemond gelegen 'Bos van Kruit'. Dit gebied heeft de kwalificatie NNN-gebied.	Definitief	Gemeente Aa en Hunze	Gehonoreerd

ProRail

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00340	Beperkt impact op aanwonenden	Beperk de overlast voor omwonenden als gevolg van de Nedersaksenlijn. Besteed hierbij in het bijzonder aandacht aan de groepen inwoners die al veel overlast ervaart van eerder ontwikkelingen/projecten in het gebied, zoals: bewoners van Bareveld, Nieuwediep en Gasselternijveenschemond.	Definitief	Gemeente Aa en Hunze	Gehonoreerd
BEH-00341	Meer doen dan wettelijk verplicht qua beperking effecten op de omgeving.	Vanwege de ervaren overlast, door andere ontwikkelingen (o.a. windmolens), en het gevoel dat onevenredig veel gevraagd is van bewoners in het gebied, vraagt de gemeente dat ProRail en de ministeries de mensen meer aanbieden dan wettelijk verplicht, bijvoorbeeld in het tegengaan van geluid en hinder.	Definitief	Gemeente Aa en Hunze	Nader te onderzoeken
BEH-00342	Station Wildervank biedt potentie voor woningbouw in Gemeente Aa en Hunze / Provincie Drenthe	Een station Wildervank, in de nabijheid van Bareveld, biedt potentie voor de ontwikkeling van woningen in dit gebied.	Definitief	Gemeente Aa en Hunze	Nader te onderzoeken
BEH-00343	Netcongestie in beeld brengen	Voorkom dat netcongestie tot beperkingen leidt voor stroomvoorziening van lokale bedrijven en woningbouw. Breng impact op stroomvoorziening in de regio en potentiële netcongestie problemen in beeld.	Definitief	Gemeente Aa en Hunze	Nader te onderzoeken
BEH-00344	STAR naar Gieten	De gemeente staat, indien dit door een andere partij gewenst wordt, open voor reactivering van oorspronkelijke tracé richting Gieten voor de STAR. De museumspoorlijn draagt potentieel bij aan het toerisme en de verbinding tussen de Hondsrug en de Veenkoloniën.	Definitief	Gemeente Aa en Hunze	Nader te onderzoeken
BEH-00432	Rekening houden met ondergronds brengen hoogspanningskabels TenneT	De bovengrondse hoogspanningskabels van TenneT worden vervangen door ondergrondse kabels. Die route kruist waarschijnlijk de Nedersaksenlijn.	Definitief	Gemeente Aa en Hunze	Gehonoreerd
BEH-00433	Natuur- en watercompensatie koppelen met Herinrichting Hunzedal en/of Drentse Aa gebied	Koppelkans: De voor Nedersaksenlijn noodzakelijke natuur- en watercompensatie inzetten om bij te dragen aan de herinrichting van het natuurgebied Hunzedal.	Definitief	Gemeente Aa en Hunze	Nader te onderzoeken

6.2.2 Gemeente Borger Odoorn

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00142	Station biedt substantiële impuls op Brede welvaart Borger-Odoorn	Borger Odoorn wil de komst van de NSL en het station benutten voor maximale maatschappelijke impact versterking van de brede welvaart. (Bottomline natuurlijk ook de reden voor de komst van de NSL). De tracékeuze en locatiekeuze van stations richten op potentie voor grootschalige gebiedsontwikkeling ten behoeve van wonen, werken en voorzieningen.	Definitief	Gemeente Borger Odoorn	Gehonoreerd
BEH-00143	Versterken van het Stadskanaal centrum	Een Station op korte (fiets/loop) afstand met een goede verbinding maakt het centrum aantrekkelijker. Idealiter draagt deze verbinding ook bij aan een verbeterde verbinding tussen Nieuw-Buinen en het centrum van Stadskanaal	Definitief	Gemeente Borger Odoorn	Nader te onderzoeken
BEH-00144	Station draagt bij aan behoud van voorzieningen en versterkt deze	Verbeteren van (OV-)bereikbaarheid van bestaande voorzieningen draagt bij aan het aantal mensen dat gebruik van kan en wil maken en daarmee de mogelijkheid deze te behouden en waar mogelijk te versterken.	Definitief	Gemeente Borger Odoorn	Nader te onderzoeken
BEH-00145	Strategie voor bedrijventerreinen samen met de omliggende gemeenten.	Voor de verschillende industriegebieden in de gemeente Borger-Odoorn en bij Stadskanaal ligt er een ontwikkelopgave. Het is van belang dat deze integraal opgepakt wordt, zowel in relatie tot de verkenning gebiedsontwikkeling als in relatie tot de (tracékeuze) Nedersaksenlijn (Spoorinfra en stations)	Definitief	Gemeente Borger Odoorn	Overdragen
BEH-00146	Nedersaksenlijn maakt hoger onderwijs bereikbaar onder voor thuiswonende studenten	Het is belangrijk voor onze jeugd dat het (hoger)onderwijs dichterbij komt en dat vanaf diverse stations het onderwijs gemakkelijk lopend of fietsend te bereiken is. Thuis blijven wonen is de norm ook draagt dit bij aan het behouden van jongeren in de regio. NSL kan bijdragen aan goede bereikbaarheid vanuit de gemeente met HBO instellingen in Groningen en Emmen.	Definitief	Gemeente Borger Odoorn	Gehonoreerd
BEH-00147	Station met Hub-functie:	Op de locatie van het station moet ruimte zijn voor een mobiliteitshub. Er moet ruimte zijn openbaarvervoer, fiets, auto, deelauto. Infrastructuur moet voorzien in een goede bereikbaarheid van het station voor voetgangers en met alle vormen van rijdend vervoer.	Definitief	Gemeente Borger Odoorn	Nader te onderzoeken
BEH-00148	Station heeft twee gelijkwaardig, duidelijke toegangen aan beide zijden van het station/spoor	Voor het ontwikkelpotentieel van Nieuw Buinen is het van belang dat het Station tweezijdige ontsloten wordt (en er geen 'achterkant' ontstaat aan één van de zijden). Ook is het van belang dat beide zijden gelijkwaardig aan elkaar zijn (in uitstraling en functionaliteit)	Definitief	Gemeente Borger Odoorn	Nader te onderzoeken
BEH-00149	Borgen sociale veiligheid op stations	Zorgen voor optimale sociale veiligheid middels "reuring". Denk aan sport , cultuur en verbinding van ene plek naar andere via stationsomgeving.	Definitief	Gemeente Borger Odoorn	Gehonoreerd
BEH-00150	Station in nabijheid van bestaande bebouwing	Voorkomen dat het station lange tijd in 'the middle of nowhere' ligt. Raakt aan het belang dat het station vanaf de start goed wordt gebruikt en dat het sociaal veilig is	Definitief	Gemeente Borger Odoorn	Nader te onderzoeken

ProRail

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00151	Voorzien in een sterke relatie tussen de westzijde van het spoor en het centrum / voorzieningen Stadskanaal	Voor bestaande bewoners en bij nieuwe ontwikkelingen aan de westzijde van het spoor is het van belang dat er een sterke functionele en ruimtelijk relatie blijft bestaan met het centrum en de voorzieningen in Stadskanaal: Continuïteit in ruimtelijke structuren en logische, (sociaal) veilige en aangename routes. (voorkomen dat het spoor als barrière ervaren wordt)	Definitief	Gemeente Borger Odoorn	Gehonoreerd
BEH-00152	Ontwikkelen complementair fietsnetwerk	Verbeteren van het fietsnetwerk, zowel utilitair als recreatief, zodanig dat trein en fiets elkaar wederzijds versterken	Definitief	Gemeente Borger Odoorn	Overdragen
BEH-00153	Nedersaksenlijn biedt een snelle, efficiënte verbinding in het achterland worden maar een volledige ontsluiting vanuit het Noorden naar de rest van NL. Snel en zo met grotere kernen rondom de gemeente Borger-Odoorn	Liever een snellere verbinding dan meer stations: Snelrein variant. Waardoor we niet een soort boemeltje in het achterland worden maar een volledige ontsluiting vanuit het Noorden naar de rest van NL. Snel en zo frequent mogelijk.	Definitief	Gemeente Borger Odoorn	Nader te onderzoeken
BEH-00154	Voorzien in goede Oost-west verbindingen in Stadskanaal voor fietsers en voetgangers	Voorkomen dat NSL een barrière vormt: Huidige oversteken spoor behouden. Optimale oversteek voor voetgangers en fietsers.	Definitief	Gemeente Borger Odoorn	Nader te onderzoeken
BEH-00155	Voorzien in een goede bereikbaarheid van Station Ter Apel vanuit Valthermond	Het is van belang dat een station in Ter Apel ook aantrekkelijk is voor inwoners van Valthermond. Dit gaat over kwaliteit (sociale veiligheid), bereikbaarheid, oriëntatie en voorzieningen van station en omgeving.	Definitief	Gemeente Borger Odoorn	Nader te onderzoeken
BEH-00156	Ontwikkelen complementair wandelnetwerk	Verbeteren van het wandelnetwerk, zowel utilitair als recreatief, zodanig dat deze elkaar wederzijds versterken	Definitief	Gemeente Borger Odoorn	Overdragen
BEH-00157	Goede bereikbaarheid van Ziekenhuis Stadskanaal met trein/OV	Een goede verbinding met (bereikbaarheid van) het Rafaja ziekenhuis is van belang. Gemeente is geen voorstander van een station dichtbij het ziekenhuis omdat dan niet in de buurt van andere bestemmingen en Nieuw Buinen ligt. Ook is niet zeker of het ziekenhuis op deze plek blijft. Mogelijke oplossingsrichting: Pendel tussen station en ziekenhuis (OV / OV-fiets / Deelauto)	Definitief	Gemeente Borger Odoorn	Overdragen
BEH-00158	Bereikbaarheid Landbouwverkeer dient geborgd te zijn	Landbouwverkeer moet ook spoor over kunnen. Percelen en doorgaande landbouwroutes (transport/loonbedrijven) moeten goed bereikbaar blijven. Voorkomen dat deze routes door kernen komen te liggen en tot overlast leiden.	Definitief	Gemeente Borger Odoorn	Gehonoreerd

ProRail

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00159	Bieden interwijkverbinding bij stations	Stations bieden de mogelijkheid om ook gelijk te voorzien in een (extra) interwijkverbinding en daarmee de barrièrewerking van het spoor te beperken	Definitief	Gemeente Borger Odoorn	Nader te onderzoeken
BEH-00160	Instandhouden bereikbaarheid van kernen die niet aan de NSL liggen	Het is van belang dat kernen in de gemeente met een goede busverbinding deze behouden bij aanleg van de NSL. Waar mogelijk kunnen deze verbindingen geoptimaliseerd/herzien worden om het OV-product verder te verbeteren (efficiënter, kortere reistijd)	Definitief	Gemeente Borger Odoorn	Overdragen
BEH-0 04 94	Station Borger	Onderzoek een spoortracé vanaf Emmen via Borger naar Stadskanaal en verder als alternatief voor het tracé via Ter Apel.	Definitief	Gemeente Borger Odoorn	afgewezen
		Tracé is getekend en als kansloos geacht onder andere de doorkruising en nabijgelegen Natura 2000 gebieden. Zie tracé rapportage			
BEH-00495	Tracé langs westzijde van Stadskanaal	Om een station in Stadskanaal aantrekkelijk te maken voor inwoners van Borger Odoorn is een tracé langs de westzijde van Stadskanaal gewenst	Definitief	Gemeente Borger Odoorn	Nader te onderzoeken
BEH-00496	Volgen bestaande infrastructurale en landschappelijke lijnen	Behoud waardevolle landschappelijke structuren en voorkom extra barrières in het landschap door bestaande infrastructuur en bestaande landschappelijke lijnen te volgen/respecteren	Definitief	Gemeente Borger Odoorn	Nader te onderzoeken
BEH-00497	Bijdrage leveren aan herstel Beekdal van de Mussel	Compensatie van water en bomen inzetten voor het herstel van beekdal van de Mussel. Hiermee kan een meerwaarde gerealiseerd worden op het gebied van natuur, recreatie en klimaatadaptatie (waterberging). Hiermee kan mogelijk ook een verbinding gelegd worden met Ruiten Aa.	Definitief	Gemeente Borger Odoorn	Nader te onderzoeken
BEH-00498	Bijdragen aan toeristisch / recreatief potentieel van veengebied	Spreaden recreatie, afromen deel toerisme van zandgebied Hondsrug	Definitief	Gemeente Borger Odoorn	Overdragen
BEH-00655	Rekening houden met LOFAR	Er dient rekening gehouden te worden met LOFAR (de telescoop van ASTRON bij Exloo)	Definitief	Gemeente Borger Odoorn	Nader te onderzoeken

6.2.3 Gemeente Emmen

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00053	2060 Groeiopgave voldoende bodem voor regiovoorzieningen: Zorg, onderwijs en sociale voorzieningen	De ambitie voor 2060 is geconcretiseerd in de volgende doelstellingen voor de periode tot 2040: 10.000 extra woningen, groei naar 120.000 inwoners en revitalisering bestaande woningen.	Definitief	Gemeente Emmen	Overdragen
BEH-00054	Stationsgebied Emmen sociaal veilig	In de huidige situatie wordt het Station en stationsgebied Emmen niet als (sociaal) veilig ervaren. De gemeente vindt het belangrijk dat deze situatie verbeterd wordt.	Definitief	Gemeente Emmen	Gehonoreerd
BEH-00055	Versterken verbinding Station Emmen en binnenstad	Stationsstraat wordt een Groene loper voor voetgangers en fietsers en zichtbare route van station naar de binnenstad.	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken
BEH-00056	NSL draagt bij aan de ontwikkeling van Emmen als regiostad	Rond Emmen liggen drie sterke regio's met bovenregionale voorzieningen en bedrijvigheid. Dit zijn Zwolle, Groningen en Twente. Om de regio Emmen goed te laten functioneren, zijn goede en snelle verbindingen met deze drie andere (kennis)regio's van groot belang. Verbeteren van bereikbaarheid Emmen: voorzieningen in Emmen vanuit de regio goed bereikbaar	Definitief	Gemeente Emmen	Gehonoreerd
BEH-00057	4x p/u per richting een trein tussen Emmen en Zwolle.	Emmen heeft behoefte aan een meer gebalanceerde, robuuste dienstregeling richting Zwolle, waarbij er uitbreiding plaatsvindt naar de hele dag minimaal 4 rechtstreekse treinen per uur per richting van/naar Zwolle, naast de Nedersaksenlijn.	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken
BEH-00058	Combinatie Emmen - Rheine	Emmen wil dat de trein, die eind 2026 tussen Coevorden en Bad Bentheim gaat rijden, wordt verlengd tot een rechtstreekse treinverbinding tussen Emmen en Rheine (zonder overstap). Dit vraagt aanpassingen op 2 trajecten; namelijk: - Coevorden – Emmen - Bad Bentheim - Rheine	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken
BEH-00059	Faciliteren spoorgoederenvervoer GETEC	Rechtstreeks ontsluiten GETEC-terrein richting Noorden en Zuiden. Emmen wil de GETEC-Boog (ook) richting het zuiden, zodat kopmaken/rangeren in Emmen Centrum niet meer nodig is.	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken
BEH-00060	Faciliteren spoorgoederenvervoer over NSL van/naar Eemshaven	Versterken van spoorgoederenvervoer door NSL geschikt te maken als een verbinding voor goederenvervoer vanuit Eemshaven naar Duitsland via Coevorden. Maar ook via Coevorden (logistiek knooppunt) naar Zwolle en Twente.	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken

ID	Behoefte naam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00061	Opstelplaatsen van treinen buiten centrum/stationsgebied Emmen plaatsen	Emmen heeft de ambitie om meer woningen te realiseren in de omgeving van het station Emmen centrum. Door uitplaatsing van de opstelplaatsen en het rangeerterrein van de huidige locatie op station Emmen Centrum ontstaat hiervoor mogelijk extra ruimte.	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken
BEH-00062	Voorkomen overlast door Asielzoekers vanuit COA in Ter Apel	Emmen heeft belang bij een rechtstreeks, doorgaande trein tussen Ter Apel en Zwolle. Hiermee wordt voorkomen dat asielzoekers moeten overstappen in Emmen.	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken
BEH-00063	Opheffen / voorkomen barrièrewerking spoorlijn dwars door Emmen	Het spoor loopt dwars door Emmen en vormt steeds meer een barrière voor de verbinding tussen functies en tussen mensen (fysiek en mentaal). Bij meer treinverkeer op het spoor wordt deze barrière alleen maar groter en ontstaat er een 'ijzeren' gordijn dwars door Emmen Centrum. Verdiepte ligging van het spoor vanaf de Nijbracht tot na de Wolfsbergenweg (de volledig lengte van Emmen centrum, circa 3.500m) vanwege de leefbaarheid van Emmen en de verbinding (fysiek en sociaal) binnen het centrum van Emmen. Verbindingen zonder barrières en (ervaren) scheiding tussen de Binnenstad (winkelcentrum, Wildlands, Atlas Theater, Facet, DIEP, Rensenpark, horeca, etc.), Greenwise Campus (ziekenhuis, beroepsonderwijs campus, innovatiecentrum, Getec, etc.), wijken aan weerszijde van het spoor en natuur (Emmerdennen en Essen). Planologisch biedt bovengronds ook uitdagingen omdat de ontwikkeling van Emmen Centrum in de andere richting (Oost-West) plaatsvindt dan het spoor (Noord-Zuid). De verdiepte ligging van het spoor door Emmen Centrum is in de omgevingsvisie en de mobiliteitsvisie van de gemeente Emmen opgenomen (beide stukken worden binnenkort vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Emmen). Emmen vindt deze verbinding binnen het centrum van Emmen essentieel en noodzakelijk.	Definitief	Gemeente Emmen	Afgewezen
		Voldoet met 700 – 900 mio extra kosten tov het MIRT Onderzoek niet aan de Zeef 0 criteria			
BEH-00064	NSL combineren met aanleg Noordelijke rondweg	De mogelijke komst van een noordelijke rondweg biedt kansen voor het weren van verkeer uit centrum Emmen. Mogelijk een koppelkans om tracés te bundelen. Een kansrijk tracé voor de spoorlijn en de Noordelijke rondweg lopen namelijk voor een gedeelte parallel aan elkaar. Vanuit de gemeente Emmen wordt hierbij wel opgemerkt dat de Noordelijke Rondweg op dit moment nog slechts als 'te onderzoeken' is opgenomen in de concept Omgevingsvisie en Mobiliteitsvisie van de gemeente Emmen	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken

ProRail

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00065	Zorgvuldig omgaan met archeologische waarde tussen Emmen en Weerdinge (Valtherbos / Emmer dennen)	Het Gebied tussen Emmen en Weerdinge kent een zeer hoge landschappelijke en archeologische waarde (denk aan de hunebedden, grafheuvels, celtic fields). Bij inpassing van de NSL moet hier zorgvuldig mee omgegaan worden.	Definitief	Gemeente Emmen	Gehonoreerd
BEH-00066	Versterken recreatief potentieel gebied rond rijksmonument Broken Circle	Naast behoud van het rijksmonument Broken Circle heeft de gemeente de behoefte het gebied beter te ontsluiten voor recreatie .	Definitief	Gemeente Emmen	Overdragen
BEH-00067	concentreren bij Emmen Zuid en Ter Apel. Beperkte voorzieningen bij Emmen Centrum	P+R locaties: Emmen ziet kansen voor het verder opwaarderen en toevoegen van P+R locaties bij Emmen Zuid en Station Ter Apel. Maar ook station Emmen centrum moet per auto bereikbaar blijven en P+R-faciliteiten bieden. Station Emmen Centrum is en blijft het hoofdstation van Emmen en moet een 'magneet-functie' hebben voor alle voorzieningen en faciliteiten in en om het centrum van Emmen. De voorzieningen in Emmen centrum moeten als regiovoorzieningen goed bereikbaar zijn vanuit een groot gebied, dat als regio is georiënteerd op Emmen en de voorzieningen in Emmen.	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken
BEH-00068	Rekening houden met snelfietsroutes parallel aan het spoor	Emmen is bezig met de realisatie van doorfietsroutes als belangrijke fietsverbinding. De tracés voor de doorfietsroute F862 (Emmen Centrum – Centrum Klazienaveen) en F34 (Borger – Emmen – Coevorden) zijn in 2024 vastgesteld. Een belangrijk deel van de doorfietsroute F34 loopt van station Emmen tot aan Coevorden parallel aan het spoor. Het is belangrijk hier rekening mee te houden en te bekijken hoe deze 2 ontwikkelingen daar waar mogelijk gecombineerd kunnen worden	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken

ID	Behoefte naam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00069	Borgen verkeersveiligheid en - doorstroming bij overwegen	Verkeerstechnisch en veiligheidstechnisch vormen de gelijkvloerse overweg Boslaan en de gelijkvloerse overweg Dordsestraat in de huidige situatie knelpunten en/of gevaarlijke situaties. Emmen geeft aan dat daarnaast de Dordsestraat aanzienlijk drukker gaat worden bij transformatie van de van Schaikweg naar een OV-V/F route, de transformatie van de overweg Kerkhoflaan naar F/V-oversteek, de ontwikkeling van de Greenwise Campus Emmen aan/ bij de Dordsestraat en de ontwikkeling van woningbouw(locaties) in Emmen Centrum. Daarmee wordt het knelpunt van de gelijkvloerse oversteek Dordsestraat, zeker als er ook nog eens meer treinen gaan rijden, steeds groter. Emmen geeft aan dat de situatie en veiligheid van de kruising van de Boslaan met het spoor nu onveilig is. Het station en de perrons liggen tegen de oversteek Boslaan aan en zijn onoverzichtelijk en onveilig voor ondermeer voetgangers en fietsers. Door de locatie van de Boslaan dicht langs het station en de perrons is de spoorwegovergang relatief vaak en lang gesloten voor verkeer. Dit betekent een verkeersknelpunt op de kruising van de Boslaan met het spoor. Ook voor hulpdiensten vormt deze route (zeker in de spits) een knelpunt.	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken
BEH-00070	Tweezijdig ontsluiten station Nieuw Amsterdam	Met een voetgangersontsluiting naar de westzijde ontstaan er kansen voor ontwikkeling, P+R en/of een kwaliteitsimpuls van het Havengebied. Gemeente heeft hier al de nodige grond in eigendom en is bezig met grondverwerving.	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken
BEH-00071	Station Ter Apel goed bereikbaar vanuit noordelijke dorpen Gemeente Emmen	Emmen heeft belang bij een station in Ter Apel i.v.m. de bereikbaarheid van de noordelijke dorpen in de gemeente Emmen. Station Ter Apel moet goed bereikbaar zijn voor bewoners van Emmer Compascuum, Roswinkel en Nieuw Weerdinge. Voorzie daarbij in een goede P&R.	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken
BEH-00228	Minimaal 4x p/u per richting een trein tussen Emmen en Groningen	Gemeente Emmen wil graag de frequentie van verbinding tussen Groningen en Emmen gelijk houden aan de huidige situatie (de bus rijdt in de brede spits 6x per uur / 4x per uur buiten de spits). Emmen heeft behoefte aan een robuuste verbinding richting Groningen via Ter Apel (en Stadskanaal) met een minimale frequentie van 4x p/u per richting..	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken
BEH-00329	NSL biedt doorgaande treinbinding tussen Zwolle/Almelo en Groningen	Emmen wil voor de NSL een doorgaande treinverbinding (zonder knip/overstap in Emmen). De voorkeur heeft een doorgaande treinverbinding vanuit de richting Zwolle en Almelo richting Ter Apel, Stadskanaal, Veendam en Groningen en v.v.	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken
BEH-00330	Hoogwaardige OV-Hub Station Emmen centrum	Station Emmen Centrum is onderdeel van, na Groningen, het grootste OV-knooppunt van Noord-Nederland. De gemeente Emmen zet in op de doorontwikkeling van Station Emmen Centrum tot een volwaardige en hoogwaardige OV-Hub.	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken

ProRail

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00331	NSL biedt kansen voor ontwikkeling Rundedal	Emmen zet in op de komst van defensie gerelateerde hoogwaardige maakindustrie op het Rundedal. Dit biedt mogelijk kansen voor toekomstige bedrijven en voor een extra spoorlijn voor goederenvervoer naar en van het Rundedal. De relatie met en het belang voor Defensie kan mogelijk ook zorgen voor benodigde aanvullende financiering voor diverse wensen m.b.t. het spoor/ de Nedersaksenlijn in verband met goederenvervoer en militair transport.	Definitief	Gemeente Emmen	Afgewezen
		Voldoet met 500 – 800 mio extra kosten tov het MIRT Onderzoek niet aan de Zeef 0 criteria. De aansluiting bij het Getec terrein zit wel in de onderzoek scope van de NSL. Waarschijnlijk kan deze nieuwe goederenlijn daar ook op worden aangesloten of vanaf Nieuw Amsterdam. Zie ook behoefte BEH-00561			
BEH-00332	Borgen Oost-west bereikbaarheid in Emmen voor hulpdiensten	Bewegingen en aanrijdtijden van hulpdiensten (oost-west) vormen een belangrijk punt van aandacht in de doorontwikkeling van het spoor.	Definitief	Gemeente Emmen	Gehonoreerd
BEH-00333	Behouden Station Emmen op huidige locatie	Ten tijde van het laatste GVVP (2012) is een multi-criteria analyse uitgevoerd om de ideale locatie te bepalen. Hieruit volgt dat de locatie Hondsrugweg (onder het Raadhuisplein, tussen de tunnelbuizen van de Hondsrugwegtunnel) is afgevalen, evenals de locatie Rensenpark en de locatie van Schaikweg/ voormalig Fletcherhotel. De huidige locatie van het station Emmen Centrum is als voorkeurslocatie bestempeld. Het college heeft in 2024, na een herijking op hoofdlijnen, het standpunt ingenomen dat ook in de huidige situatie de huidige locatie van Station Emmen Centrum als de beste locatie/ voorkeurslocatie wordt beschouwd. Hierbij speelt ook een rol dat alle ontwikkelingen van de afgelopen 10 tot 15 jaar gebaseerd zijn op het uitgangspunt dat het station op de huidige locatie blijft liggen. Ontwikkelingen en verbindingen in Emmen centrum zijn gericht op de huidige locatie van station Emmen centrum. Ook de gehele OV infrastructuur (bus, busstation, etc.) is gericht op en verbonden met de huidige locatie van station Emmen centrum.	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken
BEH-00334	Versterken P+R functie bij Nieuw Amsterdam	Nieuw Amsterdam vormt een kans voor P+R, omdat deze voor bewoners van o.a. Erica en Klazienaveen van belang kan zijn. Bovendien is Nieuw-Amsterdam gelegen aan de snelweg (A37).	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken
BEH-00434	4x p/u per richting een trein tussen Emmen en Almelo/Enschede Versterken van logische, 00435 rechtstreekse verbinding	Emmen behoefte aan een robuuste verbinding en dienstregeling richting Almelo en Enschede. Met als uitgangspunt de hele dag minimaal 4 rechtstreekse treinen per uur naar Almelo / Enschede vanuit Emmen (NSL).	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken
	vanaf station Emmen naar Greenwise Campus	Greenwise Campus biedt ruimte aan verschillende functies die baat hebben bij een goede OV-verbinding: Onderwijs-campus, innovatiecentrum, ziekenhuis en onderwijs (MBO, HBO en WO)	Definitief	Gemeente Emmen	Overdragen

