



Lelylijn internationaal

Inzicht in kansen en effecten brede welvaart

STUDIO — BEREIKBAAR

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Aan de grens	6
3. Regionale Brede Welvaart	9
4. Internationaal	18
5. Conclusie	20

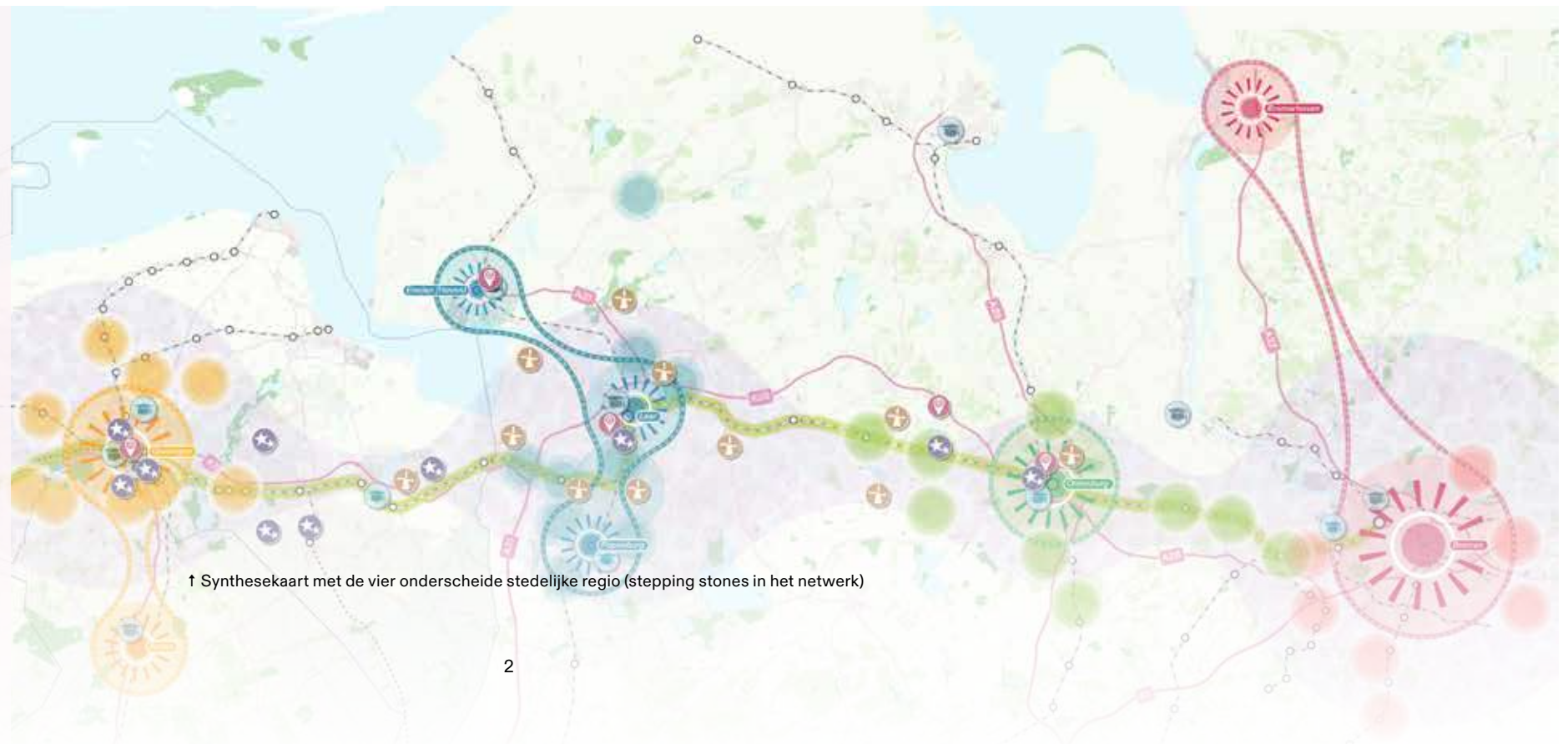
Lelylijn internationaal

Inzicht in kansen en effecten brede welvaart

Versie september 2024

**STUDIO —
BEREIKBAAR**

Stationsplein 45 – D2.150
3013 AK Rotterdam
info@studiobereikbaar.nl



† Synthesekaart met de vier onderscheidde stedelijke regio (stepping stones in het netwerk)

1. Inleiding

Aanleiding

Een snelle treinverbinding van Groningen naar de Randstad staat al langer in de belangstelling. In juni 2022 is besloten op het BO-MIRT tot het starten van het MIRT-onderzoek Lelylijn. Dit MIRT-onderzoek wordt naar verwachting in 2024 afgerond. Tevens is er in 2023 onderzocht wat de internationale positie van de Lelylijn is voor reizigersvervoer. Zowel de Lelylijn als de Wunderline (Groningen- Leer (D)), worden momenteel afzonderlijk van elkaar nader onderzocht. Op nationaal niveau hebben ze beide hun betekenis, maar wellicht is de betekenis vanuit internationaal perspectief groter dan enkel de som van beide lijnen.

