

Onderwerp **Intrekking realisatiebesluit Reactivering spoorverbinding Veendam
-Stadskanaal vanwege start verkenning Nedersaksenlijn**

Dossiernummer	K14634	Wettelijke/bestuurlijke uiterste	
Documentnummer	2025-165637	beslisdatum Provinciale Staten	17-12-2025
Datum GS	29-9-2025		
Behandelaar	Team Mobiliteit	Opgelegde geheimhouding op	NVT
Telefoonnummer	0651704411		

Aanleiding

U ontvangt dit statenvoorstel in het kader van het project Nedersaksenlijn en het project Reactivering spoorverbinding Veendam-Stadskanaal. De Nedersaksenlijn is - net als de Lelylijn en bestaand spoor - onderdeel van het Deltaplan voor Noordelijk Nederland. Met dit Deltaplan wordt gewerkt aan het verbeteren van de brede welvaart en leefbaarheid voor Noord-Nederland.

Het Rijk start met de verkenningsfase van de Nedersaksenlijn volgens de systematiek van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Het tracé tussen Veendam en Stadskanaal maakt onderdeel uit van de toekomstige Nedersaksenlijn. Wij stellen u voor om dit provinciale project te integreren in de MIRT-verkenning. Het eerder door uw Staten genomen realisatiebesluit voor de reactivering van de spoorverbinding Veendam-Stadskanaal kan worden ingetrokken.

Het startdocument MIRT-verkenning Nedersaksenlijn inclusief bijbehorende brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de Tweede Kamer is ter informatie als bijlage bij dit statenvoorstel opgenomen.

Beslispunten

1. Instemmen met het voornemen tot integratie van de reactivering spoorverbinding Veendam-Stadskanaal in de MIRT-verkenning Nedersaksenlijn.
2. Het intrekken van het provinciaal realisatiebesluit reactivering spoorverbinding Veendam – Stadskanaal.
3. Het nemen van een reserveringsbesluit voor de Nedersaksenlijn, waarbij het resterende budget voor de reactivering spoorverbinding Veendam-Stadskanaal (orde grootte €65,7 mln) wordt gereserveerd voor de realisatie van de Nedersaksenlijn.
4. Een bedrag van € 1,5 miljoen beschikbaar te stellen voor het uitvoeren van de Verkenning Gebiedsontwikkeling Nedersaksenlijn, te dekken uit de reserve cofinanciering.
5. De begroting van baten en lasten te wijzigen conform de als bijlage bijgevoegde 13e Wijziging van de Begroting 2025.

Argumenten

1.1 Met de startbeslissing voor de MIRT-verkenning Nedersaksenlijn wordt een grote stap in de verbetering van de brede welvaart en bereikbaarheid gezet.

Dit geeft een belangrijke impuls voor de leefbaarheid, woningbouw, bereikbaarheid van banen, onderwijs en voorzieningen en daarmee aan de kansen voor de inwoners en bedrijven in dit gebied.

In 2021 is samen met provincies, Rijk en gemeenten het rapport 'De Bouwstenen voor het Deltaplan voor het Noorden' (Deltaplan>NNL) opgesteld. Om de noordelijke bijdrage aan de woningbouwopgave en het economische groeipotentieel te kunnen realiseren, is uitstekende (inter)nationale en (inter)regionale bereikbaarheid noodzakelijk. Een drietal samenhangende investeringen in het spoor is noodzakelijk voor verbeterde bereikbaarheid:

1. Lelylijn,
2. Nedersaksenlijn
3. Verbetering bestaand spoor.

Na de aanbidding door de regio in november 2022 van het Bidbook Nedersaksenlijn en een aangenomen motie in de Tweede Kamer, hebben Rijk en regio een MIRT-onderzoek Nedersaksenlijn opgestart. Het MIRT-onderzoek is gericht op de realisatie van de Nedersaksenlijn als backbone en structurerend element voor de brede welvaart langs de noordoostgrens van ons land.