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00436	Zorgvuldig omgaan met landschappelijke en ecologische waarden	Behoud van ecologische verbindingen, Voorkomen van versnippering en beschermen NNN gebied. Compenseren van groen door versterken van bestaande of aanleg nieuwe structuren en verbindingen . Aandacht voor Steilrand tussen Hondsrug en Veenkolonien: beleefbaar maken van de overgang. Rekening houden met veenrestanten/bodemdalingen	Definitief	Gemeente Emmen	Gehonoreerd
BEH-00437	Versterken recreatie en toerisme	Stations moeten fungeren als de poort voor de regio of landschap, vanwaar recreanten direct hun tocht te voet of per fiets kunnen beginnen. En dienen tevens als centrale punten voor toeristische informatievoorziening, waardoor bezoekers makkelijker hun weg vinden naar de uiteindelijke bestemming. Bereikbaarheid van Langeafstandswandelingen verbeteren – OV-opstappunten koppelen aan etappes van routes.	Definitief	Gemeente Emmen	Overdragen
BEH-00438	Alle treinen laten halteren op station Ter Apel	Door Ter Apel als opstapstation voor inwoners noordelijke kernen gemeente Emmen te ontwikkelen neemt de verkeersdruk op het centrum van Emmen af	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken
BEH-00439	Verbeteren toegankelijkheid Emmen-Zuid voor mensen met een beperking	Door reizigers met beperking wordt het Station Emmen Zuid slecht gewaardeerd t.a.v. toegankelijkheid. Deze situatie moet verbeterd worden met de komst van de NSL.	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken
BEH-00441	Opwaarderen van het Station en Stationsgebied	Routing, verblijfskwaliteit, comfort Uitgangspunten: - omgeving van alle zijden goed aansluiten op het stationsgebied - ruimte voor voetganger, fietser en groen. - een mix van functies in het stationsgebied zorgt voor levendigheid op straat. Sociale controle stationsomgeving is gebaat bij bewoning in directe omgeving en horeca of detailhandel in station - ruimte voor ontmoeting en verblijven - het gebruiksgemak van het station en de natuurlijke wayfinding. Reizigers moeten zich eenvoudig en snel kunnen verplaatsen, zich goed kunnen oriënteren en zich comfortabel en veilig voelen in zowel het omgevings-, stations- en reizigersdomein. - op het voorplein van het station ontvangt de stad haar treinbezoeker, domein van de voetganger - inpassing fietsparkeerplekken bij station Emmen Centrum, ondergronds wellicht een oplossing.	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken
BEH-00443	Houdt rekening met de ontwikkeling van de omgeving van Emmen-Zuid - Station	Station Emmen-Zuid moet voldoende ruimte en voorzieningen bieden voor extra reizigers. Naast extra woningbouw moet rekening gehouden worden met de volgende ontwikkelingen in de omgeving: een rechtstreekse fiets- en voetgangersverbinding tussen Delftlanden en de Zuidzijde van het spoor (fiets-/voet verbinding onder/over het spoor ten westen van de Nieuw Amsterdamsestraat). Ontwikkelingen voor one stop shopping (gemak, food, pakket-service) voor treinreizigers	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00444	Tracé: Bundel NSL met bestaande infra	Bundelen van infra, voorkeurstracé voor Nedersaksenlijn langs N391	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken
BEH-00445	Tracé: route via Ter Apel	Emmen heeft een nadrukkelijke wens voor een spoorverbinding met Ter Apel. Zowel voor de verbinding van voorzieningen (woon-werk), ontsluiting van de noordelijke dorpen en verbetering van de toegang tot het COA en aanmeldcentrum.	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken
BEH-00449	Tracé: route vanaf Station Emmen centraal over oorspronkelijk tracé	Gemeente Emmen heeft de voorkeur voor een tracé vanaf het huidig Station Emmen Centraal via het historische tracé door de stad in noordelijke richting naar het tracé langs de N391.	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken
BEH-00450	Verbeteren routes (en overwegen) voor langzaamverkeer	Onder andere middels aanpak Kerkhoflaan, en mogelijke andere langzaamverkeersverbindingen op het nieuwe tracé.	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken
BEH-00451	Bekening houden met bodemgesteldheid	Met name een aandachtspunt bij de overgang van Zand naar Veen (overgang Steilwand)	Definitief	Gemeente Emmen	Gehonoreerd
BEH-00452	Beheersen raakvlak TENNET – Hoogspanningsstation Weerdinge	Bij Weerdinge worden nieuwe verbindingen gelegd naar het Hoogspanningsstation. Dit is mogelijk bepalend, kostenverhogend of beperkend bij de keuze van een nieuw tracé voor de NSL	Definitief	Gemeente Emmen	Gehonoreerd
BEH-00453	Aansluiten op strategische visie op spooromgeving	De Visie is in april in de gemeenteraad vastgesteld: Belang is dat Nedersaksenlijn waar mogelijk een positieve bijdrage levert aan de ontwikkelpotentie en doelstellingen zoals geformuleerd in deze visie	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken
BEH-00454	Snelheid NSL op bestaande tracé 140 km/u	Voor een hoogwaardige OV-verbinding richting Groningen is het van belang dat ook op bestaande delen van het tracé (Veendam- Stadskanaal) met een hogere snelheid gereden kan worden	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken
BEH-00455	Alle treinen laten halteren op station Emmen Zuid	Vanwege de P+R functie en goede autobereikbaarheid van Emmen Zuid moet deze functie optimaal benut worden ter ontlasting van het wegennet in Emmen centrum. Om dit zo goed mogelijk te faciliteren moeten alle treinen op Emmen Zuid stoppen.	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken
BEH-00456	Alle treinen laten halteren op station Emmen	Vanwege de regiofunctie van Emmen centrum en het centrale busstation moeten alle treinen in Emmen Centrum stoppen.	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken
BEH-00485	Hubs als koppelkansen nabij Stations	Gemeente Emmen ziet nabij de stationsgebieden kansen voor hubs: fiets, OV, (deel) auto.	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken
BEH-00561	Borgen mogelijkheid aansluiting Goederen naar Rundedal	Toekomst vast ontwerpen zodat aansluiting Nw. Amsterdam – spoor naar Rundedal (vanuit Nieuw Amsterdam langs A37, of een andere mogelijke verbinding bijvoorbeeld via Getec terrein)) voor goederenvervoer mogelijk blijft.	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00588	Verkleinen van barrièrewerking van spoor door Emmen Centrum en versterken van de samenhang en verbinding tussen de delen van het centrum aan beide zijden van het spoor.	Het verkleinen van barrière werking en versterken van doorwaadbaarheid en bereikbaarheid van oost-west verbindingen in Emmen Centrum. Daarbij wordt gezocht naar maatregelen die hieraan bijdragen, moet voorkomen worden dat bestaande situatie verslechterd en zal onderzocht moeten worden waar de situatie kan worden verbeterd. Aspecten daarin te betrekken zijn: - Minimalisering van milieubeperkingen - Trillingen - Geluidshinder - Hulpdiensten - Ontsluiting van stations - Bereikbaarheid in algemene zin - Optimale van verbinding - Ruimtelijke samenhang - Voorkomen van geluidsschermen - Verhogen en borgen van veiligheid - Verbeteren van de Sociale veiligheid - Verbetering van de leefbaarheid - Robuuste oplossing bij groei Specifiek dient in het kader van veiligheid, verkeersdoorstroming en verbinding in ieder geval ook nadrukkelijk gekeken worden naar kruisingen met het spoor in Emmen Centrum. De kruisingen die in de studie beschouwd en onderzocht worden, zijn de bestaande primaire overwegen (op belangrijke verkeersassen, prioritair en/of met grote knelpunten): Wolfsbergenweg, Boslaan, Dordsestraat, Van Schaikweg (mogelijk afwaarderen voor regulier gemotoriseerd verkeer en opwaarderen voor OV, voetganger en fietser) En de bestaande secundaire overwegen (alleen voor langzaam verkeer – voetganger/ fietser -, of lagere prioriteit):-Dennenlaan, Kerkhoflaan, Nijbracht En daarbij mogelijk nieuwe (langzaamverkeers)verbindingen tussen oost en west Emmen Centrum.	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken
BEH-00589	Aanpassen station Emmen Zuid aan toekomstige woningbouw	Rekening houden met Emmen Zuid als Nationaal Grootchalige Woningbouwlocatie nabij Emmen Zuid accommoderen zodat het (station toegerust wordt op groei van reizigersaantallen en inpassing spoor in woningbouwontwikkeling Emmen Zuid, inclusief de verbinding tussen de delen van de woningbouw ten noorden en ten zuiden van het spoor).	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken
BEH-606	Doorfietsroute F34 Borger-Emmen-Coevorden	Houdt rekening met de doorfietsroute F34. Het tracé is vastgesteld en loopt tussen Emmen en Coevorden min of meer parallel aan het spoor. Zie de email van Rob Ney.	Definitief	Gemeente Emmen	Nader te onderzoeken

6.2.4 Gemeente Coevorden

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00204	NSL geschikt voor spoorgoederenvervoer richting Groningen - Eemshaven	Inzetten op de strategische locatie van Coevorden op kruispunt van spoorwegen. Coevorden kan een knooppunt worden met verbindingen met Rotterdam, Europa en naar Eemshaven (toekomst via NSL-spoor). Hierdoor bestaan en ontstaan voor goederenvervoer west-oost en noord-zuid verbindingen.	Definitief	Gemeente Coevorden	Nader te onderzoeken
BEH-00205	NSL draagt bij aan Modal Shift goederentransport (van weg naar spoor)	Op het bedrijventerrein Europark staat de Euroterminal. Hier worden containers overgeslagen van weg-spoor. Coevorden zien wij als logistiek knooppunt voor goederenvervoer om een bijdrage te leveren aan de Modal-Shift.	Definitief	Gemeente Coevorden	Nader te onderzoeken
BEH-00206	Versterken verbinding Defensie en Terminal	Vrijwel naast de Euroterminal liggen complexen van Defensie. Wij zien gebruik van het spoor door Defensie ook als een kans.	Definitief	Gemeente Coevorden	Nader te onderzoeken
BEH-00207	Biedt ruimte voor transformatie westzijde station (Holwert): Wonen, werken en onderwijs incl. ontsluiting.	De gemeente Coevorden investeert in de transformatie van het gebied aan de westzijde van het station (Holwert). Het is belangrijk dat deze ontwikkeling voldoende ruimte krijgt, een goede verbinding heeft met de oostzijde van het spoor en dat de NSL hierin geen belemmering vormt. De singel moet terugkomen in dit gebied en daar wordt in de planvorming De Holwert rekening meegehouden; dit gebeurt in een groene structuur (bomen) en niet in de vorm van water of een watergang.	Definitief	Gemeente Coevorden	Nader te onderzoeken
BEH-00208	Doortrekken Emmen - Rheine vanaf Coevorden tot Emmen	Door de lijn door te trekken tot aan Emmen, wordt de lijn aantrekkelijker: beter exploitatieresultaat. Er moet ook rekening gehouden worden met een hogere frequentie op deze lijn	Definitief	Gemeente Coevorden	Nader te onderzoeken
BEH-00209	4 treinen p/u p/richting zowel tussen Coevorden en Emmen en tussen Coevorden-Zwolle (of Almelo/Enschede)	Coevorden wil graag een goede, robuuste, betrouwbare spoorverbinding met Emmen (Groningen), Zwolle en Twente. Dat wil zeggen minimaal 4x per uur in de spits een verbinding. Dat mag structureel 4x per uur worden. OPTIE: één van die treinen kan Emmen-Rheine zijn	Definitief	Gemeente Coevorden	Nader te onderzoeken
BEH-00210	Nedersaksenlijn biedt een goede verbinding met Noorden (Groningen) en Zuiden (Enschede)	De bestaande directe verbinding met Zwolle is de belangrijkste verbinding. De verbinding met Groningen en Almelo (uiteindelijk Enschede) zijn gewenste aanvullingen.	Definitief	Gemeente Coevorden	Nader te onderzoeken

ProRail

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00211	Bieden voldoende P&R en Fietsparkeerplaatsen nabij het station Doorfietsroute	Door de Nedersaksenlijn kan het gebruik van het station Coevorden toenemen. Graag zien we dat de capaciteit voor parkeren (P&R) en fietscapaciteit daarin meegroeit.	Definitief	Gemeente Coevorden	Nader te onderzoeken
BEH-00212	Station Coevorden en Emmen	De BOCE-gemeenten willen graag een doorfietsroute realiseren aan de oostzijde én parallel aan het spoor tussen Coevorden en Emmen. Deze doet de stations Coevorden, Dalen en Nieuw-Amsterdam aan. Heel mooi zou het zijn dat gemeente en ProRail hier elkaar kunnen vinden.	Definitief	Gemeente Coevorden	Nader te onderzoeken
BEH-00213	Station Dalen draagt bij aan In onze ambitie voor Dalen zoeken we naar ruimte voor uitbreiding voor bedrijven en voor wonen. NSL-potentie van gebiedsontwikkeling	kansen biedt kansen voor een toekomstige ontwikkeling van Dalen, bijvoorbeeld aan de oostzijde van het spoor. Op dat moment dient er een alzijdig station te komen en kan de locatie ook opnieuw worden gezien.	Definitief	Gemeente Coevorden	Overdragen
BEH-00562	Oostelijke toegang Station Dalen	De gemeente wil graag het station ook vanaf de oostzijde ontsluiten.	Definitief	Gemeente Coevorden	Nader te onderzoeken
BEH-00214	Station Dalen en omgeving ontwikkelen als HUB	Graag willen we de locatie aanduiden als HUB. De capaciteit voor fiets en auto moet passend zijn bij de toekomstige dienstregeling. Het perron moet voldoende lengte hebben met voldoende bijbehorende toegankelijke voorzieningen en wachtcapaciteit.	Definitief	Gemeente Coevorden	Nader te onderzoeken
BEH-00313	NSL draagt bij aan Coevorden als aantrekkelijke bestemming	We willen dat Coevorden een bezoekersstad wordt. Een goede spoorverbinding draagt hieraan bij. Er wordt in de binnenstad geïnvesteerd. We zijn bezig met het herinrichten van de openbare ruimte in het centrum en woningbouw op locaties Smitty's Palace (2025) en Pieper (2025). Ook is de stationsomgeving vernieuwd (RSP-project). Coevorden wil zich profileren als bezoekersstad. Met de spoorverbindingen wordt de bereikbaarheid van de binnenstad van Coevorden, als bezoekersstad, versterkt. De gemeente investeert in de 'stad van strijd' en maakt van de binnenstad een aangenaam verblijfsgebied. De centrumstraten, markt en passantenhaven zijn (en worden momenteel) kwalitatief verbeterd en er is in het schietveld van het Kasteel Coevorden een kasteelpark aangelegd.	Definitief	Gemeente Coevorden	Gehonoreerd
BEH-00315	Ongelijkvloerse kruising voor fiets tussen Holwert en centrum van Coevorden	Als onderdeel van de vernieuwing van de stationsomgeving is er een (voetgangers)tunnel gerealiseerd tussen Holwert (gebied aan westzijde van station) en het centrum van Coevorden. De wens voor een fietsverbinding (tunnel) bestaat (maar lijkt ruimtelijk lastig).	Definitief	Gemeente Coevorden	Nader te onderzoeken

ProRail

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00316	Voorzien in veilige, bij voorkeur ongelijkvloerse, spoorwegovergangen	Spoorwegovergangen mogen ongelijkvloers worden. Welke dat precies moeten zijn, daarover gaan we graag in gesprek met elkaar. Dat geldt voor alle bestaande spooroverwegen. Door ProRail is eerder aangegeven ruimte te reserveren voor een mogelijke tunnel (direct) ten noorden van station Coevorden (wethouder JB Hemelweg). Er is behoefte aan duidelijkheid over deze mogelijke tunnel. Bij de overweg Krimweg krijg je eigenlijk geen tunnel ingepast. Hier worden maatregelen genomen, zodat de trein vanuit Duitsland kan gaan rijden.	Definitief	Gemeente Coevorden	Nader te onderzoeken
BEH-00317	Behoud station Dalen	Het station Dalen moet behouden blijven als station aan de NSL.	Definitief	Gemeente Coevorden	Nader te onderzoeken
BEH-00319	NSL voorzien van Bovenleiding	Zero-emissie, energieneutraal en milieuvriendelijk	Definitief	Gemeente Coevorden	Nader te onderzoeken
BEH-00320	Ruimte voor groei van goederenvervoer	Voor een goede toekomst is het nodig dat er treinen van 740 meter lengte kunnen rijden en passeren op het spoor, ook het NSL-spoor. Het is wenselijk om het perron van de Euroterminal te verlengen passend bij de toekomst. Goederenvervoer klasse D4/v100 faciliteren. Op de vraag of alles komt te vervallen als één onderdeel (lengte, gewicht, snelheid) niet doorgaat wordt door ProRail aangegeven dat de drie verschillende onderdelen niet hoeven te vervallen als één onderdeel komt te vervallen. Euroterminal (ETECH) is één van de stakeholders waarmee gesproken moet worden.	Definitief	Gemeente Coevorden	Nader te onderzoeken
BEH-00323	Zorgvuldige inpassing spoorverdubbeling	Indien spoorverdubbeling noodzakelijk is voor (een robuuste, betrouwbare) dienstregeling van de NSL, dan is het van belang dat deze zorgvuldig ingepast wordt. Dat gaat dan onder meer om rekening te houden met: - landschappelijke, cultuurhistorische, archeologische waarden; - omwonenden (overlast); - natuur en ecologie.	Definitief	Gemeente Coevorden	Nader te onderzoeken
BEH-00555	Goederenvervoer nieuwe bedrijven Europark faciliteren	Bij de verdere doorontwikkeling van het Europark hebben bedrijven interesse bij een directe spooraansluiting (goederenvervoer). Concreet (en actueel) gaat het om Westerman Transport (in bouwfase) en een bedrijf in de betonindustrie.	Definitief	Gemeente Coevorden	Nader te onderzoeken
BEH-00556	Goederenvervoer via Bentheimer Eisenbahn richting Noorden faciliteren	Goederenvervoer ook via de spoorbrug Bentheimer Eisenbahn (Euregioweg). De oude Drehbrücke van de Bentheimer Eisenbahn geschikt maken voor goederenvervoer richting het noorden	Definitief	Gemeente Coevorden	Nader te onderzoeken

ProRail

ID	Behoefтенаам	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00557	Overwegen bij spoorverdubbeling	Gemeente wil graag in gesprek met ProRail zodra spoorverdubbeling overwegen raken. Relatie met BEH-00316. Maar ook met de opmerkingen vanuit Dalen zoals ideeën over Dalerveenschestraat.	Definitief	Gemeente Coevorden	Nader te onderzoeken
BEH-00558	Voorzien in goede overstapmogelijkheden NSL en Bentheimer Eisenbahn op Coevorden	Vanaf december 2026 gaat de treindienst Coevorden-Bad Bentheim rijden.	Definitief	Gemeente Coevorden	Nader te onderzoeken

6.3 Gemeenten in de Provincie Overijssel

6.3.1 Gemeente Hardenberg

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00126	Verbeteren vestigingsklimaat	Verbeteren van het vestigingsklimaat door het aantrekken en behouden van personeel. Door het verbeteren v/d bereikbaarheid vanuit veenkoloniën wordt het arbeidspotentieel uitgebreid	Definitief	Gemeente Hardenberg	Gehonoreerd
BEH-00127	Station beter verbinden met bestemmingen in omgeving van Hardenberg	Verbeteren van de bereikbaarheid van het Station Hardenberg met fiets en OV vanuit omliggende wijken en kernen Vanuit de omliggende wijken, bedrijventerreinen en kernen moet het station beter bereikbaar worden gemaakt voor zowel fiets, OV als auto. De gemeente zet hiervoor in op goede fietsverbindingen, snellere OV lijnen en een P&R hub zie o.a. "maatregelenboek Stationsomgeving Hardenberg" uit het programma Stationsomgevingen van het NOVEX-gebied Regio Zwolle (vanaf 5 maart 2026 openbaar en zijn de stukken te vinden op de website van de regio Zwolle en de gemeente Hardenberg)	Definitief	Gemeente Hardenberg	Gehonoreerd
BEH-00128	Verbeteren bereikbaarheid zorg met OV/trein	1. Ziekenhuis op loopafstand van het station. bereikbaarheid vanuit het station is suboptimaal. 2. Voorzien in een goede OV-verbinding tussen samenwerkende zorginstellingen in het gebied	Definitief	Gemeente Hardenberg	Nader te onderzoeken
BEH-00129	Verbeteren bereikbaarheid onderwijs met OV/trein	1. Borgen van een goede bereikbaarheid van MBO's en middelbare scholen op loopafstand van het station Hardenberg 2. Door divers onderwijs bereikbaar te maken, zal het onderwijsniveau van de inwoners in het gebied verhogen	Definitief	Gemeente Hardenberg	Nader te onderzoeken
BEH-00130	Versterken functie van streekcentrum Hardenberg	NSL draagt bij aan Hardenberg als een aantrekkelijke en goed bereikbare bestemming vanuit de regio Noordoost-Overijssel: Wonen, werken en voorzieningen (zoals ziekenhuis en theater) goed bereikbaar maken met OV vanuit de omgeving. De stad Hardenberg is een bestemming.	Definitief	Gemeente Hardenberg	Gehonoreerd
BEH-00131	Ongelijkvloerse kruising Twenteweg	Om de groei en daarmee schaa sprong van Hardenberg te kunnen faciliteren is het noodzakelijk dat de ringwegenstructuur wordt geoptimaliseerd. De gemeente ziet graag dat de volledige rondweg overweg vrij wordt. De Twenteweg is het sluitstuk hiervan. Hierdoor moet verkeer verleid worden deze route te kiezen waardoor de overweg Jan Weitkamp laan een stuk rustiger wordt en mogelijk kan worden afgewaardeerd. De bereikbaarheid van de bedrijventerreinen staat nu onder druk. In het kader van spoorveiligheid is het wenselijk om deze drukke overweg ongelijkvloers te maken aangezien er in de brede spits 6 treinen per uur per richting gebruik maken van deze overweg.	Definitief	Gemeente Hardenberg	Nader te onderzoeken

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00132	Verplaatsen station Hardenberg in noordelijke richting en ontsluiten met nieuwe langzaamverkeerstunnel	De gemeente realiseert een gebiedsontwikkeling rondom het nieuwe station die uniek is voor Hardenberg. De gemeente ontwikkelt samen met externe partijen een bruisend stationsgebied waarin wonen, onderwijs, werk en zorg samenkomen. Hiervoor dient het station enigszins naar het noorden te worden verschoven. De gemeentelijke ambities met het station Hardenberg zijn vastgelegd in de nota van uitgangspunten. Voor meer informatie over het stationsgebied: https://www.hardenberg.nl/plannen-projecten/stationsgebied-hardenberg De nota van uitgangspunten: https://hardenberg.raadsinformatie.nl/vergadering/1276004 De nota van uitgangspunten zullen we actief delen met de projectorganisatie. Op dit moment is het perron erg smal. Voor veiligheid en kwaliteit is het van belang dat er meer transferruimte komt. Een snelle en efficiënte overstap (zoals nu met het eilandperron) is ook belangrijk. Het perron moet voldoende breedte hebben voor comfortabele wachtvoorzieningen. Bestaande gelijkvloerse overweg aan de kop van het perron is onveilig en in de toekomst ongewenst. Voor een goede verdeling van de reizigers over de perronlengte is een middenopgang wenselijk. Aantrekkelijk, goed bereikbaar met OV door studenten van TU Twente	Definitief	Gemeente Hardenberg	Nader te onderzoeken
BEH-00133	Station Hardenberg met eilandperron	transferruimte komt. Een snelle en efficiënte overstap (zoals nu met het eilandperron) is ook belangrijk. Het perron moet voldoende breedte hebben voor comfortabele wachtvoorzieningen. Bestaande gelijkvloerse overweg aan de kop van het perron is onveilig en in de toekomst ongewenst. Voor een goede verdeling van de reizigers over de perronlengte is een middenopgang wenselijk. Aantrekkelijk, goed bereikbaar met OV door studenten van TU Twente	Definitief	Gemeente Hardenberg	Nader te onderzoeken
BEH-00134	Hardenberg rechtstreeks verbinden met Enschede	De inwoners en het bedrijfsleven van de gemeente Hardenberg zijn georiënteerd op Zwolle en Twente. De spoorverbinding met Zwolle is momenteel van goede kwaliteit en dat willen we graag zo houden. De verbinding met Twente is erg mager. De elektrificatie zal een kwaliteitssprong geven. De overstap in Almelo is niet ideaal. Het doorrijden naar Enschede zal een grote kwaliteitssprong geven. Hierdoor kunnen inwoners van Hardenberg gemakkelijker werken, studeren en gebruik maken van andere voorzieningen in Hengelo en Enschede. Voor het bedrijfsleven van Hardenberg is het van belang dat studenten van de TU stage kunnen lopen in Hardenberg.	Definitief	Gemeente Hardenberg	Nader te onderzoeken

ID	Behoefte naam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00135	Interwijk, ongelijkvloerse langzaamverkeersverbinding realiseren ter plaatse van station Hardenberg	Overpad en de parallelweg saneren en een nieuwe, ongelijkvloerse fietsverbinding door het stationsgebied Het station is in de huidige situatie van één zijde toegankelijk. Wij willen graag dat het station van beide zijde goed toegankelijk is. In het kader van de sociale veiligheid willen wij zoveel mogelijk functies bundelen rondom de opgang naar het nieuwe station. Wanneer de huidige spoorwegovergang bij de Parallelweg wordt verlegd naar de stationsentree worden verkeersbewegingen meer gebundeld. De spoorwegveiligheid wordt verhoogd omdat er een bestaande gelijkvloerse spoorwegovergang wordt gesaneerd. Door de fietsroute slim aan te sluiten op de bestaande fietsonderdoorgang van de Kellerlaan ontstaat er een aantrekkelijke fietsverbinding tussen de woonwijken via het stationsgebied met het scholencluster en het centrum van Hardenberg. Conform het STOMP-principe faciliteren we hiermee de ketenreis door aan deze interwijkverbinding een hoogwaardige fietsenstalling te koppelen. Het station en fietsenstalling is hierdoor vanaf meerdere kanten optimaal te bereiken met de fiets. De interwijk verbinding wordt begeleid door de MAAKhal	Definitief	Gemeente Hardenberg	Nader te onderzoeken
BEH-00136	Gramsbergen minimaal 2x per uur bediend per trein	Naar Zwolle en Emmen. Onderdeel van concessie 2027. Behouden hiervan is de wens. Gramsbergen blijft de komende jaren groeien. Er worden tot 2040 300 woningen gepland.	Definitief	Gemeente Hardenberg	Nader te onderzoeken
BEH-00137	Vakantieparken en attractieparken beter met OV verbinden	Vakantieparken en attractieparken als aantrekkelijke bestemmingen: goede verbinding realiseren met bijvoorbeeld Slagharen. Campingboulevard Hardenberg ontsluiten met openbaar vervoer richting station. Het attractiepark Slagharen heeft jaarlijks meer dan 1 miljoen bezoekers en in de gemeente Hardenberg hebben we een kleine 2 miljoen (toeristische) overnachtingen.	Definitief	Gemeente Hardenberg	Overdragen
BEH-00138	Verbeteren voor- en natransport bij station Mariënborg	Mariënborg heeft belangrijke HUB-functie voor de omliggende kernen. In de huidige situatie is er naast de buurtbus geen aanvullend openbaar vervoer vanuit de omliggende kernen. De parkeerdruk op de P&R is hierdoor groot. Gemeente en Provincie investeren in uitbreiding van de P&R, maar ruimte is beperkt. Voor- en natransport moet verbeterd worden. Wellicht zijn er verbetermogelijkheden met publieke mobiliteit denkbaar. Op de relatie Zwolle – noord Twente zal dit station een belangrijke overstapfunctie houden. De HUB functie van dit station kan op termijn nog meer versterkt worden.	Definitief	Gemeente Hardenberg	Overdragen
BEH-00139	Busverbindingen met station Hardenberg	Bijdragen aan mobiliteitstransitie en reizigerspotentieel van de NSL door het ontwikkelen van complementaire busverbinding op/met stations langs de NSL	Definitief	Gemeente Hardenberg	Overdragen