In afwachting van de bevindingen van het MIRT-onderzoek van de Lelylijn van Amsterdam naar Groningen (verwacht in Q3 van 2024) wordt een snelle scan naar de internationale aantakking van deze lijn naar Oldenburg en Bremen uitgevoerd. Dit noemen we de internationale Lelylijn. De internationale Lelylijn kan mogelijk (deels) gebruik maken van de spoorverbinding Wunderline, die in 2025 wordt gereactiveerd in de eerste fase met nieuwe stations van Groningen naar Leer.

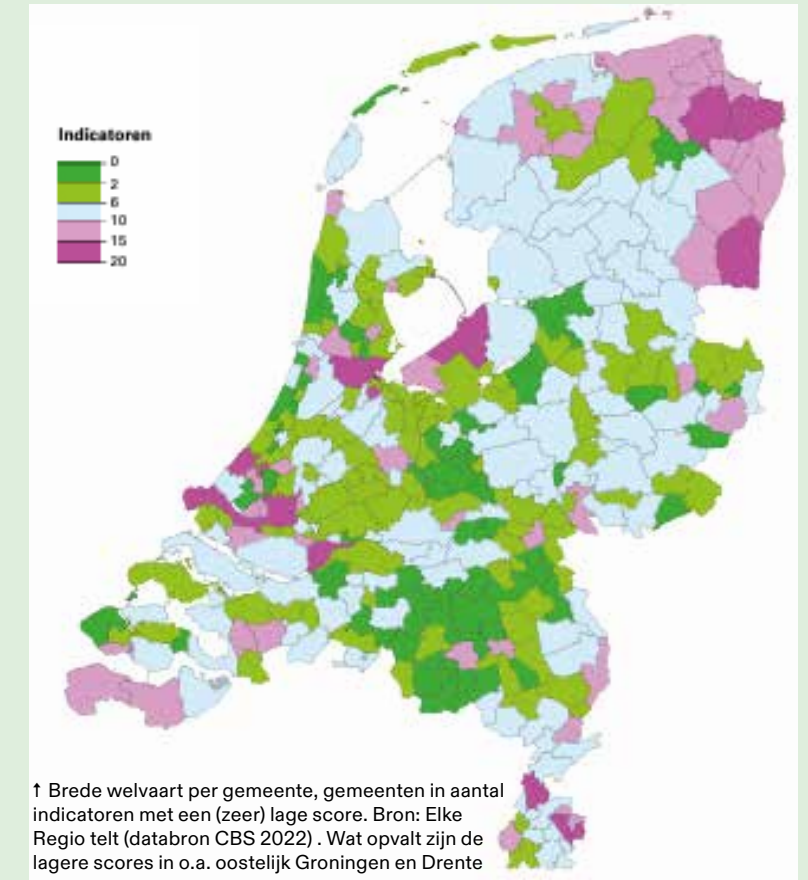
Op basis van de brede maatschappelijke discussie, inzichten uit eerdere onderzoeken en plaatsing van de Lelylijn op de TEN-T-agenda (instemming van het Europees Parlement in juni 2024) is duidelijkheid nodig over de invulling, potentie en impact van de treinverbinding Amsterdam – Groningen – Bremen. Onderdeel hiervan is om de maatschappelijke impact, de **brede welvaart**, te beoordelen op de onderwerpen als economie, toerisme, onderwijs, gezondheid, energietransitie, verstedelijking en natuur.

De bredere studie over de internationale Lelylijn gaat over Amsterdam-Groningen-Bremen-Hamburg-Kopenhagen; brede welvaartseffecten die Groningen aangaan zullen naar verwachting vooral in het gebied tot aan Bremen optreden daarom is in deze studie de focus van de lijn tot Bremen gelegd.

Voor de Lelylijn van Amsterdam naar Groningen wordt onderzoek verricht naar de effecten in brede zin in diverse trajecten in het MIRT-onderzoek. Voorliggende brochure *Lelylijn internationaal, Inzicht in kansen en effecten brede welvaart* maakt deel uit van het MIRT-onderzoek.