Het MIRT-onderzoek Nedersaksenlijn is in het najaar van 2024 afgerond. Rijk en regio concludeerden daarin dat de aanleg van de Nedersaksenlijn een krachtige impuls geeft aan de ruimtelijk-economische en sociaal-maatschappelijke ontwikkeling van de regio, passend bij het karakter van het gebied. Sociale en economische structuren worden versterkt, investeringen nemen toe en de grensoverschrijdende samenwerking wordt verbeterd. De lijn vormt een structurerend project voor de ruimtelijke dynamiek in het gebied. Met de Startbeslissing wordt deze ontwikkelrichting bevestigd en wordt een grote stap gezet in de bereikbaarheid van Noord- en Oost-Nederland, in lijn met de rijksreservering van € 1,9 miljard. Dit sluit aan bij onze doelen zoals vastgelegd in Mit Mekoar en het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022-2027, waarin betere bereikbaarheid, verduurzaming van het spoor en versterking van brede welvaart in Noord-Nederland kernopgaven zijn.

De startbeslissing markeert de formele start van de MIRT-verkenning Nedersaksenlijn. Het doel van deze verkenning is om de verschillende opties voor het verbeteren van de spoorbereikbaarheid tussen Groningen en Twente/Zwolle te verkennen. Het gaat daarbij onder meer om inpassing van het tracé, de uitwerking en ontsluiting van stations en de optimale dienstregelingen.

De opgave voor de Nedersaksenlijn is echter veel breder, zoals ook in het startdocument bij de startbeslissing verwoord staat. De Nedersaksenlijn is geen doel op zich, maar een middel om de bereikbaarheid te verbeteren om de ruimtelijk-economische ontwikkeling en brede welvaart in de regio te steunen.

Daarom wordt parallel aan de MIRT-verkenning een Verkenning Gebiedsontwikkeling Nedersaksenlijn uitgevoerd. Dit wordt uitgewerkt door de betrokken provincies en het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO), met actieve betrokkenheid van gemeenten en andere ministeries

1.2 Met integratie van de reactivering Veendam – Stadskanaal in de MIRT-verkenning Nedersaksenlijn wordt de voorziene budgetspanning op Veendam – Stadskanaal opgelost.

Voor het project reactivering Veendam – Stadskanaal zit het budget nu op €140 mln. excl. btw. De laatste raming van Veendam – Stadskanaal uit 2023 sloot op €175 mln excl. btw. Door het op laten gaan van Veendam – Stadskanaal in de Nedersaksenlijn is deze budgetspanning opgelost en wordt het onderdeel van een project onder aansturing van het Rijk.

2.1 Door integratie van de reactivering Veendam – Stadskanaal in de Nedersaksenlijn wordt er naar de gehele lijn gekeken en de toekomstige ontwikkelingen op de juiste wijze afgewogen.

Doordat de Nedersaksenlijn verder dan Stadskanaal wordt aangelegd, kan in de plannen de juiste locatie van spoorinfrastructuur en stations worden afgewogen. Met het doortrekken van de lijn naar Emmen kunnen mogelijk andere stationslocatie(s) in de plannen naar voren komen, dan bij de reactivering Veendam - Stadskanaal naar voren kwamen.

Er wordt zo geen hypotheek op de toekomst gelegd en mogelijke desinvesteringen vermeden. Daarnaast kan er één planologische procedure gevoerd worden voor het gehele project.

Kantttekeningen

1.1 Met het opgaan van de reactivering Veendam – Stadskanaal in de Nedersaksenlijn zetten wij een stap terug in de planvorming.

Doordat de uitwerking van het stuk van de lijn van Stadskanaal naar Emmen nog niet op hetzelfde uitwerkingsniveau is als het stuk van Veendam naar Stadskanaal, doen wij een stap terug in de planvorming. Voor de reactivering Veendam – Stadskanaal zijn al de nodige onderzoeken gedaan en ontwerpen uitgewerkt. Deze uitgangspunten worden zoveel als mogelijk meegenomen in de Nedersaksenlijn. Met het opgaan van Veendam – Stadskanaal in de gehele Nedersaksenlijn, wordt het eerste moment wanneer de trein rijdt niet voor 2035 verwacht.