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00140	Station Bergentheim reactiveren	Een treinstation in Bergentheim biedt mogelijkheden voor verdere groei van dit dorp met een (op termijn) centraal gelegen station. Gemeente Hardenberg heeft de wens om 2x per uur een trein in beide richtingen op station Bergentheim te laten halteren. Voor Bergentheim heeft het belangrijke meerwaarde om rechtstreeks naar Zwolle en Hardenberg te kunnen reizen. Bergentheim blijft een van onze kernen die fors groeien. In de periode tot 2040 worden 440 nieuwe woningen voorzien. Hiermee groeit dus ook de bevolking van Bergentheim en zijn er potentieel meer reizigers voor het nieuwe station.	Definitief	Gemeente Hardenberg	Nader te onderzoeken
BEH-00141	Voorzien in ongelijkvloerse ontsluiting van het perron	Saneren van huidig overpad en realiseren van reizigerstunnel die het perron voor reizigers ontsluit. Oplossingsrichting: combineren met langzaamverkeerstunnel voor interwijkverkeer (parallelweg). Zie BEH-00135	Definitief	Gemeente Hardenberg	Nader te onderzoeken
BEH-00327	Hardenberg is één van de weinige grensgemeenten die groeien.	In de gemeente Hardenberg zijn plannen voor 150 hectare aan nieuw bedrijventerrein en voor 6.000 nieuwe woningen om tot 2040 te kunnen voorzien in de woningbouwbehoefte.	Definitief	Gemeente Hardenberg	Overdragen
BEH-00328	Tempoverschil vraagt om afspraken over demarcatielijnen om woningbouw op korte termijn niet te frustreren.	Een belangrijk punt van aandacht is het tempo verschil tussen de noodzaak om het station te ontwikkelen voor plannen van de gemeente Hardenberg versus de planning van de Nedersaksenlijn. De gemeente heeft de ambities om in 2028 te starten met de bouw van de eerste woningen. De gemeente wenst daarom graag eerder dan de einddatum van de MIRT Verkenningfase afspraken te maken met ProRail over de realisatie van het nieuwe station en onderdoorgang omdat deze cruciaal is voor de ontwikkeling van de verschillende deelgebieden én de totale gebiedsontwikkeling van de stationsomgeving.	Definitief	Gemeente Hardenberg	Nader te onderzoeken
BEH-00335	NSL voorziet in regionale ontsluiting met hoogwaardig OV	Regionale ontsluiting met hoogwaardig OV. Voorzien in een goede bereikbaarheid en snelle verbinding met kernen rondom Hardenberg. Vanuit Hardenberg de universiteiten van Groningen en Twente toegankelijk(er) maken door reistijd te verkorten.	Definitief	Gemeente Hardenberg	Nader te onderzoeken
BEH-00336	Voorkomen en beperken van landschappelijke en ecologische barrièrewerking	Zo mogelijk benutten van bestaand spoortracé voor de NSL Barrièrewerking van het spoor voor mens en dier opheffen door onderdoorgangen en faunapassages.	Definitief	Gemeente Hardenberg	Nader te onderzoeken
BEH-00337	Versterken toeristisch / recreatief potentieel	Natuurgebieden goed bereikbaar maken met OV. Recreatieve netwerken zoals Pieterpad goed aansluiten op OV. Het Vechtdal gebied kent vele toeristen. Deze komen vooral om van de omgeving te genieten. Met de NSL ontsluit je echter ook andere toeristisch interessante gebieden (rondom ter Apel) en enkele grote steden (Zwolle – Twente en Emmen/Groningen), waardoor er ook bij minder weer meer vermaak is aan te bieden.	Definitief	Gemeente Hardenberg	Overdragen

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00338	Impuls geven aan Mobiliteitstransitie	OV tot een zo volledig en gelijkwaardig mogelijk alternatief maken voor de auto. - Woningbouw en voorzieningen realiseren op OV-knooppunten - Integraal vervoerssysteem, (betaalde) parkeerhubs en goed fietsnetwerk. - First en last mile goed organiseren is belangrijk	Definitief	Gemeente Hardenberg	Overdragen
BEH-00339	Voorkomen van barrièrewerking	Door hogere frequentie, wordt de barrièrewerking groter (overwegen liggen langer dicht). Een veilige, snelle en laagdrempelige kruising van spoor is gewenst	Definitief	Gemeente Hardenberg	Nader te onderzoeken
BEH-00461	Onderzoek impact op bestaande overwegen in Hardenberg	Betreft overwegen binnen de bebouwde kom van Hardenberg Gramsbergerweg/ Floralaan. En de overwegen tussen Hardenberg en Gramsbergen (met de Westeindigerdijk, Meester Brasweg, Schooldijk, Kanaalweg	Definitief	Gemeente Hardenberg	Nader te onderzoeken
BEH-00470	Evenementenhalte Hardenberg	Gezien de ligging van de Evenementenhal Hardenberg aan het spoor en op relatief grote afstand van het bestaande station en de toenemende verkeersproblematiek rondom grote evenementen wil de Gemeente graag onderzoeken of een evenementenhalte bij de evenementenhal (nabij de N343) kan bijdrage aan een duurzame bereikbaarheid.	Definitief	Gemeente Hardenberg	Nader te onderzoeken
BEH-00489	Gebiedsontwikkeling Marienberg	De kern Marienberg kent een bescheiden groei (110 woningen tot 2040) de komende jaren.	Definitief	Gemeente Hardenberg	Overdragen
BEH-00490	Faciliteren doorgetrokken buslijn Dedemsvaart, Slagharen naar Hardenberg	Hardenberg en de NSL ontwikkelen als aantrekkelijke bestemming: Voorzien in ruimte en goede overstapmogelijkheden Het is belangrijk dat de dorpen Balkbrug, Dedemsvaart en Slagharen goed met het openbaar vervoer worden aangesloten op de NSL met name richting Groningen.	Definitief	Gemeente Hardenberg	Overdragen
BEH-00491	Borgen ontwikkeling 'Goordijk Gramsbergen'	Bestemmingsplan wordt aangepast om de ontwikkeling mogelijk te maken. Het is van belang dat er geen nieuwe beperkingen ontstaan of aanpassing van de plannen nodig is als gevolg van de Nedersaksenlijn. De nieuwe ontwikkeling betreft 6 rijwoningen en 10 vrijstaande woningen. 5 van de 10 vrijstaande woningen komt op circa 20 meter van het spoor te liggen.	Definitief	Gemeente Hardenberg	Gehonoreerd

6.3.2 Gemeente Hellendoorn

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00005	Behoud Station Daarlerveen	Station Daarlerveen dient in gebruik te blijven als treinstation	Definitief	Gemeente Hellendoorn	Nader te onderzoeken
BEH-00006	Goede overstapmogelijkheden op Almelo en Mariënberg	Met herkomst/bestemming Daarlerveen heb je in beide richtingen in ieder geval één overstap (op lange afstanden). Deze moet 'snel' zijn (geen lange overstaptijden)	Definitief	Gemeente Hellendoorn	Nader te onderzoeken
BEH-00007	Voorkomen overlast en schade als gevolg van trillingen door spoor/trein in Daarlerveen	Overlast en/of schade als gevolg van trillingen door spoor/trein in Daarlerveen dienen te worden voorkomen	Definitief	Gemeente Hellendoorn	Gehonoreerd
BEH-00008	Voorkomen verkeersophoping en bezetting overweg op Spoorstraat Daarlerveen	Bij de kruising van de Spoorstraat en Brugstraat ontstaan vaak opstoppen/files door verkeersdrukte door de beperkte capaciteit van de Brug Daarlerveen en het vrachtverkeer dat op deze wegen rijdt. Dit kan ook leiden tot bezetting van de overweg .	Definitief	Gemeente Hellendoorn	Nader te onderzoeken
BEH-00009	Extra toegang tot station Daarlerveen aan noordoostelijke zijde (aan de Zwanenweg)	Treinreizigers parkeren auto ten noordoosten van het Station Daarlerveen. Deze moeten in de huidige situatie eerst naar de Spoorweg lopen om het station te bereiken. Met een extra toegang tot het perron aan de noordzijde wordt de looproute korter (voor een deel van de reizigers). Belang is een snelle en efficiënte verbinding tussen parkeerplaats en trein. Kan ook anders gerealiseerd worden.	Definitief	Gemeente Hellendoorn	Nader te onderzoeken
BEH-00010	Realiseren van een P&R nabij station Daarlerveen	Op dit moment parkeren treinreizigers de auto in de woonwijk naast het station (noordoostzijde). Als bereikbaarheid per trein verbetert (doorgaande treinen naar Groningen en/of Enschede) dan neemt de behoefte aan P&R toe. (Deze is mogelijk te combineren met de parkeerplaats bij de voetbalvereniging als hier zich ook een toegang tot de perrons bevindt)	Definitief	Gemeente Hellendoorn	Nader te onderzoeken
BEH-00011	Voorzien in goede bereikbaarheid Station Daarlerveen voor inwoners Daarle, Marle en Westerhaar	Belangrijkste gebruikers van het station Daarlerveen (na de inwoners zelf) zijn de inwoners van Daarle, Marle en Westerhaar. Door deze goed te bedienen wordt het station/de trein aantrekkelijker	Definitief	Gemeente Hellendoorn	Overdragen
BEH-00012	Voorkomen van bodemdaling en funderingsproblematiek te Daarlerveen als gevolg van project	Inwoners van Daarlerveen hebben veel last ondervonden van bodemdaling als gevolg van andere projecten (o.a. aanpassingen kanaal Almelo-De Haandrik). Verdere bodemdaling of schade aan panden als gevolg van werkzaamheden aan of nabij de spoorinfrastructuur of als gevolg van het gebruik ervan dient te worden voorkomen.	Definitief	Gemeente Hellendoorn	Gehonoreerd

ProRail

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00013	Verbeteren integratie van Station Daarlerveen in de omgeving / verbeteren aansluiting van dorp(skern) op het station	Op dit moment is de aansluiting van station Daarlerveen op het dorp zwak. Het station hangt er een beetje bij. Een betere aansluiting op het dorp en groene inpassing is wenselijk	Definitief	Gemeente Hellendoorn	Nader te onderzoeken
BEH-00014	Realiseren ongelijkvloerse kruising Spoorstraat	Trein halteert op station Daarlerveen na passeren van de overweg Spoorstraat. Doorstroming en verkeersveiligheid verbeteren op het moment dat deze kruising ongelijkvloers gemaakt wordt.	Definitief	Gemeente Hellendoorn	Nader te onderzoeken
BEH-00015	Beperk overlast van vrachtverkeer (omleiden/ontmoedigen)	Vrachtverkeer door dorp leidt tot overlast op het gebied van trillingen, geluid en verkeershinder. Het weren van vrachtverkeer heeft een positief effect op leefbaarheid en verblijfskwaliteit	Definitief	Gemeente Hellendoorn	Overdragen
BEH-00016	Verbeteren busproduct op de lijn Nijverdal, Hellendoorn, Marle, Daarle, Daarlerveen en van/naar Westerhaar	Op dit moment rijdt er een buurtbus tussen Nijverdal en Daarlerveen. Deze wordt goed gebruikt. Met een verbeterd treinproduct ontstaat er potentie om een lijnbus te rijden op dit traject. Verbinding van/naar Westerhaar is er op dit moment nog niet.	Definitief	Gemeente Hellendoorn	Overdragen

6.3.3 Gemeente Twenterand

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00118	Heropening van Station Geerdijk	Breng in beeld wat er nodig is om station Geerdijk weer te openen. Bereikbaarheid is cruciaal voor het leefbaar houden van de kernen en een belangrijke pijler voor de gemeente die Twenterand wil zijn, namelijk een 'sterk economisch gemeente met een sociaal kloppend hart'. Waarbij voor zelfredzaamheid goede OV-voorzieningen en verbindingen noodzakelijk zijn.	Definitief	Gemeente Twenterand	Nader te onderzoeken
BEH-00119	Nachttrein Enschede-Twenterand op zaterdagavond	Veel jongeren gaan op zaterdagavond uit in Enschede en willen graag met de trein terug omdat dat veel goedkoper is dan een taxi. Het belangrijk is dat jongeren in de weekenden ook uit moeten kunnen gaan en daarom moet voor een goede verbinding naar de steden gezorgd worden. Waardoor ook het vestigingsklimaat voor jongeren in Twenterand wordt verbeterd.	Definitief	Gemeente Twenterand	Nader te onderzoeken
BEH-00120	Robuuste, betrouwbare treinverbinding	Er is op dit moment een negatief beeld van de betrouwbaarheid van de trein. Robuust OV-netwerk: Betrouwbaarheid vergroten; huidige dieseltreinen vallen regelmatig uit door storingen.	Definitief	Gemeente Twenterand	Gehonoreerd
BEH-00121	Doorgaande trein vanuit Twenterand van/naar Enschede en Groningen	Maak gebruik van NSL/trein aantrekkelijker voor studenten en werknemers. Directe verbindingen met belangrijke kernen (huidig gebruik is gericht op Hardenberg, Almelo en Enschede en in de toekomst ook verder).	Definitief	Gemeente Twenterand	Nader te onderzoeken
BEH-00122	De nieuwe onderstations in Vroomshoop en Vriezenveen mogen de toekomstige NSL en/of gebiedsontwikkeling niet in de weg staan.	Voor de elektrificatie van Almelo Mariëberg wordt er in Vriezenveen en Vroomshoop een onderstation geplaatst. Aangezien dit nogal grote objecten zijn en duur om te verplaatsen is nu het moment om te bekijken of er geen onontkoombare beslissingen gemaakt worden m.b.t. de locatie van de onderstations.	Definitief	Gemeente Twenterand	Nader te onderzoeken
BEH-00123	Station Vriezenveen opnemen in een busroute	Op dit moment is er geen busroute die station Vriezenveen aandoet. Om de bereikbaarheid te vergroten is dit wel gewenst. Wens is betere aansluiting. Kansen om de bus routes te herzien in het kader van de ontwikkeling NSL. Ook ontbreekt er een bus naar de kernen Geerdijk, De Pollen en bedrijventerrein Oosterweilanden etc.	Definitief	Gemeente Twenterand	Overdragen

ProRail

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00124	Stimuleer gebruik van de trein/NSL door promotie	Promotie OV: Actieve inzet om meer inwoners gebruik te laten maken van trein, in combinatie met elektrificatie en toekomstige NSL-ontwikkelingen. In Twenterand is het gebruik van de eerste en tweede auto de norm. Mogelijk dat er een shift kan plaatsvinden waarbij in ieder geval voor de tweede auto vaker het OV wordt ingeschakeld. (Eerste week gratis met de trein)	Definitief	Gemeente Twenterand	Nader te onderzoeken
BEH-00125	Verbeter de sociale veiligheid op station Vroomshoop	Sociale veiligheid op station Vroomshoop moet worden verbeterd. Hangplekken rondom het station en een fietstunnel leiden tot een gevoel van onveiligheid: tekort aan sociale controle. Gebiedsontwikkeling, het draaien (180°) of toevoegen van de entree naar/aan de westzijde kunnen bijdragen aan verbetering.	Definitief	Gemeente Twenterand	Nader te onderzoeken
BEH-00253	Verbetering stations Vriezenveen en Vroomshoop	Voor beide stations wordt de wens uitgesproken om de stations aantrekkelijker te maken zowel qua verblijfskwaliteit als OV-ervaring. (efficiënt, veilig en aangenaam).	Definitief	Gemeente Twenterand	Nader te onderzoeken
BEH-00254	Gebiedsontwikkeling nabij stations Vriezenveen en Vroomshoop	Voor beide stations geldt dat er de wens is voor meer woningbouw en maatschappelijke functies in de directe omgeving van het station.	Definitief	Gemeente Twenterand	Overdagen
BEH-00255	Verbeter de verbinding van Vroomshoop en Vriezenveen met Enschede	Realiseer een directe verbinding naar Enschede, zonder overstap op Almelo: Als dat niet mogelijk is, optimaliseer dan de overstap (snel, betrouwbaar en efficiënt).	Definitief	Gemeente Twenterand	Nader te onderzoeken
BEH-00256	Verbeteren van routes en fietsenstallingen bij stations	Verbeteren van routes en fietsenstallingen bij stations Vroomshoop en Vriezenveen	Definitief	Gemeente Twenterand	Nader te onderzoeken
BEH-00257	Mobiliteitshub nabij stations Vroomshoop en Vriezenveen	Onderzoek de potentie van een HUB (en/of elementen daarvan) nu en in de toekomst als aanvulling op het bestaande netwerk/aanbod: Bijvoorbeeld P&R of deelmobiliteit	Definitief	Gemeente Twenterand	Overdagen
BEH-00258	Makkelijk gebruik van OV makkelijk en inclusief	Twenterand ziet kansen voor integratie doelgroepenvervoer en OV. Samen met gemeente Hengelo en de provincie Overijssel werken we aan een plan voor publieke mobiliteit. Doel is om meer mensen zelfstandig gebruik te laten maken van het OV. De behoefte daarbij is het gebruik van OV zo makkelijk (laagdrempelig) en inclusief mogelijk te maken.	Definitief	Gemeente Twenterand	Overdagen
BEH-00274	Behoud van bestaande stations in de gemeente Twenterand	Bestaande stations Vriezenveen en Vroomshoop behouden als halte/stop voor alle treinen op de lijn	Definitief	Gemeente Twenterand	Nader te onderzoeken

ProRail

ID	Behoefтенаам	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00275	Twentsaksenlijn rijbaan aan de ontwikkeling van de dynamisch knooppunten (rondom grote kernen Vriezenveen als dynamisch Almelo, Hengelo en Enschede) met potentie voor groei (ruimte, strategische ligging in netwerk en t.o.v. knooppunt	Twentsaksenlijn rijbaan is gewezen als Groeiregio. In de Regionale OntwikkelStrategie (ROS, nu nog in concept) wordt Vriezenveen als dynamisch knooppunten (rondom grote kernen Vriezenveen als dynamisch Almelo, Hengelo en Enschede) met potentie voor groei (ruimte, strategische ligging in netwerk en t.o.v. knooppunt grote steden)	Definitief	Gemeente Twenterand	Overdragen
BEH-00276	Ongeijkvloerse kruising bij N341 is een drukke, doorgaande route en loopt dwars door het centrum van Vroomshoop. Als er meer N341 (Vroomshoop) dit tot meer overlast/ verkeersdruk in Vroomshoop.	Ongeijkvloerse kruising bij N341 is een drukke, doorgaande route en loopt dwars door het centrum van Vroomshoop. Als er meer N341 (Vroomshoop) dit tot meer overlast/ verkeersdruk in Vroomshoop.	Definitief	Gemeente Twenterand	Nader te onderzoeken

6.3.4 Gemeente Almelo

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00100	Station Almelo: Bieden betrouwbare dienstregeling / treinproduct	NSL levert een positieve bijdrage aan een betrouwbare, robuuste dienstregeling. Robuustere inpassing treinpaden NSL i.r.t. bestaande treinpaden. De gemeente heeft zorgen over groot deel enkelspoor, dit is kwetsbaar door beperkte bijsturingsmogelijkheden. Korte 'keertijd' van trein richting Hardenberg vormt tevens een kwetsbaarheid in de dienstregeling: Potentieel effect tot aan Groningen.	Definitief	Gemeente Almelo	Gehonoreerd
BEH-00101	Station Almelo: Bieden voldoende transfercapaciteit	Voorzien in voldoende transfercapaciteit als NSL leidt tot grotere reizigersaantallen en/of nieuwe transferbewegingen op station Almelo. Op dit moment wordt er op perrons en stijgpunten al een tekort aan transfercapaciteit ervaren door reizigers en vervoerders (zie ook handelingsperspectief). Onderzoeken impact van NSL en gebiedsontwikkeling op transfer(capaciteit) station Almelo.	Definitief	Gemeente Almelo	Nader te onderzoeken
BEH-00102	Doortrekken van Nedersaksenlijn tot aan Enschede	Doorgaande treinverbindingen hebben de voorkeur boven een verbindingen waarbij je moet overstappen. Hiermee wordt OV aantrekkelijker Potentieel draagt dit ook bij aan het oplossen of beperken van de ervaren transfer(drukke) op het perron van Station Almelo.	Definitief	Gemeente Almelo	Nader te onderzoeken
BEH-00103	Rechtstreekse verbinding tussen Almelo en zowel Enschede als Groningen	Verbeteren OV-bereikbaarheid Almelo door het aanbieden van rechtstreekse verbindingen met Enschede en Groningen	Definitief	Gemeente Almelo	Nader te onderzoeken
BEH-00104	Beperken (overlast en risico's) goederenvervoer, met name gevaarlijke stoffen door Almelo	(Onderdeel van GNOE)	Definitief	Gemeente Almelo	Afgewezen
		Voldoet niet aan de criteria van zeef 0 en is inderdaad onderdeel GNOE Raakvlak wel managen.			
BEH-00105	Behoud aansluiting en bereikbaarheid van goederensporen Almelo	Behouden van de spooraansluitingen voor goederen van bedrijventpark Twente (met op dit moment: Van Merksteijn International, Puinbreker, Legerdepot (Defensie)) en Dollegoor (op dit moment depot ballast) spoor 240. Eis aanpassen dat de paden ook beschikbaar moeten blijven.	Definitief	Gemeente Almelo	Nader te onderzoeken

ProRail

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00106	Borgen / verbeteren veiligheid en doorstroming Aalderinkssingel / Overweg Eilandsbrug Almelo	Overweg Eilandsbrug (3 sporen met een 50 km/u weg) is een veiligheids- en doorstromingsknelpunt voor gemotoriseerd verkeer. Behoeft aan structurele oplossing (ongelijkvloers). In het kader van MIRT-verkenning Onderzoek uit 2008 actualiseren.	Definitief	Gemeente Almelo	Nader te onderzoeken
BEH-00107	Borgen mogelijkheid spooraansluiting voor Urenco (Almelo)	Urenco breidt uit en heeft volgens de gemeente recht op een spooraansluiting; plan voor nieuwe aansluiting wordt verwacht. Dienstregeling NSL moet ruimte laten voor een goederenpad.	Definitief	Gemeente Almelo	Nader te onderzoeken
BEH-00108	Verbeteren veiligheid overweg Almelo de Riet	Lay-out van het station is op dit moment zodanig dat reizigers het spoor over moeten steken om trein te halen. (twee dodelijke ongevallen in één jaar). Tevens functioneert Rietstraat als wijkontsluiting en ligt het op een belangrijke fietsroute.	Definitief	Gemeente Almelo	Nader te onderzoeken
BEH-00109	Station Almelo: Sociale veiligheid in reizigerstunnel verbeteren	De reizigerstunnel is op dit moment plaatselijk smal en onoverzichtelijk.	Definitief	Gemeente Almelo	Nader te onderzoeken
BEH-00110	Station Almelo: Verbeteren aansluiting op omgeving / entree zuidzijde	Aan de zuidzijde is behoefte aan een entree met meer kwaliteit: sociaal veilig en uitnodigend.	Definitief	Gemeente Almelo	Nader te onderzoeken
BEH-00111	Bieden ruimte voor woningbouw en/of uitbreiden perroncapaciteit Almelo	De gemeente Almelo wil in de omgeving van het station ontwikkelen. Verdichten van het gebied met voornamelijk nieuwe woningbouw. Door goederensporen te saneren ontstaat meer ruimte voor deze ontwikkeling.	Definitief	Gemeente Almelo	Nader te onderzoeken
BEH-00112	Behouden voldoende P&R bij station Almelo	Almelo voorziet in regionale behoefte, met name vanuit noordoostelijke gebied. Gemeente heeft de behoefte om de overstap van auto-trein in Almelo te verbeteren door de loopafstand te verkleinen.	Definitief	Gemeente Almelo	Nader te onderzoeken
BEH-00113	Borgen toekomstige ontwikkelingen Stationsomgeving Almelo	NSL dient toekomstige ontwikkelingen op en rond het station Almelo niet te compliceren/frustreren (Verwijzing toevoegen naar 'Verkenning onderzoek IC-knoop Almelo') Voorkomen dat uitplaatsing(sonderzoek) Arnhem Goederen leidt tot het bemoeilijken van inpassing NSL en de toekomstige gebiedsontwikkeling in Almelo	Definitief	Gemeente Almelo	Nader te onderzoeken
BEH-00114	Bieden snelle en betrouwbare verbinding tussen Almelo en Emmen	Emmen en Almelo hebben een sterke relatie: Emmen ligt op redelijke reisafstand van Almelo en is complementair in (soort) bedrijvigheid en onderwijs. Beide kernen profiteren daarmee van een goede onderlinge bereikbaarheid.	Definitief	Gemeente Almelo	Gehonoreerd

ProRail

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00115	Bijdrage aan bedrijvigheid Almelo door verbeteren van bereikbaarheid voor werknemers en koppeling met onderwijs	Uitbreiden arbeidspotentieel: werknemers in regio en studenten (die blijven). Met name gericht op maakindustrie: synergie, kennisuitwisseling en opleidingen (Almelo heeft meer arbeidsplaatsen dan beroepsbevolking)	Definitief	Gemeente Almelo	Gehonoreerd
BEH-00116	Voorkomen/beperken van omgevingshinder (geluid/trillingen) ter plaatse van Aadorp	NSL-tracé ligt dichtbij woningen in Aadorp. Meer overlast als gevolg van extra treinen en/of ander materieel moet worden voorkomen.	Definitief	Gemeente Almelo	Nader te onderzoeken
BEH-00117	Nieuw Station Almelo Noord t.b.v. woningbouwontwikkeling noordflank: Aalanderveld	Almelo ontwikkelt plannen voor nieuwe woningbouw aan de noordzijde. Een nieuw station 'Almelo Noord' draagt bij aan de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van dit gebied. Dit station kan ook bijdragen aan de geplande woningbouw Vriezenveen Zuid	Definitief	Gemeente Almelo	Nader te onderzoeken
BEH-00273	Verkorten loopafstand van/naar P&R Almelo	Door de looproute door de reizigerstunnel aan het uiteinde van het perron is de loopafstand tussen het perron (trein) en de P&R-garage relatief lang. Het verkorten van deze loopafstand maakt het gebruik van en overstap van/naar trein aantrekkelijker.	Definitief	Gemeente Almelo	Nader te onderzoeken

6.4 Provincies

6.4.1 Provincie Groningen

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00089	Brede Welvaart verbeteren	Optimum vinden in tracé, stations en dienstregeling t.b.v. verbeteren brede welvaart	Definitief	Provincie Groningen	Gehonoreerd
BEH-00090	Behouden doorkoppeling op Station Groningen	De net gerealiseerde Knoop Groningen met doorgekoppelde treinen dient in stand te blijven waarbij de halteer/overstaptijden in Groningen niet verslechterd worden. Bij voorkeur zelfs verbeterd worden. Het doel van deze doorkoppeling is dat reizigers vanaf Noord en Europapark rijden zodanig dat buslijnen door het centrum wordt ontzien.	Definitief	Provincie Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00091	Snelheid bestaande baanvakken verhogen	De snelheid op bestaande baanvakken van en naar Groningen dient waar het mogelijk, is te worden verhoogd. Specifiek geldt deze voor het baanvak 'Waterhuizen aansluiting van 87.600 tm 92.150' te versnellen van 100 km per uur naar 130 km per uur. Deze versnelling heeft tevens een meerwaarde voor de MIRT Verkenning naar station Suikerzijde.	Definitief	Provincie Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00092	Lijn (partieel) elektrificeren	In elk geval een deel van het tracé dient geëlektrificeerd te worden om zo zero emissie met batterij treinen te kunnen rijden die onder de bovenleiding kunnen opladen. Samen met Rijk en ProRail [op een andere overlegtafel] dient in 2026 een netanalyse voor alle regionale treindiensten in Groningen uitgevoerd te worden, om zo voor het eind van 2026 voldoende informatie te kunnen hebben en afspraken te kunnen hebben gemaakt ten behoeve de in 2027 te starten aanbesteding Regionale Treindiensten Groningen en Fryslân voor de treinconcessie die start in december 2035; anders zijn er niet op tijd treinen om die concessie tijdig te kunnen starten.	Definitief	Provincie Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00093	ERTMS level 3	Wij hebben de behoefte om de Nedersaksenlijn met ERTMS level 3 toe te passen op de Nedersaksenlijn; Indien dit niet mogelijk is, hebben wij de behoefte om terug te vallen op ERTMS hybride level 3. Indien ook dat niet mogelijk is, hebben wij de behoefte om terug te vallen op ERTMS level 2	Definitief	Provincie Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00094	Automatic Train Operating (ATO)	Wij hebben de behoefte dat de Nedersaksenlijn de mogelijkheid biedt om te kunnen rijden met ATO GOA 4. Wij hebben de behoefte dat de Nedersaksenlijn de mogelijkheid biedt om te kunnen rijden met ATO GOA 2.	Definitief	Provincie Groningen	Nader te onderzoeken