† Weergave van het tracé van de regionale spoorscenario's van Groningen - Oldenburg - Bremen



† Schematische weergave (internationale) Lelylijn Amsterdam - Groningen - Bremen

- In voorjaar/ zomer van 2024 is een tweetal korte studies uitgevoerd.
- + De studie *Lelylijn internationaal Amsterdam – Groningen – Bremen, door RHDHV *)* waarbij spoorscenario's zijn opgesteld, mogelijkheden en kosten voor infrastructuur en dienstregeling zijn verkend en een indicatie van de vervoerswaarde is gegeven. deze geldt als basis voor deze tweede studie.
 - + De tweede studie *Lelylijn internationaal Inzichten in kansen en effecten brede welvaart, door Studio Bereikbaar* gaat in op de mogelijke effecten die gegenereerd worden vanuit de brede welvaartsbenadering. De bevindingen vanuit deze benadering zijn opgenomen in voorliggende brochure.

De door RHDHV opstelde spoorscenario's*) vormen de basis voor de benadering van brede welvaart, waarbij de scenario's in twee groepen of schaalniveaus uiteenvallen:

- + **Regionale spoorscenario's** over (grotendeels) bestaand spoor met haltering aan de kernen. Hierbij kijken we vooral naar regionale effecten van een verbeterde spoorbereikbaarheid.
- + **Internationale spoorscenario's** die boven op de regionale varianten een parallelle snelle verbinding vormen. Hierbij is de Lelylijn uitgangspunt.



* Bron: Lelylijn internationaal Amsterdam - Groningen - Bremen Eindrapportage. RHDHV en SMA, augustus 2024 V1.0.

Schaalniveau	(Inter-) Regionaal			Internationaal		
Scenario's	A	B	C	D**	E	F
International Connection	IC Amsterdam-Osnabrück-Berlin with change to Bremen/Hamburg	IC Amsterdam-Bremen-Hamburg(-Kopenhagen) via Osnabrück.	Amsterdam-Bremen with change in Groningen	Intercity Amsterdam-Groningen-Oldenburg-Bremen	ICE Amsterdam-Groningen-Bremen-Hamburg	ICE Amsterdam-Groningen-Bremen-Hamburg-Scandinavie
Local Connection	RB Groningen-Leer	RB Groningen-Leer-Oldenburg	RB Groningen-Leer and RE Groningen-Bremen	RB Groningen-Leer	RB Groningen-Leer-Oldenburg	RB Groningen-Leer and RE Groningen-Bremen
Infrastructure	Wunderline step 1	A	B+ Wunderline step 2 (120 km/u)	C + 160km/u + electrification	A + New tracks Lelystad-Groningen-Bremen 200 km/hr	C + New tracks Lelystad-Groningen-Bremen 300 km/hr
Ambitie						

↑ 6 scenario's voor de internationale treinverbinding opgesteld door RHDHV en SMA, verdeeld naar regionale en internationale spoorscenario's

↑ + ABC scenario's zijn gebaseerd op de stappen van de Wunderline en kennen geen Lelylijn.

+ DEF scenario's gaan uit van een Lelylijn, en vormen een snelle verbinding naar Bremen (e.v.) boven op de regionale lijn (Wunderline in variaties). De variatie zit voor in de reistijd. De ambitie voor de lijn om lange afstandsreizigers te trekken m.b.v. verkorting van reistijd) loopt op naar rechts: F is het meest ambitieuze scenario.

** scenario D omvat kenmerken van beide schaalniveaus.

Aanpak

Met een snelle quickscan presenteren we onze bevindingen van de treinverbinding Groningen – Bremen op de Brede welvaart. We pretenderen niet compleet te zijn, maar om een eerste beeld te schetsen van de kwalitatieve Brede welvaartseffecten en potenties die hieruit voortkomen. De bevindingen zijn opgenomen in deze brochure.

Aan de hand van 1) openbare data en beknopte eigen analyses, 2) gesprekken met betrokkenen* en 3) een locatiebezoek is een korte gebiedsanalyse uitgevoerd.

Met de ervaring van bijvoorbeeld projecten als de (nationale) Lelylijn en de Nedersaksenlijn is een kwalitatieve inschatting gemaakt van de effecten van brede welvaart op de twee

Elke regio telt

Hoewel Nederland relatief klein is, kent ons land aanzienlijke regionale verschillen. Die verschillen zijn er in landschappelijk en cultureel opzicht, maar ook als het gaat om de kansen die mensen hebben om een passende baan te vinden, om onderwijs te volgen op een goed bereikbare locatie en om gezond oud te worden. Bepaalde gebieden in Nederland, veelal gelegen buiten de economische centrumgebieden, hebben te maken met een stapeling van achterstanden op één of meer aspecten. Deze situatie is niet nieuw, maar de ongelijkheid neemt de laatste jaren verder toe.