1.2 Regionale bijdrage nader uit te werken

In lijn met het MIRT-Onderzoek heeft de regio in oktober 2024 een regionaal bod gedaan aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat ("van bid naar bod") om als regio richting het Rijk de noodzaak van het doorzetten van de Nedersaksenlijn, bovenop alle inhoudelijke argumenten, nog meer kracht bij te zetten. Een gezamenlijk regionaal bod werd indertijd nodig geacht om de stap naar een MIRT-verkenning dichterbij te brengen. Onderdeel van dit bod was onder andere een gezamenlijke regionale bijdrage van € 50,0 miljoen aan de realisatie van de Nedersaksenlijn. Tussen betrokken regionale partijen (3 provincies en 13 gemeenten) moeten hierover nog nadere afspraken worden gemaakt. Hiervoor zal u later nog een besluit worden voorgelegd.

Rol PS

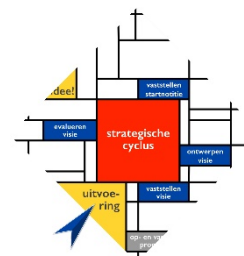
Verleden

In mei 2019 hebben Provinciale Staten, overeenkomstig de provinciale MIT-systematiek, een [realisatiebesluit](#) genomen voor de reactivering van de spoorverbinding Veendam-Stadskanaal en hiervoor een krediet van € 62,8 miljoen (prijspeil 2018, door indexering toegenomen tot € 65,9 miljoen prijspeil 2025) beschikbaar gesteld. In deze voordracht is eveneens vermeld dat additioneel sprake is van een bijdrage van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat van € 5 miljoen voor aanpassingen aan de stationsomgevingen. Op dat moment was er nog geen zicht op doortrekking van de lijn van Stadskanaal naar Emmen en verder. In totaal was aan middelen beschikbaar gesteld €70,9 miljoen, waarvan €57,4 miljoen RSP-middelen, €8,5 miljoen reserve investeringen in infrastructuur en €5 mln. rijksbijdrage.

Inmiddels is €3,0 miljoen aan kosten gemaakt en zullen lopende verplichtingen en kosten naar verwachting nog €2,2 miljoen vergen. Er resteert dan €65,7 miljoen.

Heden

Met de startbeslissing van het Rijk voor de MIRT-verkenning Nedersaksenlijn is het in onze optiek opportuun dat de verbinding Veendam-Stadskanaal integraal onderdeel wordt van de Nedersaksenlijn en de hiervoor gereserveerde middelen in te zetten voor de Nedersaksenlijn. Vandaar dat we met dit statenvoorstel aan u vragen om het realisatiebesluit uit 2019 voor de reactivering van de spoorverbinding Veendam-Stadskanaal in te trekken.



De bijdrage van het Rijk in het kader van Nij Begun (€85 mln incl. btw) staat nog in de boeken bij het Rijk. Doordat het nu een project onder aanvoering van het Rijk wordt, stellen wij voor de provinciale bijdrage die beschikbaar gesteld is (na aftrek van de door ons gemaakte kosten en aangegane

verplichtingen) ook beschikbaar te stellen voor de realisatie van de Nedersaksenlijn.

Het lijkt een logische stap om de resterende provinciale bijdrage (na aftrek van plankosten en aangegane verplichtingen) van Veendam-Stadskanaal in te zetten voor de Nedersaksenlijn. Hier moeten in afstemming met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat nog nadere afspraken over gemaakt worden (o.a. over risicoverdeling, moment van overdracht, afhandeling lopende verplichtingen).

Voor het beschikbaar houden van eerdergenoemde € 65,7 miljoen wordt u met dit statenvoorstel een reserveringsbesluit voorgelegd.

Toekomst

De gehele Nedersaksenlijn valt onder verantwoordelijkheid van het Rijk (ministerie van Infrastructuur en Milieu). In het proces vindt nauwe afstemming en samenwerking plaats tussen Rijk en regio. Het college van Gedeputeerde Staten is vertegenwoordigd in het Bestuurlijk Overleg Nedersaksenlijn. Gedurende de uitvoering van de verkenning (tot circa eind 2028) worden uw Staten op verschillende momenten over de voortgang geïnformeerd.