ID	Behoefte naam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00095	Uniforme en toekomstvaste perronlengte	Treinen met een lengte van 168 meter dienen te kunnen halteren op de perrons om treinreizigers in en uit te laten stappen op bestaande en nieuwe perrons. (uitgaande van 3x GTW 56m en nieuwe WINKs 55,5m) Zodat onnodig bijplaatsen of aftrappen wordt voorkomen. Concreet betekent dit dat wij de behoefte hebben dat: ☐ Alle nieuw aan te leggen perrons een minimale nuttige perronlengte hebben waarop treinen van 168 meter aan kunnen en mogen halteren. ☐ Alle bestaande perrons, die dat op dit moment nog niet lang genoeg zijn om treinen van 168 meter aan te laten halteren zijn: Kropswolde, Martenshoek, Hoogezand-Sappemeer en Veendam. Ook zij dienen een minimale perronlengte te hebben waarop treinen van 168 meter kunnen en mogen halteren. Dit zodat onnodig bijplaatsen of aftrappen wordt voorkomen Ter informatie: op stations in onze regio waar de perrons recent zijn aangepast om 168 meter lange treinen te laten rijden, was op dat moment als voorbeeld een minimale nuttige perronlengte van 173 meter nodig.	Definitief	Provincie Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00096	Eind 2026 duidelijkheid over tractie op NSL	De aanbesteding voor de concessie die ingaat per december 2035 [in Groningen en Fryslân], moet eind 2026 starten. Hierin moeten eisen/uitgangspunten t.a.v. materieel en de toedeling aan een concessie zijn opgenomen.	Definitief	Provincie Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00219	Verbetering brede welvaart Zuid oost Groningen	Verbetering van de brede welvaart in de provincie Groningen met daarbij het accent op het verbeteren van de brede welvaart in zuidoost Groningen.	Definitief	Provincie Groningen	Gehonoreerd
BEH-00220	Snelle gefaseerde aanleg Groningse deel	Het tracédeel van de Nedersaksenlijn in Groningen dient zo snel als mogelijk en als eerste te worden aangelegd, zodat het gebied zuidoost Groningen zo snel als mogelijk kan worden bediend met een trein.	Definitief	Provincie Groningen	Nader te onderzoeken

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00221	Brede verkenning en zorgvuldig proces voor besluitvorming doorlopen	Om een zorgvuldig MIRT proces te doorlopen is er de behoefte om, naast het tracé uit het MIRT Onderzoek Nedersaksenlijn ook een aantal tracé alternatieven te onderzoeken en af te wegen; ☐ Een rechtstreeks tracé van Groningen Europapark naar Stadskanaal: Je doet dan Midden-Groningen en Veendam niet aan maar gaat wel extra snel naar Stadskanaal en verder. ☐ Een tracé Groningen – Assen – Gieten (P+R) – Stadskanaal – Emmen en verder: ☐ Een tracé Groningen – Zuidlaren – Gieten – Stadskanaal – Emmen en verder; Daarnaast is er behoefte om een aantal deeltracé varianten te onderzoeken en af te wegen; het gaat daarbij bijvoorbeeld en in ieder geval om de volgende deeltracé varianten: ☐ Boog Bareveld; Het tracé dient het bestaande tracé Groningen - Veendam te volgen met daarna na het station Veendam zo snel als mogelijk een snelle boog naar Stadskanaal ☐ Passage Stadskanaal; Onderzocht dient te worden hoe je Stadskanaal aanhaakt op het spoorwegnet en passeert. Dit zou je op drie manieren kunnen doen. Via bestaande tracé en oude station richting Dideldom Of via een nieuw tracé aan de noordzijde of de zuidzijde. ☐ Verbinding Stadskanaal – Emmen; De vraag dient beantwoord te worden of je Stadskanaal via een snelle verbinding dus rechtstreeks op Emmen aansluit of via Ter Apel al dan niet met een station in Ter Apel. ☐ Afsnijding Hoogezand Sappemeer naar Veendam; een boog na station Hoogezand Sappemeer zo laat en kort mogelijk richting Veendam maar wel dus danig dat daarmee niet via station Zuidbroek hoeft te worden gereden en aanpassingen aan dat station niet noodzakelijk zijn.	Definitief	Provincie Groningen	Deels afgewezen en deels te onderzoeken: behoeften aan bod geweest in Ontwerpateliers traces.
		Deels afgewezen onder verwijzing naar tracé rapport			
BEH-00226	Treinproduct en frequenties	Voor alle tracé alternatieven is er de behoefte om frequenties van 2 maal per uur per richting en tevens 4 maal per uur per richting te onderzoeken tussen Groningen en Emmen. Als voorbeeld: ☐ Uitgezocht dient te worden wat het gewenste treinproduct in de regio is. 2 doorgeslachte stoptreinen Groningen van/naar Veendam + 2 doorgeslachte treinen van Groningen via Veendam naar Stadskanaal – Emmen en verder of 2 doorgeslachte stoptreinen van Groningen via Veendam naar Stadskanaal en Emmen + 2 doorgeslachte treinen van Groningen via Veendam naar Stadskanaal – Emmen en verder [dus hele traject tussen Groningen – Veendam – Stadskanaal – Emmen 4x per uur per richting. ☐ Op Assen – Gieten – Stadskanaal – Emmen en verder 2 x per uur en 4x per uur per richting . ☐ Op de route Groningen – Zuidlaren – Gieten – Stadskanaal – Emmen en verder [2x per uur en 4x per uur per richting] ☐ Op de de route Groningen – Groningen Europapark – Stadskanaal – Emmen en verder [2x per uur en 4x per uur per richting.]	Definitief	Provincie Groningen	Nader te onderzoeken

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00230	Onderzoek potentieel nieuwe stations	Wildervank, Stadskanaal 1 of 2 stations locatie en afhankelijk van routing tracé, Musselkanaal, Ter Apel Zuidlaren, Gieten P+R We voegen nieuwe stations toe als deze een belangrijke meerwaarde hebben in het totale netwerk of en bijdrage levert aan de brede welvaart in het gebied. Dit kan bijvoorbeeld zijn omdat het een overstappunt is of omdat het meer dan duizend extra reizigers per werkdag oplevert in het totale systeem. Danwel een het station een groot positief effect heeft op de brede welvaart rondom het station.	Definitief	Provincie Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00231	Treinhaltering in Hoogezand op zowel de NSL als de Wunderline	Hoogezand heeft de wens dat treinen van zowel de Nedersaksenlijn als de Wunderline gaan stoppen in Hoogezand-Sappemeer. Onderzoek of dit mogelijk is en welke maatregelen hiervoor nodig zijn • kan een ander station worden overgeslagen om dat mogelijk te maken? • kunnen extra versnellingsmaatregelen op het baanvak een extra stop mogelijk maken (zoals bijvoorbeeld de versnelling bij Waterhuizen of binnen Hoogezand-Sappemeer zelf).	Definitief	Provincie Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00232	Reizigersaantallen per station	Breng het gebruik [(potentie) reizigersaantallen] van de bestaande en nieuwe stations in beeld. Zowel met de huidige inwonerstallen/werkgelegendheid alsmede ook bij een toename van de inwonerstallen/werkgelegendheid. o Bij een frequentie van 2x per uur per richting o Bij een frequentie van 4x per uur per richting o Met een fictieve toename van 2000 extra woningen o Met een fictieve toename van 5000 extra woningen	Definitief	Provincie Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00233	Goederenvervoer	Als medeaandeelhouder van de Groningen Seaport, via de Gemeenschappelijke regeling Havenschap Groningen Seaports, hebben wij de behoefte Goederenvervoer vanaf/naar Groningen Railport – Rail Terminal Veendam te verbeteren.	Definitief	Provincie Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00234	Oostboog Zuidbroek tbv goederen treinen Veendam oostboog niet onmogelijk maken, zodat bijvoorbeeld Groningen Railport en GVZ Coevorden toekomstig Duitsland	Graag de zogenaamde rail Oostboog Veendam – Scheemda als onderzoeksopgave meenemen en deze oostboog niet onmogelijk maken, zodat bijvoorbeeld Groningen Railport en GVZ Coevorden toekomstig eveneens met de oostkant (Winschoten, Duitsland etc.) verbonden is.	Definitief	Provincie Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00235	Betrek Defensie in de voorbereiding	Graag als onderzoeksopgave meenemen of er een koppelkans mogelijk is met Defensie op de aan te leggen spoorlijn dan wel aan de spoorlijn gekoppelde/te koppelen bestaande spoorverbindingen. Bijvoorbeeld op het gebied van tractie. Mogelijk heeft Defensie de behoefte om om Eemshaven – Groningen – Leer onder draad te willen hebben. Mogelijk heeft defensie de behoefte om met munitie of andere goederen van Coevorden naar de Eemshaven en/of richting Leer te rijden. Het is verstandig om hier de impact van in beeld te brengen.	Definitief	Provincie Groningen	Nader te onderzoeken

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00236	Verbeteren robuustheid door gebruik te maken van dienstregeling om zo de robuustheid te verbeteren. ☐ Startend bij wissel [in google maps op: 53.13926, 6.89063] tot de spoorstop/buffer [in google maps op: 53.11158, 6.88989] en vervolgens weer startend bij wissel [in google maps op: 53.10811, 6.88989] tot en met station Veendam. Als het gebruikt kan worden zou je op grote delen tussen Station Veendam en Zuidbroek dubbelspoor kunnen gebruiken.	Kunnen de sporen die van HUSA/het Railcentrum zijn, ook gebruikt worden voor personentreinen in de dienstregeling om zo de robuustheid te verbeteren. ☐ Startend bij wissel [in google maps op: 53.13926, 6.89063] tot de spoorstop/buffer [in google maps op: 53.11158, 6.88989] en vervolgens weer startend bij wissel [in google maps op: 53.10811, 6.88989] tot en met station Veendam. Als het gebruikt kan worden zou je op grote delen tussen Station Veendam en Zuidbroek dubbelspoor kunnen gebruiken.	Definitief	Provincie Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00238	Snelheid nieuwe baanvakken	Wij hebben behoefte om de verbinding zo snel mogelijk te maken zodat reistijd voor reizigers zo kort mogelijk te maken, met in achtneming van de wens dat wel gestopt moet worden op die stations die van meerwaarde zijn voor het verbeteren van de brede welvaart. Daarop hebben wij de behoefte dat: ☐ Dat op nieuw aan te leggen spoor ten behoeve van de Nedersaksenlijn 160 km uur kan worden gereden; o Indien dat niet mogelijk is, dan wel de kosten hiervan vele malen groter zijn dan een snelheid van 140 km per uur, dat op nieuw aan te leggen spoor ten behoeve van de Nedersaksenlijn 140 km uur kan worden gereden;	Definitief	Provincie Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00239	Beheersbare exploitatiekosten	Wij hebben de behoefte dat de jaarlijkse exploitatiekosten beheersbaar blijven.	Definitief	Provincie Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00240	Ruimtelijke kwaliteit (ook inpassing spoorlijn)	Wij hebben de behoefte dat de Nedersaksenlijn ruimtelijk goed wordt ingepast in het landschap. Mede daardoor hebben wij de behoefte om de ruimtelijke kwaliteit zo vroeg mogelijk mee te nemen in het proces (ontwikkelen van visie/uitgangspunten). Wij hebben de behoefte dat dit hierin wordt voorzien door het instellen van een adviesraad ruimtelijke kwaliteit waarin bijvoorbeeld de Rijksbouwmeester, de spoorbouwmeester en een regionale specialist op het gebied van ruimtelijke kwaliteit zitting heeft.	Definitief	Provincie Groningen	Gehonoreerd
BEH-00241	Haalbare oplossing voor de STAR	Wij hebben de behoefte dat er een (technisch, juridisch en financieel) haalbare oplossing komt voor de STAR opdat dit de komst van de Nedersaksenlijn niet in de weg zit.	Definitief	Provincie Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00242	Stations en omgeving	De stations en de stationsomgeving dienen een goede bijdrage leveren aan het verbeteren van de brede welvaart en logisch worden ingericht. Daarbij hebben wij de behoefte dat: ☐ Op en bij stations hub voorzieningen komen, minimaal op een vergelijkbaar niveau zoals dat nu ook op overige hubs, die ook stations zijn, in de provincie Groningen aanwezig zijn. ☐ Bij, van en naar de stations het zogenaamde STOMP [Stappen, Trappen, OV, MAAS (deelmobiliteit) en Parkeren (auto's) principe wordt toegepast. ☐ Bij stations ook verduurzamingsvoorziening aanwezig zijn zoals bijvoorbeeld oplaadpunten voor fietsen en motorvoertuigen. ☐ Bij stations en/of in het spoor en/of naast het spoor energie opwek voorzieningen kunnen worden gerealiseerd.	Definitief	Provincie Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00243	Aanpassing bestaand OV busnetwerk	Het Bus netwerk bus dient aangepast te worden zodat treinen en bussen goed op elkaar aansluiten, er nieuwe verbindingen ontstaan en/of parallelle buslijnen aan het spoortracé worden aangepast.	Definitief	Provincie Groningen	Overdragen

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00244	Uitbreiding Bus netwerk met grensoverschrijdende bussen.	De Nedersaksenlijn met bussen te verbinden met het spoorse netwerk in Duitsland en de Intercity tussen Groningen , Zwolle en de Randstad. o De mogelijkheid te onderzoeken om tegelijkertijd met de invoering van de Nedersaksenlijn ook een buslijn Station Assen – station Stadskanaal – station Dörpen [Duitsland] in te voeren. o De mogelijkheid te onderzoeken om tegelijkertijd met de invoering van de trein en een station in Ter Apel ook een buslijn station Ter Apel – Station Haren [Duitsland] in te voeren.	Definitief	Provincie Groningen	Overdragen
BEH-00245	Ondergrondse Kabelstraat te realiseren van Delfzijl tot aan Emmen als koppelkans	Bij de NOVEX Groningen/Masterplan Zeehavens wordt de ambitie uitgesproken om een ondergrondse Kabelstraat te realiseren van Delfzijl tot aan Emmen. Mogelijk zit dit in de weg en mogelijk zou dit juist ook tot koppelkansen kunnen leiden, bijvoorbeeld ten aanzien van tractie.	Definitief	Provincie Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00246	Aanleg van fiets- en voetpaden parallel aan het spoor als koppelkans	Bij nieuwe infrastructuur projecten dient een fiets- en voetpad parallel aangelegd te worden. Dit om te voorkomen dat je later nog dure oplossingen moet nemen voor fiets en/of voetganger terwijl wanneer die gelijk waren meegenomen veel goedkoper zou zijn geweest. Het gaat er om dat expliciet afgewogen moet worden. De kosten/niet beschikbaar zijn van additionele middelen kan een reden zijn om het niet gelijk mee te nemen. Provincie gaat de komende tijd een inventarisatie doen van onze (geplande) doorfiets- en wandelroutes.	Definitief	Provincie Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00247	Aanpassingen aan wegen en kunstwerken als koppelkans	Provincie Groningen zal de komende tijd een inventarisatie doen van het geplande Beheer, onderhoud en vervanging van onze wegen, kruisingen met het spoor en kunstwerken. Mogelijk hier in gezamenlijkheid winst te behalen door werk met werk te maken.	Definitief	Provincie Groningen	Nader te onderzoeken
BEH-00248	Kunstwerk over Winschoterdiep.	A7 kunstwerk over Winschoterdiep niet tegelijk met treindienst verstorende werkzaamheden op de lijn Nieuweschans Zuidbroek Groningen.. Van het A7 kunstwerk over Winschoterdiep weten we al dat deze in de jaren tussen 2030 en 2040 moet worden vervangen.	Definitief	Provincie Groningen	Gehonoreerd
BEH-00271	Integrale afweging en maatregelpakket op het gebied van verkeersveiligheid (over de gehele lijn en incl. gebiedsontwikkeling)	Doelmatige besteding van budget: inzetten waar de grootste winst t.a.v. verkeersveiligheid kan worden bereikt. Bezien als koppelkans met gebiedsontwikkeling. Onze behoefte is dat er een integrale afweging wordt gemaakt ten aanzien van verkeersveiligheid. Dit om zodat met zo weinig mogelijk maatschappelijk geld een zo'n groot mogelijke verbetering van de Verkeersveiligheid kan worden gerealiseerd. Normaliter wordt bij een spoorproject alleen sec naar veiligheid op het spoor en de betreffende overwegen gekeken. Bijvoorbeeld met behulp van het Nederlands Overwegen Risico Model (NORM).	Definitief	Provincie Groningen	Nader te onderzoeken

6.4.2 Provincie Drenthe

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00183	2 sneltreinen en 2 stoptreinen Emmen-Zwolle en v.v.. Meer capaciteit Coevorden-Emmen	Capaciteitsbeperking spoorinfrastructuur traject Coevorden-Emmen aanpakken zodat de hele dag 4x per uur Zwolle – Emmen gereden kan worden (evt. met overstap, bijvoorbeeld op Hardenberg). Drukste verbindingen Vechtdallijn op basis van OV-chipkaart (2024): Zwolle - Ommen Zwolle - Hardenberg Zwolle - Dalfsen Zwolle - Emmen Zwolle – Coevorden	Definitief	Provincie Drenthe	Nader te onderzoeken
BEH-00184	Snel realiseren en zichtbaar resultaat van werkzaamheden	Onderzoeken van een fasering van de uitvoering zodanig dat verbeteringen stapsgewijs beschikbaar komen. Voer z.s.m. uit wat kan en waarde toevoegt.	Definitief	Provincie Drenthe	Nader te onderzoeken
BEH-00185	NSL draagt maximaal bij aan het versterken van de brede welvaart in Oost Drenthe	Sturen op het versterken van brede welvaart door het optimaliseren van de spoorinfrastructuur in relatie tot kwaliteit, bereikbaarheid en ontwikkelpotentieel van wonen (woningbouw), werken (ontwikkeling bedrijventerreinen), onderwijs, zorg en recreatie	Definitief	Provincie Drenthe	Gehonoreerd
BEH-00186	Voorzien in een goede OV-bereikbaarheid van bovenregionale voorzieningen	De bovenregionale voorzieningen moeten in de stationsomgeving zijn gesitueerd. Dat betekent dat de stationslocatie nabij moet liggen en/of voldoende ontwikkelruimte moet hebben. Mogelijke oplossingsrichtingen: verplaatsen, samen- of toevoegen station, verplaatsen bovenregionale functies, complementaire OV-producten (bus ed.)	Definitief	Provincie Drenthe	Overdragen
BEH-00187	Voorzien in spoorontsluiting (XL) bedrijventerrein Rundedal	Onderzoeken meerwaarde van- en impact op bestaand spoor van een spooraansluiting van XL bedrijventerrein Rundedal	Definitief	Provincie Drenthe	Afgewezen
		Voldoet met 500 – 800 mio extra kosten tov het MIRT Onderzoek niet aan de Zeef 0 criteria. De aansluiting bij het Getec terrein zit wel in de onderzoek scope van de NSL. Waarschijnlijk kan deze nieuwe goederenlijn daar ook op worden aangesloten of vanaf Nieuw Amsterdam. Zie ook behoefte BEH-00561			
BEH-00188	Bieden opstelcapaciteit op goede locatie	Indien opstelcapaciteit nodig/gewenst is in Emmen dan is GETEC-terrein een potentiële locatie (te onderzoeken)	Definitief	Provincie Drenthe	Nader te onderzoeken

ProRail

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00189	Voorkomen rangeerbewegingen spoogoederen vanaf GETEC terrein op station Emmen	Goederentreinen van en naar GETEC rijden nu via emplacement bij station. Dit betekent twee sporen vrijhouden op emplacement + extra belasting op tracé GETEC aansluiting en station (overwegen, geluid, trillingen) Mogelijke oplossingsrichtingen: Aanleggen Boog met zuidelijke aansluiting of opheffen functionaliteit (saneren goederensporen) NB: in huidige situatie rijdt de goederentrein van en naar GETEC bijna niet	Definitief	Provincie Drenthe	Nader te onderzoeken
BEH-00191	Voorkomen/beperken van overlast door Nedersaksenlijn tijdens exploitatie (emissies: geluid, trillingen)	Tracé, inpassing van- en maatregelen aan/rond spoorinfrastructuur zodanig dat dat overlast zoveel als mogelijk beperkt wordt. Het moet voldoen aan de wettelijke eisen.	Definitief	Provincie Drenthe	Gehonoreerd
BEH-00192	Rekening houden met de landbouw: Beperken van doorsnijding van landbouwgronden	Zoveel als mogelijk borgen van goed bruikbare en bereikbare landbouwpercelen. Eventueel ruilen om zoveel mogelijk oversteekbewegingen tegen te gaan.	Definitief	Provincie Drenthe	Gehonoreerd
BEH-00193	Rekening houden met landschappelijke kwaliteit: zorgvuldige inpassing van de Nedersaksenlijn in het landschap	De leegte en structuur van het landschap wordt als kwaliteit ervaren. Het tracé zou idealiter volgens de bestaande lijnen van verkaveling lopen in plaats van schuin er doorheen.	Definitief	Provincie Drenthe	Gehonoreerd
BEH-00194	Stationslocatie draagt maximaal bij aan bereikbaarheid en gebiedsontwikkeling ongeacht gemeente- en provinciegrenzen	Ter plaatse van Stadskanaal komt de NSL dicht op gemeente- en provinciegrens te liggen. Voor locatie en inpassing van station, het tracé en de gebiedsontwikkeling mogen gemeentelijke en provinciale grenzen geen rol spelen.	Definitief	Provincie Drenthe	Gehonoreerd
BEH-00195	Beperken overlast en risico's als gevolg van goederenvervoer	Mogelijke oplossingsrichtingen: Weren van goederenvervoer, extra maatregelen treffen, beperken gebiedsontwikkeling in nabijheid van spoor	Definitief	Provincie Drenthe	Nader te onderzoeken

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00196	Voorzien in een inclusieve bereikbaarheid van sociale voorzieningen, onderwijs en bedrijven met het OV	In Drenthe heeft 30% van de inwoners geen rijbewijs, 14% van de huishoudens bezit geen auto (bron: CBS). Zonder auto(rijbewijs) is het voor een grote groep mensen dus niet mogelijk om de gewenste onderwijsinstelling of arbeidsplaats te bereiken. Dit beperkt de keuze in ontwikkeling en baanmogelijkheden. Wanneer goed OV ontbreekt leidt dit dus tot een achterstand en (ervaren) vervoerarmoede.	Definitief	Provincie Drenthe	Overdragen
BEH-00197	Voorzien in een goede bereikbaarheid van de stad Groningen vanuit Grensstreek: Graftshaft Bentheim	Vanuit de omgeving Nordhorn is een grote wens voor een directe verbinding richting Groningen	Definitief	Provincie Drenthe	Nader te onderzoeken
BEH-00198	Gebied voor toerisme aantrekkelijk en bereikbaar maken met het OV	Door bereikbaarheid van bestemmingen met het OV te verbeteren, kan de Nedersaksenlijn bijdragen aan het versterken van de recreatieve waarde en vrijetijdseconomie in het gebied.	Definitief	Provincie Drenthe	Overdragen
BEH-00199	Ontwikkelen van strategisch gepositioneerde Hubs (met name P&R voorzieningen)	Ontwikkelen van een ruime P&R bij stations waar voldoende ruimte beschikbaar is, er een goede auto-ontsluiting (te realiseren) is en waar geen uitdrukkelijke wens is om autoverkeer te weren (zoals in de grotere kernen)	Definitief	Provincie Drenthe	Nader te onderzoeken
BEH-00200	Bentheimer Eisenbahn doortrekken naar Emmen (en uiteindelijk Groningen)	Versterken van de internationale bereikbaarheid door de Bentheimer Eisenbahn verder door te trekken tot Emmen en uiteindelijk Groningen	Definitief	Provincie Drenthe	Nader te onderzoeken
BEH-00201	Voorzien in een goede bereikbaarheid van Stations per fiets aan de Nedersaksenlijn	Rekening houden met aanleg van (snel)fietspaden van en naar stationsgebieden en parallel aan het spoor.	Definitief	Provincie Drenthe	Nader te onderzoeken
BEH-00202	Doorgaande, rechtstreekse route (zonder overstap) Enschede-Emmen-Groningen	Verbinden Universiteitssteden Enschede en Groningen. Dit vormt de basis van de NSL en is waar de politiek ja tegen gezegd heeft.	Definitief	Provincie Drenthe	Nader te onderzoeken
BEH-00203	Bieden flexibiliteit in dienstregelingen (in driehoek lijn Emmen-Zwolle-Almelo/Enschede)	Zorg ervoor dat het treinproduct kan meebewegen met veranderende vraag. Verken alternatieve invoeringen en onderzoek welke voorinvesteringen en/of no-regret maatregelen getroffen kunnen worden die flexibiliteit verbeteren.	Definitief	Provincie Drenthe	Nader te onderzoeken

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00215	Voorzien in stations die vanuit alle windrichtingen goed bereikbaar en toegankelijk zijn	Voorkomen van stations met een 'achterkant' zodat bereikbaarheid vanuit- en ontwikkeling van alle omliggende kwadranten mogelijk is.	Definitief	Provincie Drenthe	Nader te onderzoeken
BEH-00239	Beheersbare exploitatiekosten	Wij hebben de behoefte dat de jaarlijkse exploitatiekosten beheersbaar blijven.	Definitief	Provincie Drenthe	Nader te onderzoeken
BEH-00259	OV-fietsen op alle stations	Geldt voor zowel de bestaande als de nieuwe stations. Het is wenselijk om dit zo snel mogelijk uit te rollen als signaal dat gestart wordt met (maatregelen in het kader van) de Nedersaksenlijn	Definitief	Provincie Drenthe	Nader te onderzoeken
BEH-00260	Goederentreinen mogelijk zonder de reizigersdienstregeling te raken	Voorzieningen treffen zodanig dat goederenvervoer geen beperking vormt voor het gewenste personenvervoer. Nader onderzoek nodig om de behoefte (nu en in de toekomst) in beeld te brengen zodat omvang van goederenvervoer en tracé waarvoor dit geldt geduid kan worden.	Definitief	Provincie Drenthe	Nader te onderzoeken
BEH-00261	Rijden met Zero-emissie materieel op de Nedersaksenlijn	Er is een behoefte, vanuit duurzaamheid en omgevingseffecten als geluidsoverlast en uitstoot, om niet met dieseltreinen over de Nedersaksenlijn te rijden. Er wordt momenteel gerekend met de aanschaf en afschrijving van materieel voor een periode van 30 jaar. Dat betekent dat, zonder kapitaalvernietiging, materieel niet zomaar te vervangen is. De provincie Groningen heeft als ambitie om de huidige dieselvloot (die in 2035 uiterlijk vervangen moet worden) volledig ZeroEmission te maken, maar hoe is nog even onduidelijk.	Definitief	Provincie Drenthe	Nader te onderzoeken
BEH-00262	Voorkomen/beperken van overlast bij aanleg van de Nedersaksenlijn	Houd rekening met omwonenden en beperk overlast als gevolg van realisatie van de Nedersaksenlijn. Beperken door geluid en trillingen (inzet materieel) en borg de bereikbaarheid van omgeving tijdens uitvoering van werkzaamheden.	Definitief	Provincie Drenthe	Gehonoreerd
BEH-00263	Optimum bieden tussen snelheid en bereikbaarheid	Ontsluitende functie van de Nedersaksenlijn is belangrijk: Verbeteren OV-bereikbaarheid (reizigerspotentieel) voor zoveel mogelijk inwoners in het gebied, waarbij tegelijkertijd een aantrekkelijk OV-product (reistijd) aangeboden wordt.	Definitief	Provincie Drenthe	Nader te onderzoeken
BEH-00264	Rekening houden met ontwikkelingen toekomstige marktordening spoor	Op dit moment is het onzeker welke contractvorm (open toegang, concessie of iets anders) het beste past en mag wanneer de NSL in gebruik wordt genomen. Dit komt onder ander doordat mogelijk vier bestaande concessies (NNL, VDL, ZWENZWOKA en HRN) worden geraakt, wat complexiteit oplevert.	Definitief	Provincie Drenthe	Nader te onderzoeken
BEH-00265	Rekening houden met toekomstige uitbreiding van dienstregeling / bediening op Nedersaksenlijn	Onderzoek wat er in de toekomst nodig is en tref maatregelen die maakbaarheid in de toekomst borgen	Definitief	Provincie Drenthe	Nader te onderzoeken