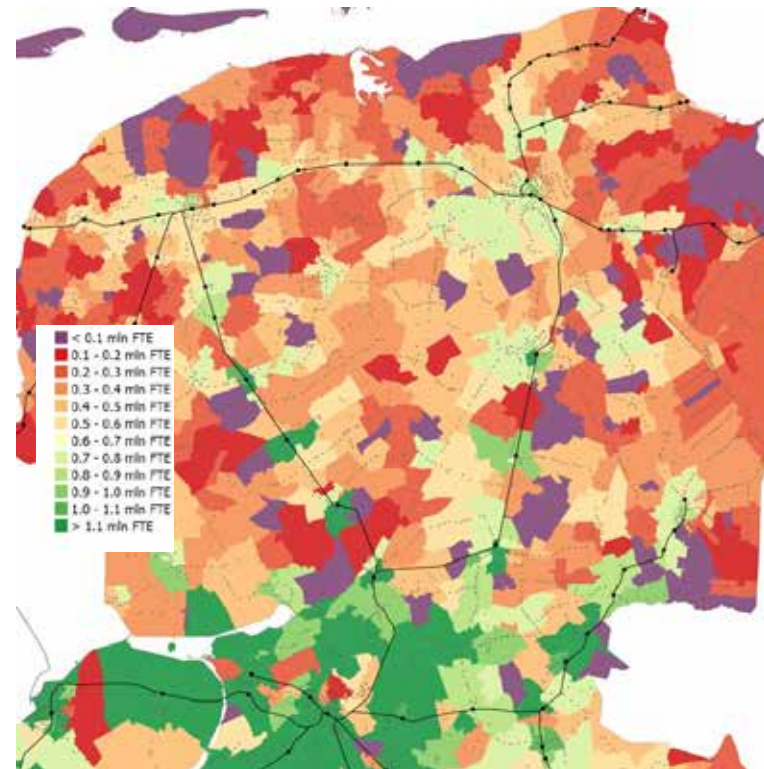
Dit vormt de inleiding van het adviesrapport 'Elke regio telt, van de Raad voor leefomgeving en infrastructuur (Rli) in samenwerking met de Raad voor het openbaar bestuur en de Raad voor Volkgezondheid& Samenleving (maart 2023). Dit bevestigt de nood aan de bredere aanpak vanuit brede welvaart voor de opgave van de internationale Lelylijn.

* Gesprekken met provincie Groningen, Nedersachsen, Bremen, Cross-Border institute RUG

schaalniveaus. Op deze twee scenariogroepen of schaalniveaus is de beschouwing ingevuld.

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 (aan de Grens) omvat een deel van de gebiedsanalyse. De analyse en potentie met betrekking tot de regionale brede welvaart is in hoofdstuk 3 benoemd aan de hand van de vier *kapitalen* van brede welvaart. Hoofdstuk 4 gaat in op

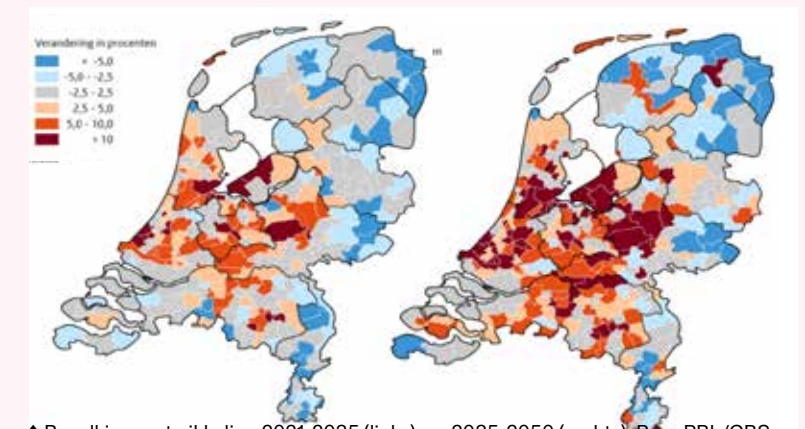


† Bereikbaarheid aantal banen (in miljoen FTE) binnen 90 minuten reizen met OV

Waarom brede welvaart?

Brede welvaart is een benadering van welvaart die verder gaat dan alleen economische groei en het Bruto Binnenlands Product (BBP). Het omvat verschillende aspecten van het welzijn van mensen, zoals (ervaren) gezondheid, onderwijs, milieu, sociale cohesie, veiligheid en subjectief welzijn. In dit onderzoek is het doel om een holistisch beeld te krijgen van de welvaart en kwaliteit van leven in de grensregio van Groningen tot Nedersaksen. Het toepassen van een brede welvaartsbenadering in deze grensregio is cruciaal om een diepgaander begrip te krijgen van de economische, sociale en milieufactoren die bijdragen aan het welzijn van de bewoners in dit gebied.