Nadere toelichting

Met de komst van de Nedersaksenlijn wordt het oostelijke deel van Groningen en Drenthe per spoor verbonden met Overijssel, de stad Groningen en de Eemshaven. Dit geeft een belangrijke impuls voor de leefbaarheid, woningbouw, bereikbaarheid van banen, onderwijs en voorzieningen en daarmee aan de kansen voor de inwoners en bedrijven in dit gebied. De beoogde Nedersaksenlijn is daarmee meer dan een spoorlijn; het vormt een katalysator om sociaaleconomische structuren te versterken, investeringen in de leefomgeving te stimuleren en grensoverschrijdende samenwerkingen te verbeteren.

Het doel van de MIRT-verkenning is om de verschillende opties voor het verbeteren van de spoorbereikbaarheid tussen Groningen en Twente/Zwolle te verkennen. Het gaat daarbij onder meer om inpassing van het tracé, de uitwerking en ontsluiting van stations en de optimale dienstregelingen. In de verkenningsfase wordt – op basis van een grondige probleemanalyse en een brede inventarisatie van oplossingsrichtingen – toegewerkt naar een passende en houdbare voorkeursbeslissing over de benodigde infrastructurele maatregel(en). Het gewenste resultaat van de MIRT-verkenning is een (pakket aan) maatregel(en) die de voorziene verbetering van de bereikbaarheid en brede welvaart mogelijk maken. Op basis van de huidige inzichten is de planning erop gericht om deze verkenningsfase eind 2028 af te ronden.

Verkenning Gebiedsontwikkeling

De opgave voor de Nedersaksenlijn is veel breder, zoals ook in het startdocument bij de startbeslissing verwoord staat. De Nedersaksenlijn is geen doel op zich, maar een middel om de bereikbaarheid te verbeteren om de ruimtelijk-economische ontwikkeling en brede welvaart in de regio te steunen.

Daarom wordt parallel aan de MIRT-verkenning een Verkenning Gebiedsontwikkeling Nedersaksenlijn uitgevoerd. Dit wordt uitgewerkt door de betrokken provincies en het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO), met actieve betrokkenheid van gemeenten en andere ministeries. De Verkenning Gebiedsontwikkeling Nedersaksenlijn draait om de ruimtelijke, economische en sociale uitwerking en impact van de Nedersaksenlijn, met het versterken van de brede welvaart als rode draad. Daarin wordt actief gezocht naar het versterken en verbinden van lopende ontwikkeltrajecten in het gebied.

Op basis van deze uitwerking en het Startdocument MIRT-verkenning stellen Rijk en Regio een integraal plan van aanpak op voor de te doorlopen stappen en om de beide verkenningen gedurende de looptijd zo goed mogelijk op elkaar aan te laten sluiten om zo ook goed op elkaar aansluitende resultaten op te kunnen leveren. Beide trajecten leveren in samenhang de benodigde beslisinformatie voor de uiteindelijke voorkeursbeslissing voor de Nedersaksenlijn.

Participatie

Na het nemen van de Startbeslissing stellen Rijk en regio gezamenlijk een Participatieplan op. Dit plan kijkt zowel naar de MIRT-Verkenning als de Verkenning Gebiedsontwikkeling. Het moet voor belanghebbenden zo helder mogelijk zijn welke participatie over wat op dat moment aan de orde is. Daarbij moet een goed onderscheid gemaakt worden tussen de vragen die spelen in het kader van deze MIRT-Verkenning en vragen die breder spelen, bijvoorbeeld als gevolg van de Verkenning Gebiedsontwikkeling. In de startfase van de MIRT-verkenning wordt het participatieplan concreet uitgewerkt, en wordt dit gedeeld met de omgeving. De definitieve participatieaanpak geeft invulling aan vragen als in welke vorm de verschillende belanghebbenden betrokken gaan worden en langs welk tijdpad.

Advies

Wij stellen u voor het in ontwerp bij dit statenvoorstel opgenomen besluit vast te stellen.

Groningen, 11 oktober 2025

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Groningen:

René Paas, voorzitter

Hans Schrikkema, secretaris

Bijlagen

Nr.	Titel	Documentnummer
1	Ontwerpbesluit	2025-164955
2	Brief staatssecretaris van IenW aan Tweede Kamer d.d. 06-10-2025	2025-171444
3	Bijlage bij Kamerbrief - Startdocument Nedersaksenlijn d.d. 6 oktober 2025	2025-164953
4	Startdocument MIRT-verkenning Nedersaksenlijn	2025-171445