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00266	Betrek de (maak)regio bij de ontwikkeling van de Nedersaksenlijn	Bij ontwikkeling en realisatie van de NSL al bijdragen aan versterken van de brede welvaart door de kennis en kracht van de regio hierbij te betrekken	Definitief	Provincie Drenthe	Nader te onderzoeken
BEH-00267	Onderzoek innovaties die aanleg en/of exploitatie goedkoper maken	Door het meenemen van de meest recente ontwikkelingen in spoorbouw zoeken we naar kansen om de lijn goedkoper, sneller of efficiënter te kunnen bouwen.	Definitief	Provincie Drenthe	Nader te onderzoeken
BEH-00268	Uniformeer de treinbeveiliging op de Nedersaksenlijn (op de volledige verbinding)	Beperken van noodzakelijke systemen in- en eisen aan materieel dat moet gaan rijden.	Definitief	Provincie Drenthe	Nader te onderzoeken
BEH-00269	Voorzien in voldoende tractie en ruimte voor groei	Huidige tractievoorziening op Zwolle-Emmen is beperkt / te krap. Voorkomen dat dit na aanleg van de Nedersaksenlijn een knelpunt wordt bij ander gebruik en/of intensiever gebruik (hogere frequentie, langer materieel)	Definitief	Provincie Drenthe	Nader te onderzoeken
BEH-00314	Berekenen exploitatiekosten vervoerder/concessieverlener per scenario dienstregeling	Afhankelijk van de te kiezen dienstregeling zijn de kosten voor de treinexploitatie hoger of lager. Deze kosten komen uiteindelijk terecht bij de concessieverlener en zijn daarmee structureel. Bij een decentrale concessie wordt de vraag voor een bijdrage van het Rijk daardoor groter. We willen graag scenario's voorkomen waarbij treinen lang stilstaan, een inefficiënte omloop hebben of een onaantrekkelijk interval wordt gereden. Een voorbeeld hiervan is Harlingen Haven – Leeuwarden. Hier is door het ontbreken van dubbelspoor halverwege een derde compositie (en dus veel stilstand) nodig om een halfuurdienst te rijden of een 20-40-interval, wat onaantrekkelijk is voor de reiziger.	Definitief	Provincie Drenthe	Nader te onderzoeken
BEH-00499	Optimaliseer externe bereikbaarheid station Emmen per bus	Emmen centrum is na Groningen het grootste busknooppunt van de concessie GD. Verplaatsing van het busstation levert in Groningen forse winst op bij de exploitatie. Een goede situering van het busstation ten opzichte van het treinstation, logische looplijnen en vertrekperons, maar ook een goede afwikkeling van het station met bussen is essentieel voor deze busknoop. Huidige situatie kent aantal duidelijke verbeterpunten in de externe ontsluiting.	Definitief	Provincie Drenthe	Nader te onderzoeken
BEH-00674	Verbeteren kort keren Arriva trein in Coevorden	Dienstregeling 2027 keert een extra Arriva sneltrein kort in Coevorden op werkdagen op hetzelfde perron als de Beinheimer Eisenbahn. Dit perron is eigenlijk net te kort deze situatie dient verbeterd te worden. Door een paar maal per dag het kortkeren van de extra Arriva sneltrein in Coevorden op werkdagen komende vanuit Zwolle beter te faciliteren. Ofwel op een langer perron in combinatie met de Bentheimer Eisenbahn of op een (nieuw) perron of tailtrack speciaal voor de Arriva trein.	Definitief	Provincie Drenthe	Nader te onderzoeken

6.4.3 Provincie Overijssel

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00168	Minimaal de dienstregeling van de concessie Vechtdallijnen blijven rijden	Behouden dienstregeling Zwolle - Emmen (2 spitsstreinen per uur per richting + 7 sneltreinen in de spitsrichting) en Almelo - Mariënborg - Hardenberg (2x p/u per richting)	Definitief	Provincie Overijssel	Nader te onderzoeken
BEH-00169	Bieden robuuste dienstregeling Almelo - Mariënborg	De robuustheid van de treindiensten in de concessie Vechtdallijnen mag niet verslechteren (en waar mogelijk bij voorkeur verbeteren), Mogelijke maatregel: Passeerspoor bij Vriezenveen	Definitief	Provincie Overijssel	Gehonoreerd
BEH-00170	Verbeteren bereikbaarheid 'platteland'	Het landelijke gebied dient waar mogelijk beter aangesloten te worden op de trein. Dit kan bijvoorbeeld door de buslijnen beter te laten aansluiten op de vertrek tijden van de trein. Zie ook de motie van Provinciale Staten Verbetering Ontsluiting Platteland van 13 december 2023	Definitief	Provincie Overijssel	Gehonoreerd
BEH-00171	Verkorten reistijd tussen Twente en Groningen via Emmen	Om de reistijd over de lange afstand te verbeteren is een intercity dienst wenselijk bovenop stoptrein (om zo een kortere reistijd t.o.v. route via Zwolle te realiseren)	Definitief	Provincie Overijssel	Nader te onderzoeken
BEH-00172	Doorgaande intercity tussen Enschede en Groningen	Voorkeur ligt bij een NSL-verbinding tussen Enschede en Groningen, die halteert in Hengelo, Almelo, (misschien Mariënborg, vanwege aansluiting richting Zwolle) Hardenberg, Emmen, Stadskanaal of Veendam. Welke maatregelen (Spoor en Stations, in het bijzonder Almelo) zijn er nodig om een intercity bovenop een stoptrein te laten rijden (beide 2 x per uur per richting)?	Definitief	Provincie Overijssel	Nader te onderzoeken
BEH-00173	Nedersaksenlijn aansluiten op Hengelo en Enschede	De NSL dient Enschede en Hengelo te verbinden met Emmen en Groningen. Met deze stations in Twente verbinden we tevens de NSL met Duitsland en bieden we een goede aansluiting op de HRN-lijnen. Overijssel investeert samen met het Rijk de komende jaren € 75 miljoen in de elektrificatie van ALMA. Daarom zien wij de NSL het liefst volledig elektrisch. Tot Emmen is het huidige spoornet straks volledig geëlektrificeerd. Belang van de provincie is om met het materieel binnen de huidige Vechtdal concessie door te kunnen rijden zodat in de volgende concessie geen duurder materieel aangeschaft hoeft te worden maar hoogstens extra materieel. Indien batterijtreinen: dan inzichtelijk maken welke maatregelen het NSL- project moet nemen op ALMA om de treindienst robuust uit te voeren.	Definitief	Provincie Overijssel	Nader te onderzoeken
BEH-00174	Op de Nedersaksenlijn dient elektrisch materieel te kunnen rijden wat nu ook al rijdt binnen de vechtdalconcessie.		Definitief	Provincie Overijssel	Nader te onderzoeken
BEH-00175	Bieden functioneel en kwalitatief goede transfer op station Almelo	Uitwerking van een goede aanlanding op station Almelo, zowel in eerste fase als tijdens doorrijden naar Enschede. Voorzien in voldoende ruimte op station, veilige en toegankelijke perrons, treinen beter vindbaar maken en station beter ontsluiten. Hierbij ook rekening houdend met loopstromen (Toelichting: als je nu de auto in de P&R zet en met de trein naar Mariënborg gaat, is de afstand van P&R naar het juiste perron meer dan een kilometer. Dat zou beter moeten kunnen).	Definitief	Provincie Overijssel	Nader te onderzoeken

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00176	Voldoende capaciteit in de treinen en op perrons (perronlengte) langs de lijn	In beeld brengen verwachte reizigersaantallen daarvoor benodigd materieel en perronlengte en de daarvoor eventueel noodzakelijke aanpassingen bij bestaande stations	Definitief	Provincie Overijssel	Gehonoreerd
BEH-00177	Onderzoeken potentie Automatisch bestuurd trainen: Automatic Train Operation (ATO)	ATO kan bijdragen aan meer capaciteit, kortere reistijden, verbeteren robuustheid en beperken stroomverbruik van NSL. Wat is er nodig om op de NSL met ATO te rijden?	Definitief	Provincie Overijssel	Nader te onderzoeken
BEH-00178	Bijdragen aan functioneren Hub Mariënberg	Mariënberg wordt ontwikkeld tot Hub. Belang van provincie Overijssel is dat inrichting (station en omgeving) en treinproduct bijdragen aan het gebruik en de waardering hiervan.	Definitief	Provincie Overijssel	Nader te onderzoeken
BEH-00179	Bieden veilige, snelle, efficiënte en logische overstap op station Mariënberg	Mede in relatie tot de ontwikkeling van Hub Mariënberg en de bijbehorende overstap Trein-Trein en Trein-Bus, is het van belang dat er een veilige, snelle, efficiënte en logische overstap komt op Station Mariënberg. In het bijzonder moet er aandacht zijn voor transferveiligheid bij het bestaande overpad in relatie tot de overstap.	Definitief	Provincie Overijssel	Nader te onderzoeken
BEH-00180	De aansluitingen Nedersaksenlijn met verbindingen van/naar Duitsland	De NSL dient in Coevorden, Hengelo en Enschede goed aan te sluiten op internationale treinen naar Bad Bentheim, Berlijn, Bielefeld, Münster en Dortmund	Definitief	Provincie Overijssel	Nader te onderzoeken
BEH-00181	Nieuwe stations in Overijssel	Onderzoeken mogelijke inpassing en potentie Stations Almelo Noord/Aadorp, Bergentheim en Geerdijk. Wat is er nodig om inpassing mogelijk te maken en wat zijn de effecten op kosten, reistijden en reizigerstromen, en gebiedsontwikkeling als de stations worden aangelegd.	Definitief	Provincie Overijssel	Nader te onderzoeken
BEH-00182	Overstap richting Deventer	Verbeteren overstap van lijn Mariënberg-Almelo in Almelo richting Deventer (Randstad)	Definitief	Provincie Overijssel	Nader te onderzoeken
BEH-00318	NSL op logische wijze onderbrengen in toekomstige concessie indeling	Met de komst van de NSL komt er een nieuw treinproduct op de markt. De verbinding zal een plek moeten krijgen in een concessie, of een eigen separate concessie. Het is daarbij van belang dat de concessieverleners een logische keuze kunnen maken waarbij kosten voor uitbreiding van of een nieuwe concessie beperkt blijven.	Definitief	Provincie Overijssel	Nader te onderzoeken

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00321	Van eiland perron naar zijperron op de vechtdallijnen	Voor reizigerscomfort, transferveiligheid (perronbreedte) en toekomstige ontwikkelingen (een snelheidsverhoging en/of dubbelspoor) kan het ombouwen van de bestaande eilandperrons naar zijperrons wenselijk/noodzakelijk zijn. Welke maatregelen zijn nodig om de van de eilandperrons op de Vechtdallijnen (op toekomstvaste wijze) zijperrons te maken? - Ommen - Vroomshoop - Gramsbergen - Hardenberg	Definitief	Provincie Overijssel	Nader te onderzoeken
BEH-00322	Opheffen overpaden bij stations op de Vechtdallijnen	Omwille van transferveiligheid is een ongelijkvloerse kruising/toegang tot perrons wenselijk. Wat zijn de effecten van het opheffen van overpaden op stations op de lijn?	Definitief	Provincie Overijssel	Nader te onderzoeken
BEH-00324	Snelheid op de NSL	Wat is er nodig om op de hele lijn 140km/u, 160 km/u te rijden?	Definitief	Provincie Overijssel	Nader te onderzoeken
BEH-00325	Onderliggend busnetwerk voedend aan de treinen op de NSL	Creëer een busnetwerk dat de NSL gaat voeden. Buslijnen lopen nu parallel aan spoorlijn, hoe kunnen deze lijnen meer ingezet worden om de toevoer van reizigers naar stations te verbeteren?	Definitief	Provincie Overijssel	Overdragen
BEH-00326	Geen dieseltreinen op de NSL	De inzet van dieselmaterieel is niet gewenst. Op het deel door Overijssel is een personendieseltrein uitgesloten	Definitief	Provincie Overijssel	Nader te onderzoeken
BEH-00492	Ongelijkvloerse kruising N343	In de N343 bevindt zich in Hardenberg een overweg; overweg Twenteweg. Welke maatregelen zijn nodig om deze overweg te vervangen door een ongelijkvloerse kruising?	Definitief	Provincie Overijssel	Nader te onderzoeken
BEH-00493	Ongelijkvloerse kruisingen NSL in Overijssel	Op het Overijsselse deel van de NSL bevinden zich overwegen. Welke overwegen zijn vanuit verkeers- en spoorveiligheid (gevaar aanrijding trein-ander wegverkeer) wenselijk om te vervangen door een ongelijkvloerse kruising, en welke maatregelen zijn daarvoor nodig?	Definitief	Provincie Overijssel	Nader te onderzoeken

6.5 Vervoerders

6.5.1 Arriva

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00390	Hoogezand-Sappemeer opnemen als halte	Neem Hoogezand Sappemeer op in de lijnvoering Groningen-Emmen	Definitief	Arriva	Nader te onderzoeken
BEH-00391	Toevoegen Spitsrein Groningen – Stadskanaal vv.	Laat de stoptrein RS5 Groningen-Veendam in spits doorrijden naar Stadskanaal. De dubbelsporigheid die hiervoor nodig is kan dan ook gebruikt worden door de STAR.	Definitief	Arriva	Nader te onderzoeken
BEH-00392	Minimaliseren exploitatiekosten	Op het drukste deel van de baan (Zwolle - Emmen) de hoogste frequentie rijden spits 4 x per uur. met passend materieel (voorkomen onnodig aftrappen/bijplaatsen). Minimaliseren exploitatiekosten door RS20 Zwolle-Emmen door te trekken tot Leeuwarden. Langere treinen daarom hier inzetten. Weinig reizigers verwacht op traject Hardenberg-Almelo daarom hier kortere treinen inzetten..	Definitief	Arriva	Nader te onderzoeken
BEH-00393	Starten met minimale efficiënte variant	Voorkomen van bloemkolen en een gezonde basis leggen voor verkenning door een nieuwe nul-variant door te rekenen: Tegen zo laag mogelijke kosten een snelle trein (140km/uur) tussen Veendam en Emmen (via Stadskanaal en Ter Apel) zodat aansluitingen in Zwolle en Groningen gehaald kunnen worden	Definitief	Arriva	Nader te onderzoeken
BEH-00394	Op zichzelf keren in Leeuwarden	De treinen RE1 en RS1 dienen op zichzelf te keren in Leeuwarden. Hiervoor zijn aanvullende maatregelen nodig.	Definitief	Arriva	Nader te onderzoeken
BEH-00395	Elektrificatie	Volledige elektrificatie van de spoorlijn tussen Leeuwarden en Emmen. Er zijn geen diesel treinen meer te koop en is vanuit zero emissie ook niet wenselijk. Waterstoftreinen werken onvoldoende robuust. Voor partiële elektrificatie op Groningen-Leeuwarden rijden er te veel treinen. Het spoor vanaf Emmen al geëlektrificeerd.	Definitief	Arriva	Nader te onderzoeken
BEH-00396	Coevorden-Dalen dubbel spoor	Dubbelsporigheid tussen Coevorden en Dalen maakt het mogelijk om meer treinen te rijden tussen Zwolle en Emmen.	Definitief	Arriva	Nader te onderzoeken
BEH-00397	Trein Hardenberg-Almelo doortrekken tot Enschede	Zodra de elektrificatie van Almelo Mariëenberg gereed is ontstaat de mogelijkheid om vanuit Hardenberg rechtstreeks naar Enschede te rijden. Hiervoor moet alleen de (spits)sprinter Enschede - Apeldoorn vv. van NS worden ingekort tot Almelo – Apeldoorn vv.	Definitief	Arriva	Nader te onderzoeken
BEH-00398	Robuust Treinproduct	Het treinvervoer dient robuuster uitgevoerd te worden dan nu. Om de robuustheid van het treinproduct te verbeteren heeft Arriva hoge verwachtingen van het dubbelspoor tussen Coevorden en Nieuw Amsterdam. en het elektrificeren van de lijn Almelo - Mariëenberg	Definitief	Arriva	Nader te onderzoeken
BEH-00399	Opstelbehoefte in Emmen	3 x 4 stellen bovenop bestaande behoefte: nu (GTW) 650m, wordt in nieuwe consessie (Flirt4) ca. 800m, uitgangspunt is opstarten vanuit Emmen.	Definitief	Arriva	Nader te onderzoeken

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00400	Station Emmen naar zuiden verschuiven	Verplaats het Station in Emmen naar een locatie Van Schaikweg waar de belangrijkste bestemmingen in Emmen goed bereikbaar zijn vanaf het station en waarbij, afhankelijk van dienstregeling, de drukte op het noordelijk gelegen deel minder druk wordt (en dus de overlast en dichtligtijden van overwegen afneemt)	Definitief	Arriva	Nader te onderzoeken
BEH-00401	Buslijnen reorganiseren	Reorganiseer het regionale busnetwerk en realiseer een complementair (en niet een parallel, concurrerend) busproduct.	Definitief	Arriva	Overdragen
BEH-00402	Stationslocaties	Keuze voor stationslocatie optimaal voor reizigerspotentieel. Vanuit alle kwadranten goed bereikbaar en met woningen en bestemmingen (of potentieel daarvoor) binnen invloedsgebied.	Definitief	Arriva	Gehonoreerd
BEH-00403	Geen samenloop met STAR	Bij het rijden van een dienstregeling op de nieuwe spoorlijn is het niet mogelijk dat de STAR daar middels een samenloop nog tussendoor rijdt. Dit zou te veel impact op de bestaande dienstregeling hebben. In beide richting zouden dan nl. treinen moeten uitvallen.	Definitief	Arriva	Gehonoreerd
BEH-00563	Faciliteren leeg materieel ritten	Arriva voorziet een aantal scenario's waarin leeg materieel-ritten gereden (zouden kunnen) worden over de Nedersaksenlijn. - Afvoer oud materieel richting een sloperij/opkoper in Noordoost Europa. - Aanvoer nieuw in te stromen materieel vanuit fabriek in Noordoost Europa. Dit is beide zeer incidenteel en het is ook mogelijk dat deze ritten via Oldenzaal Grens/Bad Bentheim worden gepland. Het leeg mat rijden van een trein richting Stadskanaal of Ter Apel of vanuit die plaatsen terug naar Emmen of Groningen voorafgaand aan de start van de reizigersdienstregeling of na afloop daarvan. Dit zou voort kunnen komen uit een nieuwe concessie-eis. Het is nu overigens gebruikelijk deze ritten wel als reizigersrit te rijden en niet als leeg mat.	Definitief	Arriva	Nader te onderzoeken
BEH-00564	Faciliteren testritten	Testritten om nieuw materieel in te rijden of andere zaken te testen. Veendam-Emmen is dan een gelegenheidsbaanvak en alleen interessant als er voldoende capaciteit is (of als het baanvak 160 km/uur wordt en het rijden op die snelheid moet worden beproefd).	Definitief	Arriva	Nader te onderzoeken
BEH-00565	Overbrengen materieel tussen concessies en locaties.	Overbrenging van stellen uit de concessie Noordelijke Lijnen naar andere concessies ter versterking/uitleen of vice versa. Overbrenging van stellen naar de werkplaats in Leeuwarden of de calamiteitenput op Groningen de Vork van stellen die rijden ten zuiden van Zwolle/Almelo. Overbrenging van stellen uit de concessie Noordelijke Lijnen naar een werkplaats ten zuiden van Zwolle/Almelo. Dit zijn incidentele ritten (soms wel met een jaarlijks terugkerend karakter), waarbij de voorkeursroute veelal via Meppel-Zwolle is en niet over de Nedersaksenlijn. De Nedersaksenlijn is een alternatieve route als er geen capaciteit is op Meppel-Zwolle (infralimieten of storingen/werkzaamheden).	Definitief	Arriva	Nader te onderzoeken
BEH-00566	Slepen defect materieel	Het slepen van defect materieel of het rijden naar de calamiteitenput op de Vork van materieel dat in reizigersdienst was tussen Groningen en Emmen en defect raakt en/of betrokken raakt in een aanrijding.	Definitief	Arriva	Nader te onderzoeken

6.5.2 DB Cargo

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00594	Robuuste ontsluiting met Veendam en de Noordelijke havens vanuit de rest van NL.	Een robuustere ontsluiting van Veendam en de noordelijke havens is een al lang bestaande noodzaak. Het Spoorgoederenvervoer is nu afhankelijk van de verbinding Zwolle-Meppel, waarbij er geen enkele omrijdmogelijkheid is wanneer daar een stremming plaatsvindt. Ook voor de route via Duitsland (Nieuweschans-Weener) zijn er voorlopig geen plannen om deze in te richten voor spoorgoederenvervoer. Zowel qua capaciteit als bovenleidings- en beveiligingssysteem is spoorgoederenvervoer niet in de plannen vertegenwoordigd. Spoorgoederenvervoer kan vaak niet met een andere modaliteit vervoerd worden (denk chemie voor Delfzijl) of brengt alsnog grote economische schade wanneer dat wel moet gebeuren. Voor een Dolomiet trein naar Veendam is een enorme operatie aan op- en overslag op tientallen vrachtwagens nodig.	Definitief	DB Cargo	Nader te onderzoeken
BEH-00595	Extra ontsluiting vanuit militair perspectief	Ook voor de Eemshaven met haar rol in de Militaire Mobiliteit, zowel het Host Nations Support voor de NAVO, als voor de Nationale Strijdkrachten, is het voor de contingency erg belangrijk dat er een extra ontsluiting is van de Noordelijke Lijnen. Dit sluit aan bij de afspraken in Europees verband rond het 'Military Mobility Package'. Die zijn gemaakt om te zorgen dat Europa weerbaarder wordt. Een uitvraag n.a.v. de huidige CEF-call ligt daarmee ook voor de hand.	Definitief	DB Cargo	Nader te onderzoeken
BEH-00596	Betere en snellere verbinding richting Duitsland (zonder kopmaken) kopmaken in Zwolle	De huidige verbinding vanuit het noorden richting Coevorden - Oldenzaal - Bad Bentheim is omslachtig vanwege het gedwongen kopmaken in Zwolle, wat beperkingen in tijd en tonnage met zich meebrengt.	Definitief	DB Cargo	Nader te onderzoeken
BEH-00597	Directe verbinding vanuit Duitsland	Directe verbinding vanuit Duitsland naar de terminal en industrie te Veendam en de havens van Eemshaven en Delfzijl	Definitief	DB Cargo	Nader te onderzoeken
BEH-00598	Rechtstreekse aansluiting van de Nedersaksenlijn op het havengebied.	De bouw van de nieuwe lijn biedt ook mogelijkheden om huidige capaciteitsknelpunten op te lossen. De huidige verbindingen naar Eemshaven en Delfzijl voldoen niet aan de eisen met betrekking tot aslast, waardoor snelheidsbeperkingen van kracht zijn. Op de lijn naar Eemshaven is bovendien sprake van overbelasting van het net, omdat de capaciteit onvoldoende is voor de goederenpaden in combinatie met dienstregelingen voor het reizigersvervoer. Bovendien zijn op de lijnen door de dienstregeling afgedwongen haltingen nodig, waardoor de treinlengtes beperkt zijn. Keuze voor een alternatieve verbinding naar de havens in aansluiting op de Nedersaksenlijn kan deze capaciteitsproblemen oplossen.	Definitief	DB Cargo	Afgewezen
		Deels afgewezen. Voldoet met 1500 – 1800 mio extra kosten tov het MIRT-Onderzoek niet aan de Zeef 0 criteria. We kunnen wel bekijken dat we een aansluiting naar Delfzijl/ Eemshaven niet onmogelijk maken. Hiervoor is in behoefte BEH00582 een tekst voorstel gedaan.	Definitief		

ProRail

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00582	Openhouden mogelijkheid om Nedersaksenlijn langs de Delfzijl in de toekomst te kunnen bouwen. N33 naar Delfzijl en Eemshaven door te trekken	Wij zouden ook graag de mogelijkheid openhouden om het spoor van Zuidbroek richting de Eemshaven en	Definitief	Rail Good	Nader te onderzoeken
BEH-00599	Faciliteren nieuwe vervoersstromen	Extra vervoer en uitbreiding op de huidige lijnen, i.v.m. het vergroten van de aantrekkelijkheid door het beschikbaar hebben van een omrijdroute: ☐ Staaldraad Almelo-Delfzijl/Eemshaven ☐ Eemshaven (Defensie/NATO, Intermodaal richting Coevorden, Noord/Oost-Duitsland) ☐ De haven van Delfzijl (Chemie, Ruhrgebied/Emmen, Tsjechië) ☐ Nedmag Veendam-Hermalle ☐ Groningen Railport – Coevorden/Ruhrgebied/Italië	Definitief	DB Cargo	Nader te onderzoeken
BEH-00600	Tenminste één pad per uur per richting	Ten behoeve van een goede positionering in de markt moet rekening gehouden worden met tenminste één pad per uur per richting op de route Eemshaven/Delfzijl/Onnen-Veendam-Emmen-Coevorden-Almelo	Definitief	DB Cargo	Nader te onderzoeken
BEH-00601	Bij het technisch ontwerp van de lijn zal rekening gehouden moeten worden met de standaard TEN-T eisen en het Rode Meetgebied uit de ProRail ontwerpvoorschriften	Bij het technisch ontwerp van de lijn zal rekening gehouden moeten worden met de standaard TEN-T eisen en het Rode Meetgebied uit de ProRail ontwerpvoorschriften - Beladingsklasse: D4/100 (zonder beperkingen) - Treinlengte: 740 meter - Profiel: Rode Meetgebied (is geschikt voor zowel intermodale profielen als militair materieel) / tenminste 4,5m hart op hart afstand. - Bovenleiding: elektrificatie wens 15kV/25kV	Definitief	DB Cargo	Nader te onderzoeken
BEH-00603	Bovenleiding op volledige stuk Emmen - Zeehavens	Ontbreken bovenleiding – de Noordelijke Lijnen lopen in ontwikkeling achter bij de rest van Nederland. Waar bijna gehele doorgaande spoorwegennet in de 20e eeuw voorzien is van bovenleiding, moet dit in noordoost Nederland nog gebeuren. Dit geeft operationele beperkingen en de noodzaak van een grote inzet van diesellocomotieven. Dit maakt vervoer per tonkm duurder dan naar andere havens.	Definitief	DB Cargo	Nader te onderzoeken
BEH-00604	Een tweede ontsluiting richting Duitsland	Naast de (beperkt beschikbare) grens bij Nieuweschanx geeft een tweede ontsluiting richting Duitsland een grote kwaliteitsverbetering.	Definitief	DB Cargo	Nader te onderzoeken
BEH-00605	Omzeilen beperkingen voor Buiten Profiel vervoer bij Meppel.	De huidige beperkingen voor Buiten Profiel vervoer bij Meppel zouden bovendien kunnen worden vermeden.	Definitief	DB Cargo	Nader te onderzoeken

6.5.3 Lineas

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00567	Elektrificatie	De lijn dient minimaal vanaf Emmen tot en met de containerterminal Veendam voorzien te worden van bovenleiding zodat treinen met eind/beginstation met elektrische tractie vanaf Zwolle / Almelo kunnen binnenrijden. Nu wordt in Ommen van E-loc op D-loc als vanaf Zwolle naar Veendam gereden. Het logistieke gewin van de NSL met elektrificatie t/m containerterminal Veendam is wel beperkt.	Definitief	Lineas	Nader te onderzoeken
BEH-00568	Frequenties goederentrein	Het gaat om lage frequenties, toch zou één BUP goederenpad per uur (overdag) uit logistiek (plannings)oogpunt voor vervoerders de voorkeur hebben. Denk aan de zogenaamde dolimetrein van België naar Veendam, t.b.v de firma Nedmag. Deze trein wordt momenteel niet door Lineas gereden maar ook eventuele andere/nieuwe bloktreinen naar Veendam (containers?), Delfzijl of Eemshaven.	Definitief	Lineas	Nader te onderzoeken
BEH-00569	De lijn als omleidroute	In verband met de beperkte volumes in deze regio voor wat betreft goederen zal de NSL vooral nuttig zijn voor het omleiden van bestaande goederentreinen. Door om te leiden via Stadskanaal kunnen er mogelijk nachtelijke onderhoudsroosters tussen Herfte aansl en Onnen (via Hgv) bijkomen.	Definitief	Lineas	Nader te onderzoeken
BEH-00570	De NSL dient aan beladingsklasse D4 te voldoen 22,5 ton aslast	Beladingsklasse D4, hetgeen volgens mij een 'normale' standaard is tegenwoordig. De lijn moet direct voldoen aan de zwaarste Europese standaarden D4V100 om (relatie) zware bulk-, chemie-, container- en militaire transporten toe te staan	Definitief	Lineas	Nader te onderzoeken
BEH-00571	Zorgt dat de goederentreinen met 700 m lengte op de terminal in Veendam kunnen binnenkomen (bestaand maximum).	De lengte van de sporen op de terminal in Veendam is beperkt tot 700 m. Overweeg passeerspooren langs de route van de NSL dezelfde lengte maken als terminal Veendam, ervanuit gaande dat de terminal de sporen niet gaat verlengen ivm kosten en ruimte).	Definitief	Lineas	Nader te onderzoeken
BEH-00572	Houd bij de aanleg van passeerspooren rekening met goederentreinen van 740 m	Als je toch al investeert in een deels geheel nieuwe spoorlijn, leg dan meteen de passeerspooren met een lengte van 750m aan, zodat treinen elkaar kunnen passeren. Dan is er eventueel containervervoer met lange treinen naar de terminal in Veendam mogelijk.	Definitief	Lineas	Nader te onderzoeken
BEH-00573	De NSL dient aan begreningsprofiel P/C te voldoen	begrenzingsprofiel: P/C code die hoort bij BP3, ergo het vervoer van vrachtwagentrailers moet mogelijk zijn.	Definitief	Lineas	Nader te onderzoeken
BEH-00574	Geen light rail	Het lijkt mij onverstandig om de Nedersaksenlijn zodanig aan te leggen dat deze niet geschikt zou zijn voor goederenvervoer. Sowieso vind ik de term 'Lightrail' niet van toepassing op deze lijn, aangezien er aan weerszijden spoorlijnen op aansluiten waar nu ook al "Flirt"-materieel op rijdt. "Flirt's vind ik persoonlijk geen lightrail.	Definitief	Lineas	Nader te onderzoeken