Het denken in brede welvaartseffecten is nu in Nederland uitgangspunt bij grote interventies als de (internationale) Lelylijn. Wat opviel in deze studie is dat de vanuit Nederland ingezette benadering nog niet zo vaak in Duitsland wordt gehanteerd, waar bij de investeringsafwegingen vooral nog een focus ligt op reizigersaantallen. Terwijl er wel eenzelfde problematiek speelt t.a.v. onvoldoende toegang tot opleiding, werknemers, voorzieningen in het landelijk gebied. In Nederland speelt dit meer én is er meer aandacht voor.



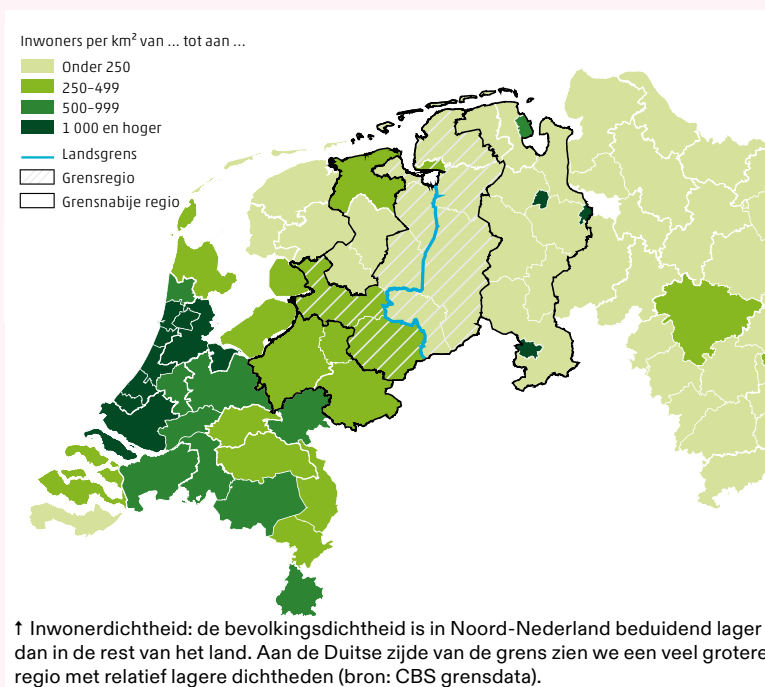
† Bevolkingsontwikkeling 2021-2035 (links) en 2035-2050 (rechts). Bron PBL/CBS

2. Aan de grens

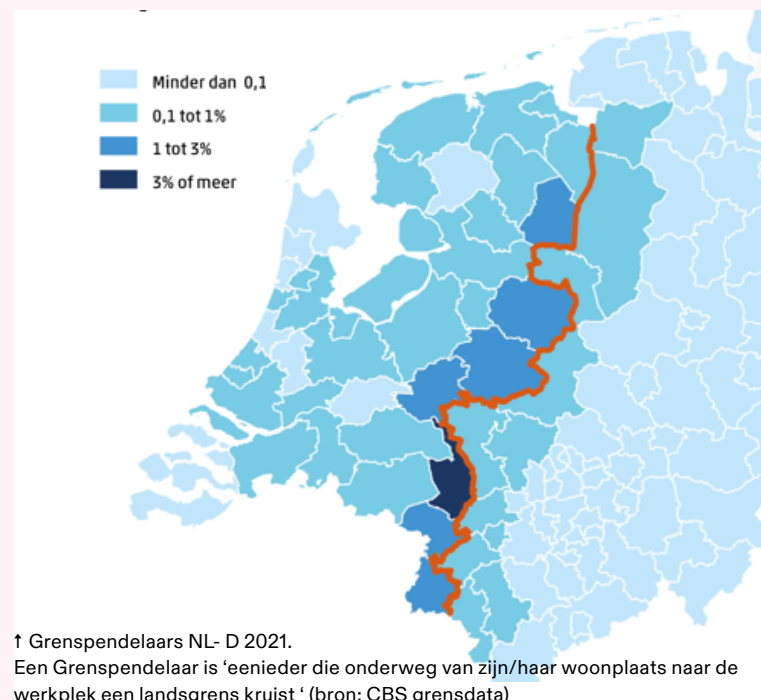
de verwachte effecten op brede welvaart van een internationaal spoorscenario. In hoofdstuk 5 zijn de conclusies opgenomen, passen bij het quickscan-niveau bij deze studie.

Beschouwing van de grens(nabije) regio

We kijken naar de grensregio's direct aan de Duits-Nederlandse grens ter hoogte van de spoorlijn Groningen - Oldenburg-Bremen zoals het COROP-gebied Oost-Groningen en de Duitse NUTS-3 (regio Leer) en de grensnabije regio die daaraan grenst.



De grens(nabije) regio Noordoost Nederland – Nedersaksen (Weser Ems) wordt gekenmerkt door een lage bevolkingsdichtheid (minder dan 250 inwoners per km²; CBS, 2016), een overwegend industriële sector, MKB-cultuur en sterke gemeenschapsbanden. Aan beide kanten van de grens zijn de ontplooiingskansen met betrekking tot opleidingen, onderwijsvoorzieningen en werkgelegenheid beperkt in vergelijking tot andere - meer centraal gelegen - delen van Nederland en Duitsland. Bedrijven krijgen hun opleidingsplaatsen niet gevuld door een gebrek aan sollicitanten. Personeelstekorten, wegtrekkende jongeren en een beperkte economische groei zijn op veel plaatsen het gevolg*.



Als er wordt gekeken naar de wisselwerking tussen beide grensregio's valt op dat voor zowel wonen, studie als arbeid geldt dat de inkomende stroom vanuit Duitsland naar Nederland groter is dan de uitgaande Nederlandse stroom naar Duitsland, namelijk een 80 – 20 verhouding **. Oftewel: er wonen in verhouding meer Nederlanders in Duitsland die naar Nederland reizen voor hun werk dan andersom.



† Vertrekstaat Bad Nieuweschanz

Door de aanvaring met de Friesenbrücke op 3 december 2015 werd de spoorbrug ernstig beschadigd en onbruikbaar. De spoorverbinding tussen Nederland en Duitsland werd hierdoor verbroken. Dit leidde tot langere reistijden en minder frequent treinverkeer, wat de mobiliteit van de forenzen en reizigers ernstig beperkt heeft en de regio autoafhankelijker maakte. Het concurrentievermogen van bedrijven in de regio ging achteruit evenals het toeristisch potentieel. De samenwerking tussen Nederland en Duitsland werd hierdoor op economisch en sociaal vlak sterk belemmerd.

* Bron: IHK, 2022.

** Bron: CBS, 2016-2020

Deze grenspendelaars wonen vooral in de landelijke auto-georiënteerde gemeenten, direct over de grens in Duitsland. In totaal werkten er in 2017 slechts 1.300 Nederlanders in Nedersaksen (CBS, 2020). Met het ontbreken van een doorgaande treinverbinding sinds de aanvaring van de Friesenbrücke in 2015 is de autoafhankelijkheid groot. Er zijn geen goede alternatieven, hoewel er een redelijke busverbinding is ter vervanging. De samenwerking tussen de universiteiten in Groningen en Nedersaksen heeft hier (bijv.) last van.

Grenseffect

Dat de reizigersaantallen (per auto + ov) relatief laag zijn heeft nog een reden: het **grenseffect**. Dat een voorziening of ontplooiingskans over de grens aanwezig is, betekent niet dat dit ook automatisch resulteert in het gebruik of de realisatie ervan. Dit hangt van verschillende factoren af. Zo is het grensoverschrijdende transportnetwerk vaak minder uitgebreid dan het binnenlandse netwerk, wat de mogelijkheden om aan de overkant van de grens werk te bereiken beperkt. Daarnaast wordt het volledig benutten van de mogelijkheden 'over de grens' in de praktijk belemmerd door verschillen in wetten, regels en besluitvormingsprocessen. Zo vormen niet alleen fysieke verbindingen een potentieel obstakel, maar ook diploma's, taal en sociale zekerheidssystemen.

Door de landgrens wordt de interactie tussen grensregio's belemmerd en kan de arbeidsmarkt in deze regio's vaak minder

Een voorbeeld van het grenseffect zien we in het zorgsysteem. In zuidelijke regio's (Maastricht/ Aachen en Zuid Nederland - Vlaanderen) is met de nationale zorgverzekeraars afgesproken dat over de grens zorg ingekocht kan worden. Dit is in het Eems Dollard gebied niet het geval. Hierdoor zijn zorgbehoevenden in dit gebied met lage dichtheden en daarmee een beperkt draagvlak voor voorzieningen vaak aangewezen op zorg op afstand.
uit gesprek met Cross-border Institute of Healthcare Systems and Prevention

profiteren van agglomeratievoordelen dan regio's elders in Nederland en Duitsland. Oftewel: minder kansen voor een betere matching tussen werknemers en werkgevers, minder uitwisseling van kennis en ideeën, en een minder divers aanbod van gespecialiseerde voorzieningen**.