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00575	Passeerspoor Vriezenveen	In breder perspectief is het gewenst om het kruisingsspoor in Vriezenveen opnieuw aan te leggen. Dit is gesneuveld tijdens de grote spoorvernieuwing van het baanvak Almelo – Mariëenberg in 2016 (?). Het is nu voor goederen/infravervoerders onmogelijk om tijdens de brede spitsuren een goederen/infratrein te rijden tussen (Bad Bentheim-) Almelo en Mariëenberg (-Coevorden Heege/Emmen), omdat Arriva tijdens die uren met zichzelf kruist op het enig overgebleven kruisingsstation Vroomshoop. Zodra de Nedersaksenlijn in bedrijf is, is logischerwijze te verwachten dat er (overdag) elk half uur reizigerstreinen rijden tussen Aml en Mrb v.v. (in welk drgl-model dan ook), zodat er dan op die uren geen andere treinen meer kunnen rijden.	Definitief	Lineas	Nader te onderzoeken
BEH-00576	Doorgaande E locs's Bad Bentheim Coevornden Aansluiting kunnen rijden.	Daarnaast verdwijnt wat ons betreft ook ATB-NG (z.s.m.) van Aml – Mrb, zodat het daarna mogelijk is om met doorgaande E-loc's Bh – Coeta v.v. te kunnen rijden.	Definitief	Lineas	Nader te onderzoeken

6.5.4 NS Reizigers

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00592	Station Groningen dient in de toekomst ruimte te bieden voor de haltering van een 3e en 4e Intercity Randstad (Rotterdam) Groningen vv	Deze extra treinen (ICNG) rijden nu nog niet, maar mogelijk wel (stapsgewijs) vanaf 2030 en naar alle waarschijnlijkheid zeker wel tegen de tijd dat de NSL gereed is. Dit betekent dat er dan in Groningen extra perronbezetting (spoor 4+5+6+7) zal zijn ten op zichte van de huidige situatie. Voor het goed functioneren van de knoop Groningen is het bovendien van belang dat de IC's zoveel als mogelijk worden afgewikkeld op spoor 4+5 zodat de overstaptijden van/naar de regionale treindiensten (spoor 1+2+3) worden geminimaliseerd. Deze extra treinen rijden nu nog niet maar waarschijnlijk wel tegen de tijd dat de NSL gereed is. Dit betekent dat er dan extra perronbezetting zal zijn ten op zichte van de huidige situatie.	Definitief	NS Reizigers	Nader te onderzoeken
BEH-00593	De NSL dient gebruikt te kunnen worden om leeg materieel van en naar de onderhoudswerkplaats in Onnen te kunnen overbrengen.	Voor het "niet-reizigersvervoer" ziet NS een raakvlak en belang van de Nedersaksenlijn in de mogelijkheid om leeg-materieel (al dan niet gesleept) te kunnen overbrengen naar de onderhoudswerkplaats in Onnen. De Nedersaksenlijn kan als alternatief dienen voor de aan- en afvoer van materieel naar de onderhoudswerkplaats indien er werkzaamheden of langdurige verstoringen zijn tussen Zwolle en Onnen. Dit levert flexibiliteit op voor zowel de instandhouding van materieel als voor het plannen en uitvoeren van infrawerkzaamheden tussen Zwolle en Onnen.	Definitief	NS Reizigers	Nader te onderzoeken
BEH-00656	B&O opstelbehoefte	Zorg voor voldoende extra B&O capaciteit op Emmen en Groningen (en mogelijk Zwolle) om de extra treinen (incl. verwachte groei) voor de NSL te kunnen opstellen en behandelen	Definitief	NS Reizigers	Nader te onderzoeken
BEH-00657	Toekomstvast	Probeer toekomst vast te bouwen met bijvoorbeeld kunstwerken baan en stations.	Definitief	NS Reizigers	Nader te onderzoeken
BEH-00658	Maak een toekomstbeeld	Breng in beeld wat een toekomstig trein product vraagt en wat je daar nu al voor wilt bouwen afh van kansen en beschikbaar budget	Definitief	NS Reizigers	Nader te onderzoeken
BEH-00659	Volledige elektrificatie met 1500 Volt	Inlijn met consultatiereactie NS op het adviesrapport over de systeemkeuze voor emissievrij spoorvervoer in Noord-Nederland vindt NS 1,5kV volledig geëlektrificeerd (EMU) maatschappelijk gezien de beste keuze.	Definitief	NS Reizigers	Nader te onderzoeken
BEH-00660	Snelle verbinding met de Randstad	NS vermoed dat een snelle en rechtstreekse verbinding vanuit Veenkoloniën naar Groningen enerzijds en Zwolle (met snelle overstap naar de Randstad) anderzijds de meeste waarde toevoegt voor het gebied	Definitief	NS Reizigers	Nader te onderzoeken
BEH-00661	Robuuste knoop Zwolle	NSL trein robuust aansluiten op de *.45 / *.15 knoop in Zwolle	Definitief	NS Reizigers	Nader te onderzoeken
BEH-00662	Robuuste knoop Groningen verbeteren	De NSL hoeft an sich niet per se in de knoop Groningen te liggen. Die waarde lijkt vanuit reizigersperspectief gering. Belangrijker is dat de komst van de NSL niet zorgt voor een minder robuuste knoop Groningen dan nu. Sterker nog: de komst van de NSL is wellicht een kans om de knoop Groningen juist nog robuuster te maken	Definitief	NS Reizigers	Nader te onderzoeken

ProRail

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00663	Reizigersvraag en treinaanbod (lijnvoering)	Probeer reizigersvraag en treinaanbod (lijnvoering) op elkaar aan te sluiten	Definitief	NS Reizigers	Nader te onderzoeken
BEH-00664	Emmen geen eindpunt	Zorg dat er in Emmen doorgaande treinen gaan rijden en zorg zo voor een vergelijkbaar positieve effect van de Hanzelijn op Lelystad.	Definitief	NS Reizigers	Nader te onderzoeken
BEH-00665	Subknoop Zwolle (3e/4e IC)	Stoptrein Zwolle-Emmen (NSL) is de basistrein aansluiten op de 1e/2e trein Zwolle naar de Randstad. Sneltrain Zwolle Emmen aansluiten op 3e/4e trein Zwolle naar de Randstad en kijk ook of je de Sallandlijn (= Twente) hier goed op aangesloten krijgt zodat heel Noordost-Nederland hiervan profiteert	Definitief	NS Reizigers	Nader te onderzoeken
BEH-00666	Sneller dan de bus	Zorg dat de trein Groningen Emmen sneller wordt dan de huidige bus verbinding en zorg ervoor dat het omliggende busnetwerk wordt gericht op de NSL.	Definitief	NS Reizigers	Overdragen
BEH-00667	Succes	Eerst er een succes van maken met snelle treinen evt later als het een succes is stoptreinen toevoegen die kleinere stations stoppen	Definitief	NS Reizigers	Nader te onderzoeken
BEH-00668	160 km/h	Probeer daar waar mogelijk en effectief 160 km/h te rijden zeker waar de meeste treinen rijden. Groningen Zuidbroek is dan een mooie kandidaat.	Definitief	NS Reizigers	Nader te onderzoeken
BEH-00669	Rationaliseer aantal stops	Ga het aantal stops op Zwolle Emmen, Marienberg Almelo en Groningen en Emmen rationaliseren.	Definitief	NS Reizigers	Nader te onderzoeken
BEH-00670	Voedend onderliggend busnetwerk	Alle stations bedienen met een voedend busnetwerk. Geen concurrerende buslijnen parallel aan de trein.	Definitief	NS Reizigers	Overdragen
BEH-00671	IC in de spitsrichting	Kijk of je in spitsrichting (of beide richtingen bij geen duidelijke spitsrichting) een paar extra snelle IC treinen toe te voegen.	Definitief	NS Reizigers	Nader te onderzoeken
BEH-00672	Treincapaciteit	Zorg dat de bestaande treinen Zwolle Emmen en Veendam Groningen voldoende capaciteit houden. Mogelijk moeten treinen langer worden en dan ook de perrons.	Definitief	NS Reizigers	Nader te onderzoeken
BEH-00673	Treinconcessie	Denk goed na over de indeling van treinconcessies. Laat de vervoersbehoefte leidend zijn en niet de concessie.	Definitief	NS Reizigers	Nader te onderzoeken

6.5.5 RailGood

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
----	--------------	--------------	--------	-----------------------------	-------------------

ID	Behoefte naam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00570	De NSL dient aan beladingsklasse D4 te voldoen (22,5 ton aslast)	Beladingsklasse D4, hetgeen volgens RailGood een 'normale' standaard is tegenwoordig. De lijn moet direct voldoen aan de zwaarste Europese standaarden D4V100 om (relatie) zware bulk-, chemie-, container- en militaire transporten toe te staan	Definitief	RailGood	Nader te onderzoeken
BEH-00577	Nedersaksenlijn als Strategische en Economische Gr Levensader voor Noordoost-Nederland	Deze nieuwe spoorverbinding kent ook een geopolitieke en regionaal-economische potentie. Namens de Groningse zeehavens (Delfzijl en Eemshaven), de noordelijke industrie, Groningen Railport (Veendam) én in het licht van de aangescherpte NAVO-richtlijnen voor militaire mobiliteit, pleiten wij voor een volwaardige integratie van zwaar goederen- en militair transport in de planvorming. De Nedersaksenlijn is niet alleen een lokale spoorlijn, maar ook een ontbrekende schakel in de Europese vitale spoorinfrastructuur.	Definitief	RailGood	Nader te onderzoeken
BEH-00578	Zorg voor een directe verbinding en omzeil knelpunt Zwolle.	Huidig goederenvervoer tussen multimodaal knooppunt Groningen Railport, de industrie in de regio Veendam en ook het haven-industriële complex Delfzijl-Eemshaven enerzijds en anderzijds het zuidoosten en oosten moet via knelpunt Zwolle. In Zwolle moeten wegens een ontbrekende spoorboog goederentreinen ook nog eens van richting veranderen, waardoor de locomotief van de ene kant naar de andere kant van de trein moet worden gemanoeuvrerd. Dit kost vervoerders tijd en geld. Het omrijden zorgt voor onnodige kilometers, kwetsbaarheid bij storingen en hoge transportkosten. Directe corridor: de Nedersaksenlijn creëert een directe noord-zuidcorridor die Groningen Railport naadloos verbindt met de grote logistieke knooppunten en productiebedrijven in Duitsland, Oostenrijk, Italië en Centraal-Oost-Europa.	Definitief	RailGood	Nader te onderzoeken
BEH-00579	Redundantie en spreiding van uit militair standpunt	De Eemshaven is door Defensie en de NAVO officieel aangewezen als cruciale haven voor de doorvoer (Host Nation Support) van geallieerde troepen. Vertrouwen op slechts één spooras naar het zuiden (via Zwolle) is militair-strategisch niet verantwoord. De Nedersaksenlijn biedt een vitale, redundante parallelle route. Bij calamiteiten of sabotage op het hoofdnetwerk blijft Noord-Nederland operationeel verbonden met de rest van Europa.	Definitief	RailGood	Nader te onderzoeken
BEH-00580	De NSL benut de 3 grensovergangen voor goederenvervoer maximaal .	Via Coevorden / Bentheimer Eisenbahn: dit is de directe en kortste route voor regionaal grensoverschrijdend goederenvervoer met Duitsland. Via Oldenzaal / Bad Bentheim: de aansluiting via Almelo/Hengelo op de internationale hoofdcorridor richting Duitsland / Hannover en verder naar Scandinavië//Polen/Tsjechië/Baltic / Oostenrijk, Italië en Centraal-Oost-Europa. Via Bad Nieuweschan richting (Noord) Duitsland,, Scandinavië, Baltic.	Definitief	RailGood	Nader te onderzoeken
BEH-00581	Doortrekken Nedersaksenlijn T langs de N33 naar Delfzijl en Eemshaven	Trek de Nedersaksenlijn vanaf Veendam door langs de N33 naar de havens van Delfzijl en de Eemshaven. Directe havenverbinding: dit creëert een ononderbroken goederenspoor rechtstreeks van de Groningse zeehavens naar Twente, Duitsland en verder, zonder de overbelaste knooppunten rondom de stad Groningen te belasten.	Definitief	RailGood	Afgewezen

ProRail

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
		Deels afgewezen. Voldoet met € 1500 – 1800 mio extra kosten tov het MIRT-onderzoek niet aan de Zeef 0 criteria. We kunnen wel bekijken dat we een aansluiting in de toekomst richting de havens van Delfzijl en de Eemshaven niet onmogelijk maken. Hiervoor is in behoefte BEH00582 een tekst voorstel gedaan.		RailGood	
BEH-00582	Openhouden mogelijkheid om Nedersaksenlijn langs de Delfzijl in de toekomst te kunnen bouwen. N33 naar Delfzijl en Eemshaven door te trekken	Wij zouden ook graag de mogelijkheid openhouden om het spoor van Zuidbroek richting de Eemshaven en	Definitief	RailGood	Nader te onderzoeken
BEH-00583	Frequenties goederentrein	RailGood voorziet een initieel potentieel van grofweg 5 tot een 15 goederentreinen per week, met een sterke groei zodra de logistieke ketens zich aanpassen aan deze concurrerendere route. Herkomst uit de haven-industriële gebieden Eemshaven en Delfzijl, multimodaal knooppunt Groningen Railport (Veendam) en productiebedrijven in de regio Veendam en Emmen. Met als bestemming de Twente en het Duitse en verder gelegen achterland (w.o. Oostenrijk en Italië) via de grensovergangen Coevorden en Bad Bentheim.	Definitief	RailGood	Nader te onderzoeken
BEH-00584	Geen lightrail	Een weigering van goederenvervoer of een 'light rail'-profiel is onacceptabel. Een variant als uitsluitend lightrail of puur OV is een macro-economische en strategische kapitaalvernietiging. Het onttrekt de regio de kans op Europese CEF-financiering, remt de verplichte klimaatdoelstellingen (modal shift van goederenvervoer van de weg naar het spoor) en negeert de expliciete behoefte aan nationale en Europese militaire veiligheid.	Definitief	RailGood	Nader te onderzoeken
BEH-00585	Geschiktheid voor de EU standaard treinlengte van 740 meter	Geschiktheid voor de EU standaard treinlengte van 740 meter, inclusief voldoende lange passeerspooren om reizigers- en goederenvervoer conflictvrij te combineren	Definitief	RailGood	Nader te onderzoeken
BEH-00586	begrenzingsprofiel dient GC/P400 te zijn	Het begrenzingsprofiel dient geschikt te zijn voor intermodaal vervoer (minimaal profiel GC / P400) voor high-cube containers en militair transport; volledige elektrificatie 1,5kV of toekomstgericht 25kV om dure locomotiefwissels/locomotieven te voorkomen.	Definitief	RailGood	Nader te onderzoeken
BEH-00587	Vervang ATB NG door ERTMS	Het huidige goederenvervoer naar Delfzijl, Eemshaven en Veendam kenmerkt zich door lage volumes door niet interoperabele spoorinfrastructuur en onvoldoende concurrerende spoorcapaciteit voor goederenvervoer in en van/naar Groningen/Drenthe 'maatwerk'. Een al vele jaren bekend kip-ei probleem. Met de vervanging van de Nederlandse exoot onder de spoorverkeersbeveiligingssysteem ATB NG door ERTMS richting 2031, wordt een eerste stap gezet naar beter interoperabele spoorinfra.	Definitief	RailGood	Nader te onderzoeken

6.5.6 NS Stations

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00405	Bied voorzieningen t.b.v. voor- en natransport	Zorg bij alle stations voor voldoende ruimte, een goede aansluiting op- en inpassing van voorzieningen ten behoeve van voor- en natransport: Kiss en ride (K&R), autoparkeren (P+R), fietsparkeren en deelmobiliteit	Definitief	NS Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00409	Logische en (sociaal) veilige fietsroutes naar stations	Naast voldoende en goede parkeer gelegenheid is het belangrijk dat ook de route naar het station toe voor fietsers efficiënt, logisch, comfortabel en (sociaal) veilig zijn. Zorg voor routes met zo min mogelijk vertraging (kruisingen ed.)	Definitief	NS Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00410	Mix van voorzieningen nabij station	Bied een mix van bestemmingen rond stations om reizigers over de dag te verdelen. Dit heeft een positief effect op exploitatie en zorgt voor levendigheid en sociale veiligheid op het station.	Definitief	NS Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00411	Goede autobereikbaarheid	Vanwege het hoge autobezit in de regio en om de auto-gebruikers ook te verleiden de trein te gebruiken is het van belang dat stations goed bereikbaar zijn met de auto en er voldoende parkeerplaatsen zijn bij het station Zet in op de ontwikkeling van het station en de stationsomgeving als een centrale plek. Hiermee stimuleer	Definitief	NS Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00412	Stationsomgeving als centrale plek	je het gebruik van de trein / het openbaar vervoer en verbeter je de levendigheid en sociale veiligheid in het gebied Een afgelegen station is niet aantrekkelijk in het gebruik en beleving. Zet daarom in op gebiedsontwikkeling	Definitief	NS Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00413	Start gebiedsontwikkeling vanaf de stations	vanuit de stationslocatie om ervoor te zorgen dat het meteen al een plek is. Om zoveel mogelijk bestaande inwoners in het gebied gebruik te laten maken is het van belang het stations zo	Definitief	NS Stations	Overdragen
BEH-00414	Plaats nieuwe stations dichtbij de kern	dicht mogelijk bij de bestaande kern te realiseren. Daarnaast zijn mensen dan ook sneller geneigd om met de fiets of wandelend naar het station te gaan. Als je vervoersarmoede wil bestrijden moet je dicht bij de kern zitten, zodat je de grootste groep bedient (zowel woningen als bestemmingen bereikbaar met OV).	Definitief	NS Stations	Overdragen
BEH-00415	Toepassen beleid Bureau Spoorbouwmeester: Spoorbeeld	Het station dient te voldoen aan 'het spoorbeeld' en 'Het Stationsconcept'; www.spoorbeeld.nl	Definitief	NS Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00416	Bieden verblijfskwaliteit op stations	Het station is comfortabel, reizigers kunnen prettig verblijven en wachten op plekken waar zij geen last hebben van tocht en neerslag.	Definitief	NS Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00417	Positioneer Kiss en ride nabij entree	Zorg een goede en snelle route naar de Kiss en Ride en Realiseer deze nabij de stationsentree zodat reizigers die op het station afgezet of opgehaald worden een snelle overstap kunnen maken.	Definitief	NS Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00418	Stem inrichting van station af op gebruikers	Breng per station in beeld waar het reizigerspotentieel vandaan komt en pas daar de inrichting op aan.	Definitief	NS Stations	Nader te onderzoeken

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00419	Borg Ademruimte voor stations	Zorg dat de nieuwe station wel adem ruimte hebben en P&R of fietsenstalling nog ruimte heeft om groter te worden.	Definitief	NS Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00420	Kiosk aan de loopstroom op het station	Kiosk kan uit vanaf ongeveer 7000 in- en uitstappers	Definitief	NS Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00421	Toilet op stations	Onderzoek of het mogelijk en wenselijk is om toiletten aan te bieden op stations	Definitief	NS Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00422	Veraangenaam het verblijf/wachten op stations	Onderzoek of je als gezamenlijke partijen iets extra kan doen voor reizigers om het wachten/verblijven te veraangenen: Verkoop van warme dranken, snacks, bieden verwarmde wachtruimte, drinkwater, WC. In combinatie met busvervoer of andere voorzieningen/bestemmingen nabij stations.	Definitief	NS Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00423	Streef naar een 8 op de StationsBelevingsMonitor (SBM)	Onderzoek wat er voor nodig voor een hoge waardering van reizigers voor stations langs de Nedersaksenlijn. Zoek in gezamenlijkheid naar mogelijkheden om de voorzieningen en omstandigheden daarvoor te realiseren	Definitief	NS Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00424	OV Fiets op alle statios	Voorzie alle stations van OV Fietsen	Definitief	NS Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00425	Houd rekening met Logistiek rondom stations	Voor beheer, onderhoud en bevoorrading is er ruimte nodig en moeten voorzieningen getroffen worden: Er komen monteurs schoonmakers leveranciers die ook ergens moeten parkeren en die hun werk veilig en efficiënt moeten kunnen uitvoeren.	Definitief	NS Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00426	Goede voorzieningen voor fietsparkeren	Voorzie in voldoende bewaakte en onbewaakte stallingen, zorg dat deze goed bereikbaar zijn, dat de stallingen efficiënt te gebruiken zijn (een snelle overstap van/naar de trein) en dat de stallingen sociaal veilig zijn.	Definitief	NS Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00427	Elektrische fietsen vragen meer bewaakte stallingen	Op kleine stations zijn dit fietskluizen die nu alleen per jaar gehuurd kunnen worden. Als dit flexibeler zou kunnen, dan zouden er meer mensen gebruik van (kunnen) maken.	Definitief	NS Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00428	Zorg voor een snelle verbinding	Zorg voor een aantrekkelijk en snel reisproduct. Je concurreert met de auto en snelle bus verbindingen.	Definitief	NS Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00429	Maak het sociaal veilig	Reizigers moeten 'Zien en gezien worden'. Toets plannen (programma en ontwerp) op dit principe.	Definitief	NS Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00430	Tref voorbereidingen voor extra voorzieningen	De locatie van (commerciële- en) service voorzieningen is aan de hoofdloopstroom. Leg mantelbuizen aan in het perron om de plaatsing in de toekomst te vereenvoudigen.	Definitief	NS Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00431	Voorzie ook in complementair busvervoer	Goede busverbindingen zijn nodig om gebieden te ontsluiten die geen station in de nabijheid hebben en om meer reizigers in de trein te krijgen.	Definitief	NS Stations	Nader te onderzoeken

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00500	Aandachtspunten bij onderdoorgangen	Een onderdoorgang onder de treinsporen en eventuele andere viaducten moet(en) ruim en overzichtelijk zijn met duidelijke zichtlijnen. Loopstromen en zichtlijnen mogen niet belemmerd worden. Sociale veiligheid in de onderdoorgang is een belangrijk aandachtspunt. Voeg mantelbuizen toe tbv toekomstige technische voorzieningen (vb: camera's); Stem dit tijdig af met de eigenaar van de onderdoorgang.	Definitief	NS Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00501	Scheid functies in gecombineerde onderdoorgangen	Bij één onderdoorgang onder de treinsporen en eventuele andere viaducten die langzaam verkeer verbindt én onderdeel is van het station, zijn deze twee functies, interwijk en station zowel ruimtelijk als functioneel herkenbaar en gescheiden.	Definitief	NS Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00502	Realiseer toegankelijke stations, bij voorkeur zonder liften	Het station is goed toegankelijk zonder liften, Het meest duurzaam is een station waar middelen als liften en roltrappen niet noodzakelijk zijn. Neem als uitgangspunt een station zonder lift(en). Als toch lift(en) noodzakelijk is door te grote hoogteverschillen, zorg dan ook voor een alternatief. Bijvoorbeeld een hellingbaan, zodat toegankelijkheid ook geborgd is wanneer de lift in storing is.	Definitief	NS Stations	Nader te onderzoeken

6.5.7 Museum Spoorlijn STAR

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00503	Aansluiting Veendam	STAR wil het liefst tot aan station Veendam kunnen blijven rijden.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00504	STAR aansluiten op Hoofdrailnet	De STAR wil aangesloten blijven op het hoofdspoorwegnet door aan beide eindpunten (Veendam en Diddeldom) een aansluiting te hebben.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00505	STAR station Musselkanaal	STAR heeft de wens om in de toekomst weer te rijden naar halte Musselkanaal	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00506	STAR verbinden met toeristische gebieden	Als STAR is het belangrijk om aan te sluiten bij het toeristisch gebied Westerwolde (bijv. Boertange)	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00507	STAR wil geen duaal gebruik	Het is STAR duidelijk dat in de Nedersaksenlijn geen duaal gebruik van hetzelfde spoor mogelijk is. Gezamenlijk gebruik van hetzelfde tracé zou dan kunnen d.m.v. dubbel spoor. Daarbij is dan een fysieke afscherming tussen beide sporen wenselijk.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00508	STAR ziet kansen voor een station Wildervank	STAR heeft de wens om ook te halteren bij station Wildervank. Dit geeft ruimte aan de NSL tussen Wildervank en Veendam.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00509	STAR OV knooppunten en omloopmogelijkheden met de loc	STAR wil graag een OV-knooppunt/overstappunt in Veendam of Wildervank en bij Diddeldom (station Nieuw Buinen) of Musselkanaal, als STAR daar dan weer naar toe kan rijden, en op die plekken ook een omloopspoor.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00510	Zoek combinatie met Nieuwe N-weg Stadskanaal?	Op pagina 31 en 72 van het ontwerp omgevingsvisie van de gemeente Stadskanaal staat de notitie over de plannen om de N378 / N366 door te trekken naar de N33. https://www.stadskanaal.nl/fileadmin/Stadskanaal_bestanden/1._Inwoner/Bouwen_en_wonen/Ontwerp-omgevingsvisie_Gemeente_Stadskanaal.pdf	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00511	De monumentale beweegbare brug Molenstreek behouden	Draaibrug Veendam moet behouden blijven. Indien niet mogelijk op de bestaande locatie dan verplaatsen naar de Gasselterstraat in Stadskanaal. De rijks monumentale draaibrug in Veendam is onderdeel van de museumlijn (erfgoed) en dient (bij verwijdering) verplaatst te worden naar de Gasselterstraat in Stadskanaal. De aanwezige landhoofden/funderingen in Stadskanaal dienen hersteld en aangepast te worden met onderdelen uit Veendam. De brug dient voorzien te worden van dubbelspoor (de brug is hiervoor voorbereid) Afstemming met gemeenten en erfgoedcommissies is noodzakelijk. De brug moet in werkende toestand blijven.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00512	Tracé Gieten heeft niet de voorkeur	STAR ziet de heraanleg van de spoorlijn Stadskanaal-Gieten als toeristische spoorlijn alleen als alternatief.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00513	STAR compenseren als er niet gereden kan worden	STAR wil een vergoeding voor de omzetting op de momenten dat zij niet kan rijden tijdens de aanleg van de Nedersaksenlijn.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00525	Onderhoud van STAR tracé.	STAR wil het onderhoud van haar spoorlijn zelf blijven doen. Over het onderhoud op de plekken waar de sporen van de STAR en de Nedersaksenlijn elkaar raken zullen goede afspraken gemaakt moeten worden.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00607	Dubbelspoor daar waar STAR en Arriva hetzelfde tracé volgen	Om de bedrijfsvoering toekomstbestendig te houden mag tussen Wildervank (C.W. Lubbersstraat) en Stadskanaal Drouwenestraat geen gezamenlijk dubbelspoor (NSL+STAR) gerealiseerd worden. Als de NSL voor een deel langs hetzelfde tracé moet, dan zal deze op een aparte spoordijk gescheiden door een sloot moeten worden aangelegd. In het scenario waarbij ter hoogte van Dideldom een gezamenlijk station wordt gerealiseerd is een gedeelde spoordijk op het laatste stuk acceptabel (waarschijnlijk onvermijdelijk). Bij dubbelspoor STAR en ProRail dient een goede inrichting voor afscherming tussen de sporen te komen i.v.m. werken zonder nevenspoor BD.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00608	Ongelijkvloers kruisen	De NSL mag de STAR lijn ongelijkvloers kruisen mits dit geen risico's vormt voor de bedrijfsvoering van de STAR. Eventueel beperkt verhogen of verlagen van de STAR lijn	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00609	Grondtransacties	Tussen Wildervank (C.W. Lubbersstraat) en Nieuw Buinen worden geen gronden verkocht met uitzondering van eventuele kleine stukjes. Rondom Dideldom kunnen afspraken gemaakt worden om de gronden te verkopen/ruilen met de garantie dat de STAR kan rijden naar Dideldom en daar een eigen perron op het OV knooppunt krijgt.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00610	Nieuw Buinen - Musselkanaal	De STAR heeft de wens om de museumlijn Nieuw Buinen - Musselkanaal te herstellen om weer te gaan gebruiken. Als de gronden nodig zijn voor de NSL is verkoop bespreekbaar. Als de gronden nodig zijn voor andere zaken (wegen/fietspaden) dan is verkoop niet bespreekbaar. De STAR is opgericht om de spoorlijn Veendam-Musselkanaal te behouden.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00611	Perronlengte Veendam	De totale benodigde nuttige perronlengte STAR in Veendam is 180 meter (perronspoor)	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00612	Spoorlengte omlopen Veendam	De totale benodigde nuttige spoorlengte STAR in Veendam ten behoeve van omlopen is 200 meter (omloopsporen).	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00613	Perronlengte algemeen	De totale benodigde nuttige perronlengte STAR bij de aanpassing van een bestaand perron of de aanleg van een nieuw perron is 180 meter (perronspoor).	Definitief	Museumspoorlijn STAR Museumspoorlijn	Nader te onderzoeken Nader te
BEH-00614	Spoorlengte omlopen algemeen	De totale benodigde nuttige spoorlengte STAR bij de aanpassing van een bestaand spoor of de aanleg van een nieuw spoor ten behoeve van omlopen is 200 meter (omloopsporen).	Definitief	STAR Museumspoorlijn	onderzoeken Nader te
BEH-00615	Lengte kopspoor omlopen Veendam	Het kopspoor in Veendam wat gebruikt wordt om de lok om te kunnen laten lopen dient ten minste een nuttige opstellengte van 56 m te hebben. Deze lengte is gebaseerd op 2 Br52 lokken en 10m remmarge.	Definitief	STAR	onderzoeken