Daarnaast kampt de Nederlandse grensregio met gezondheidsproblemen, zoals hogere percentages van chronische ziekten en een kortere levensverwachting. De ervaren gezondheid scoort hier ook lager dan elders in Nederland. Daarbovenop treedt er verschralling op in het voorzieningenniveau en zijn bewoners gedwongen om steeds grotere afstanden te reizen voor gezondheidszorg, onderwijs en werk.

In de Duitse grensregio lijkt het voorzieningenniveau in kernen met een regiofunctie op orde. In de kleinere kernen in de Duitse grensregio lijken de voorzieningen echter ook te verschrallen, zoals we ook in Nederland zien. De dichtheid van het regionale buslijnnetwerk is in vergelijking tot de Nederlandse grensregio echter hoger, waardoor de landelijke gebieden beter ontsloten zijn.



† Gebiedsimpresie: Loc-draaischijf Bad Nieuweschanen

Regionale opgave voor brede welvaart

Door de lage dichtheid en de grote afstanden tot voorzieningen, opleiding en/of werk is de mogelijkheid tot ontwikkeling en zelfontplooiing minder groot. Jongeren trekken weg, er komen relatief weinig nieuwe gezinnen in de regio. De doelstelling van de Wunderline zou:

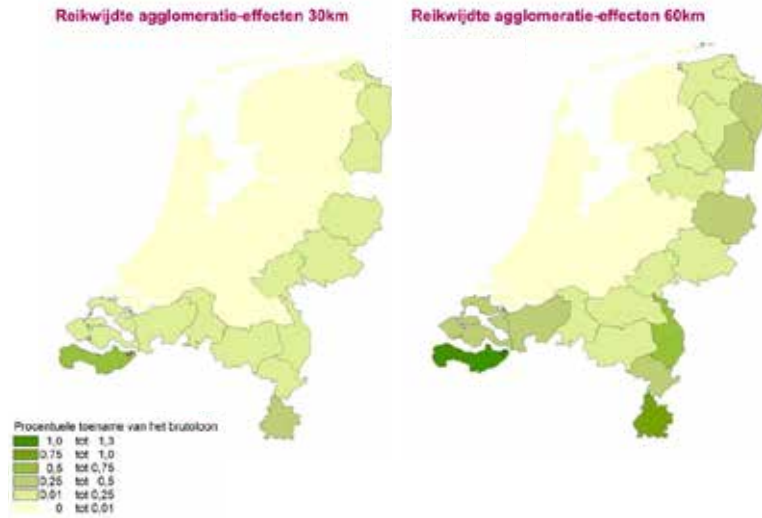
- + In eerste instantie gericht moeten zijn op '**blijverschap**'. Door bieden van een betere nabijheid met meer keuzemogelijkheden.
- + In tweede instantie (en daarmee samenhangend) gaat het om **versterking van (nieuwe) economieën**.
- + In derde instantie gericht op **mensen van buiten**, om hier te recreëren, zich hier te vestigen, stage te lopen en/of te werken.



† Gebiedsimpresie: Aantrekkelijk centrum van Leer

* Bron: CBS/Weterings & Van Gessel-Dabekaussen, 2015.

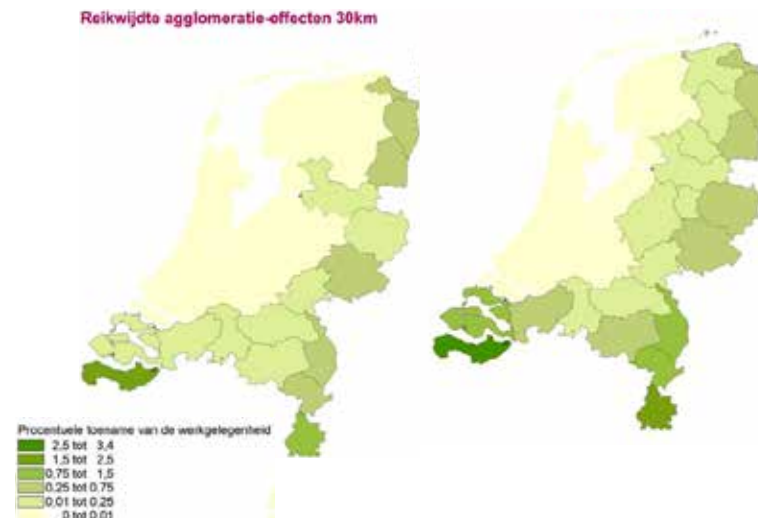
**Bron: CPB, 2016.