ProRail

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00616	Lengte kopspoor omlopen algemeen	Indien er aan het einde van een omloopspoor een kopspoor wordt aangepast of nieuw aangelegd dient deze ten minste een opstellengte van 56m te hebben. Deze lengte is gebaseerd op 2 Br52 lokken en 10m remmarge.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00617	Omgrenzingsprofiel	Het materieel van de STAR voldoet aan omgrenzingsprofiel PVR-GC.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00618	Baanvaksnelheid	De baanvaksnelheid van de STAR is 40 km/h. Bij aanpassingen en/of nieuwbouw geldt deze eis ook.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00619	Alternatieve spoorlijn Gieten	Als de STAR niet kan blijven rijden tussen (minimaal) Wildervank en Nieuw Buinen dient een spoorlijn naar Gieten (Grensweg) aangelegd te worden inclusief alle voorzieningen zoals een stationsgebouw, parkeerplaatsen, perrons en kruisingsmogelijkheden.	Definitief	STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00620	Emplacement Stadskanaal	Emplacement Stadskanaal dient volledig buiten het NSL traject te blijven. De NSL spoorlijn dient om het emplacement heen te lopen.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00621	Baanvak Stadskanaal-Veendam	Het baanvak Stadskanaal-Veendam dient volledig onafhankelijk van de NSL gebruikt te kunnen worden door de STAR. De STAR moet hier onvoorwaardelijk elke dag kunnen rijden op exact dezelfde basis zoals ze dit nu ook doet.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00622	Baanvak Stadskanaal-Musselkanaal	Het baanvak Stadskanaal-Musselkanaal dient volledig onafhankelijk van de NSL gebruikt te kunnen worden door de STAR. De STAR moet hier onvoorwaardelijk elke dag kunnen rijden op exact dezelfde basis zoals ze dit nu ook doet.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00623	Parkeren tbv bezoekers Stadskanaal	Er dienen 200 parkeerplaatsen te komen (blijven) voor de bezoekers van de STAR in Stadskanaal	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00624	Parkeren tbv bezoekers elders	Er dienen 100 parkeerplaatsen beschikbaar te zijn voor de bezoekers van de STAR op de plekken waar de STAR in de eindsituatie een perronspoor krijgt (Wildervank Veendam/Dideldom/Musselkanaal..)	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00625	Afscherming ProRail terrein	Het ProRail terrein moet goed afgeschermd zijn van het Star terrein met menswerend hekwerk. Toelichting: Afscherming heeft als doel de veiligheid voor de STAR medewerkers en bezoekers te waarborgen en ter voorkoming van vandalisme op het STAR terrein.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00626	Afsluiten Star terrein	Het terrein van de STAR dient middels hekken en poorten afgesloten te blijven.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00627	Museale uitstraling	De STAR is als geheel een museum en wil deze (oude) museale uitstraling behouden en waar mogelijk versterken.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken

ProRail

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00628	Hergebruik oude bruggen	Kunstwerken die ProRail saneert en die de STAR wil (be)houden dienen te vervallen aan de STAR. De STAR wijst een locatie aan waar deze kunstwerken afgeleverd en opgeslagen kunnen worden. Toelichting: In de baanvakken Stadskanaal-Musselkanaal en Stadskanaal-Gieten kunnen de kunstwerken mogelijk hergebruikt worden.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00629	Hergebruik sporen wissels en dwarsliggers	De vrijkomende materialen van de spoorlijn Stadskanaal-Veendam waar de STAR belang bij heeft dienen te vervallen aan de STAR. Het betreft hier o.a. onderstaande objecten: • Spoorstaven (incl. lasplaten en bouten) • Bevestigingsmiddelen • Kwalitatief goede houten en betonnen dwarsliggers • Ballast en grind (gezeefd >30mm zonder zand) • Wissels (compleet met wisselhouten in secties) • Stop-ontspoorblokken en stootjukken • Seinwezen objecten • Overweginstallaties De STAR wijst een locatie aan waar deze materialen afgeleverd en opgeslagen kunnen worden. Toelichting: De STAR wil de vrijkomende materialen gebruiken om de spoorlijn Stadskanaal-Musselkanaal en Stadskanaal-Gieten te kunnen bouwen/vernieuwen.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00630	Behoud hoge draaibrug Bareveld	De draaibrug Bareveld is de laatste hoge draaibrug die handmatig bediend wordt. Deze draaibrug dient behouden te blijven in de spoorlijn. Aanvulling: De brug Bareveld mag vastgelegd worden, zodat de draaibrug beschouwd wordt als een vaste brug.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00631	Inpassing STAR en NSL in Veendam (incl. spoorlijn Wildervank-Veendam)	en tussen Wildervank en Veendam staat de STAR open om hier het gesprek over aan te gaan om dit op een alternatieve manier op te lossen. Daarbij kan onder voorwaarden gedacht worden aan het verplaatsen van het eindpunt naar station Wildervank, mits we gecompenseerd worden voor wat we hebben in Veendam. Hierbij moet gedacht worden aan: • Perronspoor en omloopmogelijkheid • Replica stationsgebouw met dienstwoning, kaartverkoop, toiletgroep, horecagelegenheid (met vergunning), garage en terras. • Parkeergelegenheid • Aansluiting op hoofdspoor • Halte Wildervank als OV station (We geven de aansluiting op een treinstation niet op) • Aansluiting op hoofdspoor • Enz.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00632	Aansluiting op het hoofdspoor	Op station Veendam moet voor STAR een aansluiting op het hoofdspoor richting Zuidbroek/Groningen behouden blijven komende vanaf het perron STAR in Veendam, zodat treinen van het STAR spoor naar het ProRail spoor kunnen rijden en vice versa. Toelichting: Er dient zeker gesteld te worden dat in de dienstregeling er ook ruimte is om vanuit Stadskanaal naar Zuidbroek/Groningen te kunnen rijden. Indien dit qua spoorbezetting en conflictrijwegen niet mogelijk is dient een oplossing gevonden te worden in de vorm van extra infrastructuur (bijvoorbeeld een aansluitwissel op noordzijde omloopsporen STAR). Uitgangspunt is een dienstregeling met 70 km/h van Veendam naar Groningen/Onnen. Note: Als een ander aansluitpunt moet worden gekozen, geldt deze eis ook.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00633	STAR sporen en wissels in Veendam	De sporen en de wissels in Veendam die alleen door de STAR gebruikt gaan worden dienen uitgevoerd te worden in beton conform de OVS'n. De kwaliteit mag bruikbaar zijn. De kwaliteit van de bruikbare materialen moet voldoen aan de RLN00412 en RLN00415.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00634	Grondeigendom	Het perron, de sporen, wissels, stootjuk, schouwpaden ed. in Veendam die alleen door de STAR gebruikt gaan worden dienen eigendom te worden van de STAR inclusief het grondeigendom. Toelichting: De STAR kan, indien zij zelf eigenaar is, zelf het beheer over deze sporen voeren wat het proces vergemakkelijkt. Tevens zijn voor de STAR de kosten bij een incident veel beter beheersbaar (alles kan in eigen beheer worden opgelost en hersteld).	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00635	Treindetectie	De eventueel benodigde treindetectie dient zo uitgevoerd te worden dat de Arriva treinen en alle STAR voertuigen te allen tijde goed gedetecteerd worden.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00636	Toekomstig STAR tracé richting Gieten	In de toekomst wil de STAR richting Gieten kunnen rijden over het oude tracé van de spoorlijn Stadskanaal, Gieten, Rolde, Assen. De NSL dient deze optie open te houden en niet onmogelijk te maken. De STAR moet conflictvrij kunnen rijden tussen Stadskanaal en Gieten.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00637	Huidig STAR tracé richting Musselkanaal	Het moet voor de STAR mogelijk blijven om conflictvrij en zonder gebruik te maken van ProRail sporen vanaf Stadskanaal naar Musselkanaal te kunnen rijden. Het emplacement Stadskanaal en de spoorlijn Stadskanaal-Musselkanaal blijven volledig eigendom van de stichting Rangeer. Aanvulling: Indien in de toekomst de OV verbinding Veendam-Stadskanaal doorgetrokken wordt naar Emmen dient hiervoor een nieuw tracé te worden bepaald en aangelegd. De bestaande spoorlijn Stadskanaal-Musselkanaal blijft Bijzonder Spoor ten behoeve van museaal gebruik door de STAR. De spoorlijn blijft in eigendom van de stichting Rangeer.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00638	Restauraties en stationsgebouwen	De restauratie van de STAR in Veendam zijn open op dienstregelingsdagen en dienen ten allen tijde goed bereikbaar te zijn voor personeel, vrijwilligers, leveranciers en bezoekers.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00639	Veendam Verdiept fietstunnel / reizigers tunnel	Een eventueel verdiepte plein in Veendam dient op voldoende afstand van het stationsgebouw te komen voor de uitstraling, maar ook voor het beschermen van de fundering van het gebouw.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00640	Veendam Looprouten	Een looproute vanaf de weg naar het perron langs de noordelijke gevel van het stationsgebouw. Een pad van met een breedte van 5,0 m is hier voor voldoende.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00641	Aansluitwissel Dideldom	Indien er een OV knooppunt komt met de STAR en NSL in Dideldom dan dient er voor de STAR ook een mogelijkheid te komen dat zij in Dideldom de hoofdlijn op kan rijden richting Emmen en Zwolle.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00642	Machinisten STAR	De huidige en toekomstig nieuwe machinisten van de STAR mogen met de bevoegdheid volgens het huidige STAR VZS ook in de toekomst blijven rijden op de spoorlijn Stadskanaal-Veendam en Stadskanaal-Musselkanaal. De STAR machinisten krijgen een ontheffing voor de machinistenvergunning voor de emplacementen waar NSL en STAR elkaar tegenkomen.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00643	Materieel STAR	De STAR kan zijn rijdend materieel naar believen inzetten, zonder aan extra of strengere eisen te voldoen ten opzichte van de huidige exploitatie. In het VeiligheidsZorgSysteem (VZS) van de STAR is vastgelegd dat alle voertuigen in een reizigerstrein een geldige revisie moeten hebben. Deze eis geldt straks voor de emplacementen waar NSL en STAR elkaar tegenkomen. Toelichting: Dit houdt in dat de STAR op basis van zijn bestaande onderhoudsregime voor voertuigen mag blijven rijden tussen Veendam en Stadskanaal en tussen Stadskanaal en Musselkanaal. De tractievoertuigen hoeven niet uitgerust te worden met aanvullende beveiligingssystemen zoals ATB of ETCS. De beveiliging van het treinverkeer geschiedt door fysieke afscherming met wissels en veiligheidsschermen. De STAR krijgt een ontheffing voor het moeten hebben van een werkplaatserkenning voor het uitvoeren van het onderhoud van de voertuigen die tussen Veendam en Stadskanaal rijden.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00644	Grondverkoop	De STAR verkoopt enkel de gronden die strikt noodzakelijk zijn voor de realisatie van de NSL spoorlijn. Alle omliggende gronden blijven eigendom van de STAR. Toelichting: Dit kan tot gevolg hebben dat bestaande percelen kadastraal gesplitst moeten worden.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00645	Beheer en gebruik spoorlijn	Daar waar ProRail de sporen beheert en onderhoudt die de STAR gebruikt op zijn rijdagen mag de STAR deze eeuwigdurend gebruik van maken, zonder gebruiksheffing te betalen, en zonder anderszins kosten te hoeven maken.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00646	Personeel met een veiligheidsfunctie STAR	De overige medewerkers met een veiligheidsfunctie en toekomstig nieuwe medewerkers met een veiligheidsfunctie bij de STAR (treindienstleiders, chef treins, rangeerders) mogen met de bevoegdheid volgens het huidige STAR VZS ook in de toekomst dienst blijven doen op de spoorlijn Stadskanaal-Veendam en Stadskanaal-Musselkanaal.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00647	Realisatie project(fasering)	Er moet een werkbare fasering worden opgesteld voor de uitvoeringsfase, om tijdens de verbouwing van de spoorlijn de bedrijfsvoering van de STAR zo goed mogelijk open te houden. Toelichting: Tussen eerste paasdag en 31 oktober ligt het zwaartepunt van de dienstuitvoering van de STAR. Tijdens de ombouw van de spoorlijn heeft de STAR recht op een gelijkwaardige compensatie voor het niet kunnen rijden naar Veendam en/of Nieuw-Buinen.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00648	Geplande werkzaamheden	Bij werkzaamheden (onderhoudsrooster/projecten) dienen de TVP's afgestemd te worden met de STAR, zodat de TVP's gepland kunnen worden in weken/weekenden dat de STAR niet rijdt.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00649	Bodemverontreiniging	De STAR kan niet aansprakelijk gesteld worden voor mogelijkerwijs aanwezige (ernstige) bodemvervuiling van de verkochte gronden. De verkoop is inclusief de risico's van bodemsaneringen. Toelichting: NS Bodemsanering heeft in het verleden al op diverse plekken saneringen uitgevoerd op de spoorlijn Veendam-Stadskanaal en Stadskanaal-Musselkanaal.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00650	Eigendom spoorlijn	Als binnen 10 jaar na overdracht van de gronden de OV verbinding niet operationeel geworden is, vervalt het eigendom van de spoorlijn weer naar de STAR voor een bedrag van 1,- euro.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00651	Eigendom spoorlijn na beëindiging OV	Indien het OV op de lijn wordt gestaakt, om welke reden dan ook, vervalt automatisch het eigendom van de spoorlijn na 10 jaar weer aan de STAR voor een bedrag van 1,- euro. Dit omvat gronden, sporen, overwegen, kunstwerken, perrons etc.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00652	Beheer spoorlijn na beëindiging OV	Indien het OV op de lijn wordt gestaakt, om welke reden dan ook, zal ProRail het beheer en onderhoud van de spoorlijn blijven verzorgen totdat de spoorlijn weer voor het OV in gebruik wordt genomen, dan wel totdat het eigendom van de spoorlijn na 10 jaar weer kosteloos aan de STAR vervalt.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00653	Dienstregeling STAR	De STAR rijdt volgens een vooraf vastgestelde dienstregeling met als leidraad seizoen 2017, deze wordt jaarlijks vastgesteld, daarnaast kan de STAR 40 extra ritten rijden. Totaal aantal rijdagen STAR per jaar: • 50 rijdagen met 1,2 of 3 slagen per dag tussen Vdm en Skn volgens jaardienstregeling. Deze vinden hoofdzakelijk plaats tussen 10:00 uur en 18:00 uur op alle dagen van de week. • 40 charterritten met 1, 2 of 3 slagen per dag tussen Vdm en Skn. Deze vinden hoofdzakelijk plaats tussen 09:00 uur en 19:00 uur op alle dagen van de week.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken
BEH-00654	Bovenleiding	Omwille van veiligheid en uitstraling is het voor de STAR niet wenselijk dat er sporen zijn waar de STAR onder een bovenleiding rijdt.	Definitief	Museumspoorlijn STAR	Nader te onderzoeken

6.6 Waterschappen

6.6.1 Waterschap Hunze en Aa's

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00460	Hou rekening met de aanwezigheid van veen ten oosten van de Hondsrug	Veenlagen dienen ontgraven te worden en geven risico op extra kosten. Waterschap Hunze en Aa's heeft Veenlaag gekarteerd Tot 3m diepte in de stroom langs de Hondsrug. In sommige gevallen oxideert het veen nog, kan leiden tot bodemdalingen.	Definitief	Waterschap Hunze en Aa's	Nader te onderzoeken
BEH-00471	Optimaliseer het watersysteem	Er ligt koppelkans tussen spoorinfra en de wateropgave in het gebied ten noorden van Nieuw-Weerdinge - Valtherdiep, Valtherdijk, Mussel. De Provincie Groningen heeft daar ook een ecologische verbindingszone. Ga op zoek naar combinatie / koppelkansen tussen infra water en ecologie. (bijv. via natuurlijke oevers)	Definitief	Waterschap Hunze en Aa's	Nader te onderzoeken

6.6.2 Vechtstromen

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00406	Beperk het overstromingsrisico	Beschrijf en toon aan dat het plan geen verhoogd risico loopt op wateroverlast als gevolg van overstromingen. Indien er wel sprake is van verhoogt risico op wateroverlast als gevolg van overstromingen wordt er een overstromingsrisicoparaagraaf opgenomen in de waterparagraaf.	Definitief	Waterschap Vechtstromen	Nader te onderzoeken
BEH-00407	Ontwerp water- en bodemsturend	Hou bij de NSL rekening met weersextremen van nu en in de toekomst, kunnen we de risico's van wateroverlast en droogte minimaliseren en nadenken over locatie-specifieke aanpassingen om deze risico's te mitigeren.	Definitief	Waterschap Vechtstromen	Nader te onderzoeken
BEH-00408	Voorkom grondwateroverlast	Het plan mag geen nadelige invloed hebben op grondwater. Ontwerp met voldoende ontwateringsdiepte, het ontwerp mag grondwater niet permanent onttrekken en hou rekening met grondwater monitoring, voor- tijdens en na de bouw.	Definitief	Waterschap Vechtstromen	Nader te onderzoeken
BEH-00440	Compensatie voor ruimte voor water (retentiecompensatie)	De ruimte voor water die verdwijnt bij de uitvoering van het plan dient gecompenseerd te worden indien het tracé zich bevindt op een plek die staan aangegeven op de "retentiecompensatiekaart" of "normering regionale wateroverlast" en zijn aangemerkt als gebieden met 'frequentere water op maaiveld situaties'. Dit zijn gebieden waar de inundatiekans ligt tussen eens per jaar en eens per 10 jaar of 100 jaar.	Definitief	Waterschap Vechtstromen	Nader te onderzoeken
BEH-00442	Waterkwaliteit handhaven	Zorg dat het ontwerpplan geen schadelijke gevolgen voor de waterkwaliteit en ecologie heeft (milieubelastende activiteiten).	Definitief	Waterschap Vechtstromen	Nader te onderzoeken

ProRail

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00446	Compensatie bij toename verhard oppervlak	Geef aan bij een toename van verhard oppervlak hoe met hemelwater wordt afgevoerd en verhard oppervlak wordt gecompenseerd.	Definitief	Waterschap Vechtstromen	Nader te onderzoeken
BEH-00447	Klimaatadaptatie stresstest	Voer voor het ontwerp / plan een stresstest uit via klimaatatlas.nl. Bepaal hiermee of er DPRA-knelpunten (Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie) zijn en definieer oplossingen.	Definitief	Waterschap Vechtstromen	Nader te onderzoeken
BEH-00448	Afvoer hemelwater	Voer hemelwater zo min mogelijk af via riolering. Afvoer via oppervlaktewater of bodeminfiltratie in het gebied is het uitgangspunt.	Definitief	Waterschap Vechtstromen	Nader te onderzoeken
BEH-00457	Extra aandacht voor wateraspecten tussen Dalen en Emmen	Tussen Dalen en Emmen kruist het spoor een beekdal, waardoor een hoog inspanningsniveau geldt voor water- en bodemsturend ontwerpen. (Zie Geschiktheidskaart voor bebouwing in Vechtstromen). https://experience.arcgis.com/experience/d77a1253c7084f618fffb902190b3759	Definitief	Waterschap Vechtstromen	Nader te onderzoeken
BEH-00459	Bestrijding invasieve exoten	Voorkom dat invasieve exoten zich verspreiden t.g.v. bouw activiteiten. Zorg bijv. voor actieve bestrijding bij het bouwrijp maken van het gebied.	Definitief	Waterschap Vechtstromen	Nader te onderzoeken

6.7 Nutsbedrijven

6.7.1 Gasunie

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00523	Raakvlak Gasunie leidingen met spoortracé Emmen (N391)	Zorg dat Gasunie leidingen zo min mogelijk geraakt worden. Met name bij een tracé langs de rondweg bij Emmen (N391) is er een groot raakvlak aangezien aan beide zijden een grote gasleiding ligt.	Definitief	Gasunie	Nader te onderzoeken

6.8 Het Rijk

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00002	Zero emissie exploitatie	Bij de exploitatie van de spoorlijn mogen er geen schadelijk stoffen vrijkomen. M.a.w. dieseltreinen worden uitgesloten. De techniekkeuze voor tractie van treinen (partiele elektrificatie, batterij en / of waterstof) wordt onderdeel van de MIRT verkenning.	Definitief	Rijksoverheid	Gehonoreerd
BEH-00003	Loslaten standstill principe overwegen	Hanteer vanuit kostenoptiek een ruime interpretatie van het standstillprincipe en werk daartoe verschillende scenario's uit, en daarbij minstens een scenario uit te werken waarin op de wegen met de laagste verkeersintensiteit beveiligde overwegen in plaats van onderdoorgangen worden toegepast	Definitief	Rijksoverheid	Gehonoreerd
BEH-00074	Water en bodemsturend	"Water en bodem sturend" is een nationale beleidsvisie die stelt dat de natuurlijke kenmerken van water en bodem leidend zijn bij ruimtelijke ontwikkeling. Nieuwe projecten, zoals woningbouw of infrastructuur, moeten rekening houden met de mogelijkheden en beperkingen van het bodem-watersysteem. Doel is een klimaatbestendig en robuust ingericht Nederland.	Definitief	Rijksoverheid	Nader te onderzoeken
BEH-00075	Verbeteren OV-bereikbaarheid regio	De Nedersaksenlijn heeft tot doel de ov-bereikbaarheid tussen Groningen-Veendam-Stadskanaal-Westerwolde-Emmen-Hardenberg-Twente/Zwolle te verbeteren.	Definitief	Rijksoverheid	Gehonoreerd
BEH-00076	Verkorten OV-reistijd	De Nedersaksenlijn heeft tot doel de ov-reistijd in het gebied te verkorten.	Definitief	Rijksoverheid	Gehonoreerd
BEH-00077	Verkleinen autoafhankelijkheid	De Nedersaksenlijn heeft tot doel de autoafhankelijkheid in het gebied te verkleinen.	Definitief	Rijksoverheid	Gehonoreerd
BEH-00078	Integreren van stations in omgeving	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.	Definitief	Rijksoverheid	Overdragen

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00079	Verbeteren van OV-verbinding NL en Dld	Het bijdragen aan een verbeterde ov-verbinding tussen Nederland en Duitsland, door overstapmogelijkheden bieden op diverse stations op treinverbindingen naar Duitsland.	te Definitief	Rijksoverheid	Nader te onderzoeken
BEH-00218	Onderzoek alternatieven voor de STAR	Onderzoek of het huidige STAR spoor de beste keuze is in relatie tot een volledig nieuw tracé voor de Nedersaksenlijn. Mocht reactivering daarin de beste keuze zijn, dan is het uitgangspunt dat er geen museumdienst uitgevoerd kan worden op een doorgaande spoorlijn vanwege de spoorveiligheid. Met de STAR wordt dan het gesprek gevoerd over haalbare oplossingen voor de stichting STAR en voor de Nedersaksenlijn.	Definitief structurele	Rijksoverheid	Nader te onderzoeken
BEH-00361	Bieden ruimte voor Militaire mobiliteit	Het is van belang dat de Nedersaksenlijn voldoende ruimte biedt (Profiel Vrije Ruimte) voor militaire transporten per spoor. Nader onderzoek moet uitwijzen welke eisen hierbij horen.	Definitief	Rijksoverheid	Nader te onderzoeken
BEH-00362	Mogelijkheid voor goederenvervoer open houden	Er is geen nationaal spoorgoederen modal-shift beleid. Alleen voor goederen richting Duitsland. Het betreft dus bieden van de mogelijkheid.	Definitief het	Rijksoverheid	Nader te onderzoeken
BEH-00363	Biedt alternatief voor 'bottleneck' Zwolle Meppel	De Nedersaksenlijn kan dienen als omreisroute op het moment dat het traject Zwolle-Meppel gestremd is. Dit hoeft niet de meest efficiënte route te zijn. Het gaat primair om borgen van bereikbaarheid, niet een korte reistijd. Onderzoek daarbij de mogelijkheid of bij geplande werkzaamheden de HRN treinen via Nedersaksenlijn door kunnen rijden naar Groningen.	Definitief	Rijksoverheid	Nader te onderzoeken
BEH-00364	Nedersaksenlijn realiseren binnen budget	Taakstellend budget van rijksoverheid is voor Nedersaksenlijn is € 2,1 mld.	Definitief	Rijksoverheid	Nader te onderzoeken
BEH-00365	Nedersaksenlijn voorzien van ERTMS	Toepassen van gangbare, beproefde en toekomstvaste systemen heeft de voorkeur. Omdat ERTMS de nieuwe norm is voor treinbeveiliging, heeft het dus ook de voorkeur dat deze toegepast wordt op de Nedersaksenlijn	Definitief	Rijksoverheid	Nader te onderzoeken
BEH-00366	Nedersaksenlijn Elektrificeren	Vanuit Zero-emissie ambitie, ook voor noordelijke lijnen, is rijden van dieseltreinen niet meer wenselijk. Daarbij heeft het toepassen van gangbare, beproefde en toekomstvaste systemen de voorkeur. De Rijksoverheid geeft daarom de voorkeur aan het elektrificeren (toepassen van bovenleiding) van de spoorlijn tussen Emmen en Veendam. Het uitgangspunt daarbij is dat vanaf Veendam de Noordelijke Lijnen geëlektrificeerd zullen worden uit een ander budget: Zie motie Pierik en de Hoop	Definitief	Rijksoverheid	Nader te onderzoeken
BEH-00367	In beeld brengen gevolgen voor Concessies	Op dit moment is het nog onduidelijk hoe de marktordening/consessieverlening er in de toekomst uit zal zien. De Rijksoverheid vraagt effecten/mogelijkheden van de Nedersaksenlijn en bedieningsmodellen op de indeling van / aansluiting op Concessies in beeld te brengen.	Definitief	Rijksoverheid	Nader te onderzoeken

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00368	Effecten minimaliseren	Tracébepalende ontwerpprincipes voor inpassing van de Nedersaksenlijn uitwerken teneinde effecten op de leefomgeving te minimaliseren. Het betreft onder andere de volgende aspecten: - Zoveel mogelijk volgen van bestaande infra (voorkomen nieuwe doorsnijdingen) - Ontzien Begraafplaatsen (doorsnijding voorkomen) - Ontzien van bestaande woningen - Niet door Natura2000, NNN mijden, waterwingebieden, planologisch - Voorkomen meermaals kruisen van bestaande infrastructuur	Definitief	Rijksoverheid	Nader te onderzoeken
BEH-00369	Handhaven functionaliteit kruisingen	Sober en doelmatige aanleg van de Nedersaksenlijn is noodzakelijk om binnen budget te kunnen blijven. Dit betekent dat de functionaliteit van kruisingen gehandhaafd blijft, tenzij.... Slechts met aanvullende financiering vanuit vragende partij is het wijzigen van de functionaliteit van kruisingen mogelijk.	Definitief	Rijksoverheid	Nader te onderzoeken
BEH-00370	Water en bodem sturend	Dit vertaalt zich onder andere in minimalisering van grondbeslag en materiaalgebruik, zo min mogelijk verharde/versteende oppervlakken, anticiperen op veranderende regenbuien (korter, meer heviger), en andere (hogere) waterpeilen. Opmerking: In gesprek met waterschappen deze behoefte verder aanscherpen/concretiseren	Definitief	Rijksoverheid	Nader te onderzoeken
BEH-00371	Ruimte bieden aan meekoppelkansen	Indien er realistische en volledige financiering tegenover staat, kunnen meekoppelkansen meegenomen worden bij aanleg van de Nedersaksenlijn	Definitief	Rijksoverheid	Nader te onderzoeken
BEH-00372	Ontwerp en optimaliseer LifeCycleCost van NSL	Het is belangrijk om ook rekening te houden met de instanthoudingskosten van de Nedersaksenlijn. Hiervoor is het wenselijk dat LCC-kosten in beeld gebracht worden en het ontwerp geoptimaliseerd wordt op basis van LCC-analyse	Definitief	Rijksoverheid	Nader te onderzoeken
BEH-00373	Voorkomen inframaatregelen op baanvak Almelo - Enschede	Om kosten te beperken is het wenselijk om te voorkomen dat er inframaatregelen nodig zijn op het baanvak Almelo - Enschede	Definitief	Rijksoverheid	Nader te onderzoeken
BEH-00374	Beperken NSL op bestaand station Almelo	Om kosten te beperken is het wenselijk om te voorkomen dat er (ingrijpende) aanpassingen nodig zijn op/aan station Almelo. Transferveiligheid moet geborgd zijn, maar een grootschalige verbouwing van Station Almelo is geen doel van dit project.	Definitief	Rijksoverheid	Nader te onderzoeken
BEH-00375	Bieden goede ontsluiting van stations	Draag bij aan het potentieel voor gebiedsontwikkeling rondom stations door met de ontsluiting van stations en aansluiting op openbare ruimte te anticiperen op deze ontwikkelingen.	Definitief	Rijksoverheid	Overdragen
BEH-00376	Bieden welkome en aangename stationsomgeving	Maak reizen met de Nedersaksenlijn aantrekkelijk door een fijne en sociaal veilige omgeving te bieden voor reizigers	Definitief	Rijksoverheid	Nader te onderzoeken

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00377	Bieden goede aansluiting op treinen naar Duitsland	Het is van belang dat de Nedersaksenlijn voorziet in een goede aansluiting op treinen naar Duitsland. Dit betreft in ieder geval de aansluiting op de Bentheimer-Eisenbahn vanuit Coevorden, DB vanuit Enschede en euregio en DB vanuit Hengelo.	Definitief	Rijksoverheid	Nader te onderzoeken
BEH-00378	Optimale balans tussen bereikbaarheid en reistijd	Er moet een optimale balans gevonden worden tussen enerzijds het verbeteren van de (OV-)bereikbaarheid voor een zo groot mogelijke groep en anderzijds het bieden van een aantrekkelijk reisproduct (relevante bestemmingen, korte reistijd en concurrentievermogen trein). Nieuwe Stations bij grotere kernen met groot reizigerspotentieel en/of in combinatie met aanzienlijk gebiedsontwikkeling genieten de voorkeur	Definitief	Rijksoverheid	Nader te onderzoeken
BEH-00379	Onderzoeken tracé rond Emmen langs N-391	Om een tracé door de Emmer Dennen te voorkomen, vraagt de Rijksoverheid de mogelijkheden voor een tracé rond Emmen, langs N-391, in beeld te brengen	Definitief	Rijksoverheid	Gehonoreerd
BEH-00380	Onderzoeken verplaatsing Station Emmen	Onderzoek alternatieve locatie voor station Emmen ten zuiden van het bestaande station met als doel het verbeteren van bereikbaarheid bestemmingen in Emmen zelf en de potentie voor gebiedsontwikkeling. Bijvoorbeeld bij de Van Schaikweg.	Definitief	Rijksoverheid	Gehonoreerd
BEH-00381	Zorgvuldig omgaan met kwaliteit van Emmer Dennen	Kwaliteit van Emmer Dennen zoveel als mogelijk behouden bij inpassing van de Nedersaksenlijn	Definitief	Rijksoverheid	Nader te onderzoeken
BEH-00382	Zorgvuldig omgaan met landschappelijke waarden Nedersaksenlijn	Het is van belang dat landschappelijke waarden zoveel als mogelijk behouden blijven bij inpassing van de Nedersaksenlijn	Definitief	Rijksoverheid	Gehonoreerd
BEH-00383	waarde voor huidige inwoners	Naast de potentie voor gebiedsontwikkeling is het van belang dat de Nedersaksenlijn voor de huidige inwoners van het gebied aantrekkelijk is. Dit betekent dat de stations goed en snel bereikbaar zijn, op een korte afstand van een zo groot mogelijk groep (herkomst), in de buurt van voorzieningen (bestemmingen) en een aantrekkelijk lijnvoering bieden (de juiste bestemmingen/mogelijkheden met een zo kort mogelijke reistijd)	Definitief	Rijksoverheid	Nader te onderzoeken
BEH-00384	Sociaal veilige stations in een sociaal veilige omgeving	Om het gebruik van de Nedersaksenlijn aantrekkelijk te maken en te houden, is het van belang dat reizigers gebruik kunnen maken van aangename en sociaal veilige stations. Dit geldt met name voor stations Emmen, waar nu al sociale veiligheidsissues zijn en mogelijk ook het mogelijk nieuwe station Ter Apel.	Definitief	Rijksoverheid	Gehonoreerd
BEH-00385	Onderzoeken tracé langs N-366 rond Stadskanaal	Om nieuwe doorsnijdingen in het cultuurhistorische veenlandschap te voorkomen en de Nedersaksenlijn in te passen met minimale impact op woningen en omwonenden, vraagt de Rijksoverheid de mogelijkheden voor een tracé bij Stadskanaal langs de N-366 (en deels Kanaal Veendam-Musselkanaal) te onderzoeken	Definitief	Rijksoverheid	Nader te onderzoeken
BEH-00386	Onderzoek Stationslocatie nabij Stationslaan	Een stationslocatie aan de westzijde van Stadskanaal, in het verlengde van de Stationslaan, lijkt aantrekkelijk voor bestaande inwoners, op korte loopafstand van voorzieningen (bestemming: centrum) en heeft mogelijk potentie voor gebiedsontwikkeling aan de westzijde. De Rijksoverheid vraagt de mogelijkheden voor een station op deze locatie te onderzoeken.	Definitief	Rijksoverheid	Nader te onderzoeken

ProRail

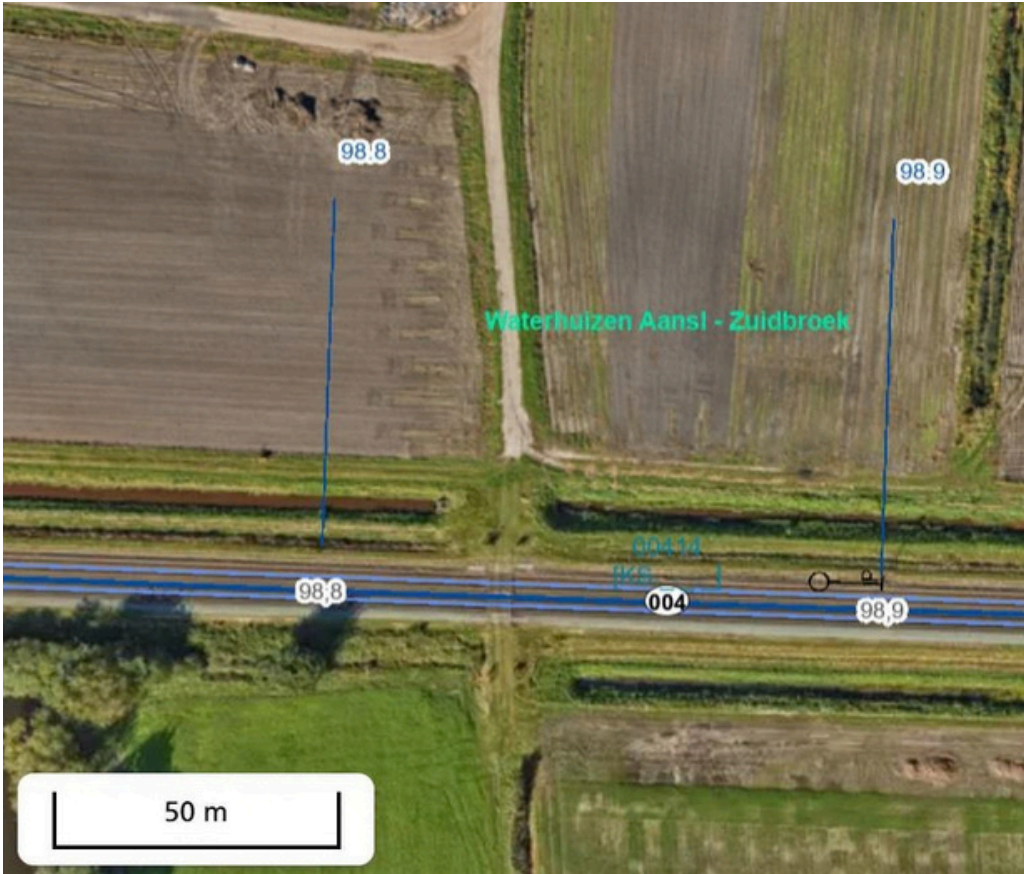
ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00387	Onderzoek opnemen Hoogezand-Sappemeer in lijnvoering Nedersaksenlijn	Indien mogelijk is het opnemen van een station in Hoogezand-Sappemeer in de lijnvoering van de Nedersaksenlijn gewenst vanwege het aanzienlijke reizigerspotentieel. De Rijksoverheid vraagt te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn voor haltering van de Nedersaksenlijn in Hoogezand-Sappemeer	Definitief	Rijksoverheid	Nader te onderzoeken
BEH-00388	Voorkomen maatregelen op de stations van Zwolle en Groningen	Om binnen budget te kunnen blijven is het van belang dat grootschalige en kostbare ingrepen worden voorkomen. Het behoud van de "knopen" Groningen en Zwolle en het voorkomen van aanpassing van infra/station Zwolle en Groningen is daarvoor wenselijk.	Definitief	Rijksoverheid	Nader te onderzoeken
BEH-00389	Zorgvuldig omgaan met omwonenden en inwoners	Het is van belang dat inwoners en omwonenden goed betrokken worden in de planvorming voor de Nedersaksenlijn. Hierbij dient in de participatie en communicatie. onderscheid gemaakt te worden naar de inwoners (met vooral baten) en omwonenden (die ook overlast kunnen ervaren)	Definitief	Rijksoverheid	Gehonoreerd

ProRail

6.9 ProRail

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00072	Regels bij gebruik oude spoorlijn Veendam Stadskanaal	In het geval de STAR spoorlijn - Veendam - Stadskanaal (deels) gereactiveerd wordt- en hergebruik van het baanlichaam gewenst is gaan we uit van RLN00414-4 verbouwniveau. D.w.z. de spoorbaan dient te worden getoetst op RC3 verbouwniveau D4/100.	Definitief	ProRail Asset Management (AM)	Gehonoreerd
BEH-00073	Nieuwbouw baanlichaam	Een nieuw baanlichaam dient te voldoen aan OVS00056. Deze verwijst naar Eurocode waarbij een beladingsklasse van E5 aangehouden dient te worden (25 ton aslast). Hier kan alleen van worden afgeweken via een ontheffing bij IL en T.	Definitief	ProRail Asset Management (AM)	Gehonoreerd

ProRail

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00099	Saneren overweg km 98,83	Houdt er rekening mee dat deze (NABO) overweg tussen Hoogezand en Zuidbroek niet is gesaneerd maar dat dat wel zeer gewenst is. Het nabijgelegen (beton) en bouwstoffen bedrijf Olthoff is rechthebbende en wil graag een spooraansluiting. 	Definitief	ProRail	Nader te onderzoeken
BEH-00216	Light infrastructuur	Onderzoek de mogelijke kostenbesparingen die gehaald kunnen worden door (super) light infrastructuur en implicaties op goederenvervoer.	Definitief	ProRail Capaciteitsmanagement (CM)	Nader te onderzoeken

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00345	Aandacht voor timing	Bij opening van het station / de NSL moet de reiziger direct een goede reiservaring geboden worden. We hebben maar één kans om potentiële gebruikers te verleiden om van de NSL gebruik te gaan maken. Bij opening van de NSL moet het station volledig af zijn en direct een overtuigende, betrouwbare reiservaring bieden.	Definitief	ProRail Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00346	Integrale ontwikkeling station en omgeving	Stem station af op gebiedsontwikkeling zodat deze elkaar functioneel en ruimtelijk versterken en niet belemmeren. Een goed functionerend OV-knooppunt (Infra en transfer) versterkt de potentie voor hoogwaardige en waardevolle gebiedsontwikkeling en omgekeerd.	Definitief	ProRail Stations	Overdragen
BEH-00347	Redeneer vanuit het belang van de Reiziger	Ontwerp de lijn en de lijnvoering in het belang van de reiziger: Bied een aantrekkelijk reisproduct (voldoende frequent, relatief kort in de trein) met goede aansluitingen (overstap) op voor- en natransport en bied passende voorzieningen in relatie tot de reis- en wachttijden	Definitief	ProRail Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00348	Goede aansluitingen op voor- en natransport	Efficiënt, Veilig, Korte loopafstand, toegankelijk, betrouwbaar, snel en voorzien van gemak. Ontwerp voor korte, logische en veilige looproutes tussen fiets, bus, (deel)auto en perron	Definitief	ProRail Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00349	Sociaal Veilige Stations in sociaal veilige omgeving	Zorg voor overzichtelijke stations, goede zichtlijnen, beperk obstakels en goede verlichting conform landelijke veiligheidsnormen. Voorkom blinde hoeken, pas transparante materialen toe en richt looproutes logisch in.	Definitief	ProRail Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00350	Robuuste station (vandalismegevoeligheid)	maak stations degelijk en robuust vanwege risicoprofiel en reisafstanden voor monteurs. - Pas waar mogelijk hellingbanen toe in plaats van liften om kwetsbaarheid te verminderen en beheer te vereenvoudigen. - Gebruik vandalismebestendige materialen zoals gelaagd glas, RVS en anti-graffiti-coatings.	Definitief	ProRail Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00351	Passende voorzieningen voor gebruikers	Biedt voorzieningen die aansluiten op (gedrag en wensen van) beoogde gebruikers van de Nedersaksenlijn (reisafstand, leeftijd, modaliteit voor- en natransport ed.) en stimuleer waar mogelijk de mobiliteitstransitie naar duurzamer vervoer. Bijvoorbeeld: Voorzie in voldoende fietsparkeerplaatsen bij stations op een aantrekkelijke locatie met hoog autobezit om overstap auto naar fiets aantrekkelijk te maken.	Definitief	ProRail Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00352	Klimaatrobuuste stations	Stations moeten goed blijven functioneren ongeacht de weersomstandigheden. Voorkom overlast en issues, tref maatregelen. - Voorkom wateroverlast door regenwaterafvoer die berekend is op extreme buien. - Voorkom hittestress door te voorzien in schaduwplekken en lichte materialen. Maak hierbij gebruik van ontwerpuitgangspunten voor 'Klimaatadaptieve stations' van Bureau Spoorbouwmeester'	Definitief	ProRail Stations	Nader te onderzoeken

ProRail

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00353	Realiseer duurzame stations	ProRail streeft naar klimaatneutrale infrastructuur. Schenk aandacht aan de volgende thema's: Energie: Een duurzaam spoorenergiesysteem dat zijn rol speelt in de energietransitie, Materialen: Een station gebouwd van duurzame, secundaire en herbruikbare materialen om milieukosten te reduceren. (CO2 Neutraal). Natuur: het station als rijke ecologische zone in het Nederlandse landschap om biodiversiteit te behouden of te verbeteren.	Definitief	ProRail Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00354	Maak bestaande en nieuwe stations geschikt voor verwachte reizigersgroei	Realiseer nieuwe stations en pas bestaande stations aan op basis van verwachte reizigersaantallen op het gebied transfercapaciteit (perronbreedte, tunnels, stijgpunten), transferkwaliteit en andere voorzieningen van ProRail (fietsparken)	Definitief	ProRail Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00355	Maak gebruik van bestaande, waardevolle elementen uit het verleden	Beoordeel per locatie welke historische elementen bijdragen aan reizigersbeleving én duurzaam beheer. Onderzoek kansen bijvoorbeeld in Stadskanaal: STAR	Definitief	ProRail Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00356	Logische inrichting en organisatie van energievoorziening op stations	Aandacht voor scheiden energienetwerk tussen de verschillende energiesystemen die op en rond het station aanwezig zijn. Betreft bijvoorbeeld ProRail Stations, treinbeveiliging en bovenleiding, NS Stations en gemeentes.	Definitief	ProRail Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00357	Aandacht voor beschutting op stations	Bied voldoende beschutting tegen wind en regen voor reizigers op perrons. Plaats perronoverkappingen die minimaal bescherming bieden tegen regen en wind, afgestemd op de lokale windrichting en het open landschap langs de NSL.	Definitief	ProRail Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00358	Voorzien in voldoende perronlengte	De perronlengte moet op de gehele lijn geschikt zijn voor de in de toekomst voorziene treinseries (treinsamenstelling) en uitbreidbaar blijven: Eenduidig en toekomstvast	Definitief	ProRail Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00359	Pas stationskwartier toe bij ontwikkeling omgeving	Ontwikkel de stationsomgeving cf. de ontwerpprincipes uit de visie 'Het Nieuwe Stationskwartier'.	Definitief	ProRail Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00486	Biedt aantrekkelijke wachtruimte bij stations	Zoek naar mogelijkheden om een betere wachtvoorziening te bieden dan volgens de Ontwerpvoorschriften van ProRail voorgeschreven. Vanwege de locatie van stations en relatief lange wachttijden (indien aansluiting wordt gemist bijvoorbeeld) op de Nedersaksenlijn is een comfortabele wachtvoorziening voor reizigers van grote toegevoegde waarde.	Definitief	ProRail Stations	Nader te onderzoeken

ProRail

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00487	Zorgvuldig positioneren van bovenleidingsportalen op stations	Als voor elektrificatie wordt gekozen met een bovenleiding; Heb extra aandacht voor de positionering van bovenleidingsportalen op stations. Voorkom dat deze als hindernis (fysiek, ruimtelijk of in zichtlijnen) op een perron worden gepositioneerd. Voorstel: Deze kunnen we nog generieker maken zodat ook andere 'spoorse elementen' op en nabij stations hier onder vallen	Definitief	ProRail Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00488	Stem haltering en inrichting stations op elkaar af	Houd bij de inrichting van het station rekening met de halteerpositie van trein, zodat deze het gebruik door reizigers optimaal faciliteert	Definitief	ProRail Stations	Nader te onderzoeken
BEH-00526	Aansluiting op knoop Zwolle	De treindienst dient aansluiting op de dienstregelingsknoop rond X. 15 en X.45	Definitief	ProRail Capaciteitsmanagement (CM)	Nader te onderzoeken
BEH-00527	Aansluiting op de knoop Groningen	De treindienst dient aansluiting op de dienstregelingsknoop rond X. 15 en X.45	Definitief	ProRail Capaciteitsmanagement (CM)	Nader te onderzoeken
BEH-00528	Aansluiting op de knoop Hengelo	De treindienst dient aansluiting op de dienstregelingsknoop rond X. 15 en X.45	Definitief	ProRail Capaciteitsmanagement (CM)	Nader te onderzoeken
BEH-00529	Emmen NCBG gebied opheffen	Vanuit operationeel oogpunt is het wenselijk de (opstel- en rangeer) sporen onder centraal bediend gebied, procesleiding te brengen, het is niet wenselijk het NCBG gebied te Emmen te handhaven	Definitief	ProRail Verkeersleiding (VL)	Nader te onderzoeken
BEH-00530	Logische knip in PPLG en werkplekken op de VL-post	Zorg voor een logische knip in de PPLG en evt. benodigde werkplekken voor de VL posten. Betrek Verkeersleiding in de keuzes, om dit goed in te kunnen schatten zijn railverkeerstechnische schemas nodig.	Definitief	ProRail Verkeersleiding (VL)	Nader te onderzoeken
BEH-00531	Robuustheid dienstregeling	Zorg voor voldoende buffer / robuustheid in de dienstregeling NSL. De aanpalende trajecten liggen heel kritisch (bijv. Wunderline) en zijn gevoelig voor storingen. De oplossing moet gezocht worden in dubbelsporigheid omdat daarmee de vertraging er uit gereden kan worden.	Definitief	ProRail Verkeersleiding (VL)	Nader te onderzoeken

6.10 Rijkswaterstaat

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00477	N33 Zuid verbreding is gereed	Het onderhoud van de N33- Zuid (Assen-Zuid – knppnt Zuidbroek) is middels een DBFM contract in de markt gezet. Eventuele aanpassingen aan assets vragen vroegtijdige afstemming met Rijkswaterstaat en de DBFM aannemer (Poort van Noord),	Definitief	Rijkswaterstaat	Gehonoreerd
BEH-00478	N33 Midden wordt verdubbeld	Vanuit 'Nij Begun' heeft het Rijk geld beschikbaar gesteld voor herstart van N33 Midden (Zuidbroek – Appingedam) te verdubbelen, MIRT Planstudie Mocht dit in het invloedsgebied komen dan daar rekening mee houden.	Definitief	Rijkswaterstaat	Nader te onderzoeken
BEH-00479	N33 Noord verbreding	DGMO start in 2026 Mirt Verkenning om de N33 Noord (Eelwerderbrug – Eemshaven) te verbreden. Mocht dit in het invloedsgebied komen dan daar rekening mee houden.	Definitief	Rijkswaterstaat	Nader te onderzoeken
BEH-00480	A37 raakvlak	Mocht er aan het viaduct iets moeten wijzigen dan graag vroegtijdig contact leggen.	Definitief	Rijkswaterstaat	Nader te onderzoeken
BEH-00481	Busnetwerk	Wat verandert er aan het busnetwerk en welk effect heeft dit op de drukte op de wegen.	Definitief	Rijkswaterstaat	Overdragen
BEH-00482	Autogebruik	Breng in beeld hoe het auto- en het autogebruik als gevolg van de NSL veranderd en daarmee druk op de rijksweegen.	Definitief	Rijkswaterstaat	Overdragen
BEH-00483	Ring Zuid A7 en A28 moet langer renderen	De derde rijstrook moet worden voorkomen op snelwegen die vanaf Zuid (A28) Oost en West (A7) de stad binnenkomen. Om dit mogelijk te maken moet het OV rondom Groningen verbeteren en aantrekkelijker worden.	Definitief	Rijkswaterstaat	Overdragen
BEH-00484	Vervangen Brug A7 westerwoldse aa	De vervanging en renovatie (Vernieuwing) van de brug (A7) Westerwoldse Aa niet gelijktijdig uitvoeren met treinstremmingen op Groningen Winschoten.	Definitief	Rijkswaterstaat	Nader te onderzoeken

6.11 Staatsbosbeheer

ID	Behoeftenaam	Omschrijving	Status	Heeft initiator organisatie	Advies honorering
BEH-00514	Ecologische verbinding Emmer Dennen en Valtherbos moet behouden blijven	De Emmerdennen zijn een uniek bos dat nu nog in verbinding staat met het Valtherbos en daarmee met de rest van de natuur op de Hondsrug.	Definitief	Staatsbosbeheer	Nader te onderzoeken
BEH-00515	Voorkomen dat de Emmerdennen geïsoleerd de rest van de natuur op de Hondsrug raken	De Emmerdennen zijn een uniek bos dat nu nog in verbinding staat met het Valtherbos en daarmee met de rest van de natuur op de Hondsrug.	Definitief	Staatsbosbeheer	Nader te onderzoeken
BEH-00516	Zorg dat er een tweede verbidingszone komt tussen Emmer dennen en Valtherbos	De Emmerdennen zijn een uniek bos dat nu nog in verbinding staat met het Valtherbos en daarmee met de rest van de natuur op de Hondsrug. De huidige verbinding is ook niet breed. Een tweede verbinding kan het gebied verbeteren.	Definitief	Staatsbosbeheer	Nader te onderzoeken
BEH-00517	Mens en dier separaat	Kruisingen met het spoor voor mensen op een andere plek dan de dieren	Definitief	Staatsbosbeheer	Nader te onderzoeken
BEH-00518	Zoveel mogelijk ecologie voor je geld	Zorg dat niet alle geld op 1 punt ingezet wordt. Mogelijk kan met hetzelfde geld meer gedaan worden als het breder wordt ingezet.	Definitief	Staatsbosbeheer	Nader te onderzoeken
BEH-00519	Eventuele keileem die opgegraven heeft Staatsbosbeheer wel belangstelling voor.	De keileem die opgegraven wordt wil Staatsbosbeheer gebruiken voor het maken van dijken rondom hoogveen gebieden.	Definitief	Staatsbosbeheer	Nader te onderzoeken
BEH-00520	Houdt rekening met een bijzondere grondsituatie met diverse waterputten	In het gebied is de grondsituatie bijzonder.	Definitief	Staatsbosbeheer	Nader te onderzoeken
BEH-00521	Grondwaterstand moet op de Hondsrug zo hoog mogelijk blijven	Omdat anders de grondwater standen in het natura 2000 gebied Bargerveen niet wordt verlaagd	Definitief	Staatsbosbeheer	Nader te onderzoeken
BEH-00522	kunnen er meidoorn hagen komen langs het spoor in plaats van hekwerken/.	Zoom mantelvegetatie kan daarbij ook een rol spelen. tbv de sleedoornpage.. Door een meidoornhaag kom je slechter heen dan door een hek.	Definitief	Staatsbosbeheer	Nader te onderzoeken

7 ADVIES/ TOT SLOT

De complexiteit van het project wordt in sterke mate bepaald door het grote aantal keuzes dat in een relatief korte tijd gemaakt moet worden. Het is daarbij niet zinvol om alle vraagstukken op detailniveau uit te werken. In veel gevallen is dat detailniveau niet nodig om tot een goede en onderbouwde keuze te komen.

Tegelijkertijd is het duidelijk dat er keuzes gemaakt móeten worden. Niet alles kan. Er is sprake van een 'enigszins taakstellend' budget. Daarbinnen zal invulling gegeven moeten worden aan een nader te bepalen optimale mix van de gestelde ambities en doelstellingen. Dat is een uitdaging. Het is van belang om te sturen op prioriteiten en het gezamenlijke doel scherp voor ogen houden: het waarmaken van verbetering van de brede welvaar in de regio Zuidoost Groningen en Zuidoost Drenthe.

Het is daarom essentieel om het juiste abstractieniveau te hanteren: hoog genoeg om tempo te maken en keuzes mogelijk te maken, maar waar nodig diep genoeg om haalbaarheid en maakbaarheid aan te tonen. Richt de verdere studie op de hoofdthema's: stations, stationslocaties, tracé, dienstregeling en overwegen.

Verdiep alleen daar waar het noodzakelijk is om een keuze te kunnen onderbouwen of risico's inzichtelijk te maken. Hanteer daarbij het principe: zo globaal als mogelijk, zo specifiek als nodig.

Revisiegegevens

#	Versie	Datum	Hoofdstuk/paragraaf	Wijziging
1	0.1	27 mei 2026	Volledig	Initiëleversie
2	1.0	22 juni 2026	Volledig	Gedeeld concept
3	2.0	15 juli 2026	Volledig	Na interne review
4	3.0	augustus 15	Volledig	Na externe review
5	4.0	september 15	Volledig	Toevoegingen behoeften STAR & NS
6	5.0	september	BEH-099/345 / 675	Kleine wijzigingen en toevoeging behoefte

Colofon

Titel	IBD Nedersaksenlijn Initieel Behoeften Document NSL
Documentnummer	
Versie/Datum	5.0 / 16 september 2026
Status	Definitief
Van	ProRail Projecten
Auteur	Persoonsgegevens verborgen
Projectdirecteur	
Distributie	
Document	IBD project Nedersaksenlijn

Autorisatie

ProRail

Persoonsgegevens verborgen (Projectdirecteur MIRT-Verkenning ProRail)

Persoonsgegevens verborgen (Landelijk Manager Ontwikkelen ProRail)

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Persoonsgegevens verborgen (Opdrachtgever)

paraaf	datum