† Procentuele toename van het brutoloon na het wegvallen van grensbarrières per COROP-gebied volgens de marktpotentieelmethode (Bron: ITK 2022).



† Gebiedsimpressie: Theater de Kubus in Winschoten



† Procentuele toename van de werkgelegenheid na het wegvallen van grensbarrières per COROP-gebied volgens marktpotentieelmethode (Bron: ITK 2022).



† Gebiedsimpressie: Klooster Hude

Wat leren we van de regionale impact A31

Sinds de voltooiing van de snelweg A31 hebben de districten Emsland en Grafschaft Bentheim een bovengemiddelde groei bereikt in termen van toegevoegde waarde, industriële omzet en werkgelegenheid. Na de “Lückenschluss der A31” hebben de Landkreis Emsland en Landkreis Grafschaft Bentheim zich gunstiger kunnen ontwikkelen dan de rest van Nedersaksen. Het bruto binnenlands product (BBP) steeg in Emsland met 32% en in Grafschaft Bentheim zelfs met 45%, vergeleken met een stijging van 28% in de rest van Nedersaksen. Deze groei betreft met name de logistieke sector. Langs het assenkruis van de A30 en A31 vestigden zich veel nieuwe bedrijven, die vooral profiteerden van de nabijheid van de snelweg. Deze strategische ligging zorgde voor een gunstig ondernemersklimaat en leidde tot de creatie van ongeveer 13.000 nieuwe arbeidsplaatsen langs de A31. De verbeterde bereikbaarheid vergrootte het aantal beschikbare banen aanzienlijk, waardoor de regio aantrekkelijker werd voor zowel bedrijven als werknemers*.

Voor de pendelaars had de nieuwe snelweg ook een grote impact. In Grafschaft Bentheim verminderde het uit-pendeloverschot van 4.400 naar 2.900, terwijl Emsland een opmerkelijke verandering doormaakte van een uit-pendeloverschot van circa 900 naar een in-pendeloverschot van ongeveer 5.700. Dit betekende dat veel mensen binnen bereikbare afstanden een passende baan konden vinden. De aantrekkelijkheid van de arbeidsregio nam door de A31 aanzienlijk toe. Externe werknemers vonden de regio steeds aantrekkelijker om te werken, wat hielp bij het tegengaan van het werknemerstekort. De A31 fungeerde dus als een belangrijke schakel in het versterken van de regionale economie en het verbeteren van de leefbaarheid en werkgelegenheid in Emsland en Grafschaft Bentheim*.

Het ‘her-verbinden’ en versnellen van de (regionale) treinverbinding tussen Groningen – Bremen kan – net zoals de A31 “Lückenschluss” – de volgende impuls geven voor de regionale ontwikkeling van de grens(nabije) regio. Met name als het gaat om het vasthouden van jongeren en starters op de arbeidsmarkt. Een groei in b.v. de logistieke sector zal niet in dergelijke mate optreden.

* Bron: A31 Lückenschluss, 10 Jahre danach. Industrie- und Handelskammer (IHK) Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim, 2016.

3. Regionale Brede Welvaart

Brede welvaart in vier kapitalen

Door middel van documentatie, data, gesprekken in de regio, een locatiebezoek en kennis uit de brede welvaartseffecten van de NOVEX Lelylijn en de Nedersaksenlijn zijn de brede welvaartseffecten volgens de werkwijze van het CBS onderzocht. De brede welvaartseffecten worden hierin aangeduid als ‘kapitalen’, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen ‘menselijk, economisch, natuurlijk en sociaal’ kapitaal. De hoeveelheid kapitaal per inwoner moet hierbij op zijn minst gelijk blijven, willen volgende generaties eenzelfde niveau van welvaart kunnen ervaren. De vier kapitalen worden hieronder kort toegelicht:

1. Menselijk kapitaal. Hierbij staat de factor arbeid centraal. Het omvat het aantal uren dat mensen werken en de kwaliteit van het arbeidspotentieel afgemeten aan gezondheid en opleidingsniveau.
2. Economisch kapitaal. Dit omvat de machines en werktuigen, de ICT, het kenniskapitaal (onderzoek en ontwikkeling) en de infrastructuur die nodig zijn voor het opbouwen van materiële welvaart en het genereren van economische groei.
3. Natuurlijk kapitaal. Dit betreft niet alleen grondstoffenvoorraden, maar ook/vooral de kwaliteit van natuur en milieu.
4. Sociaal kapitaal. Dit geeft de kwaliteit van sociale verbanden in de samenleving weer en de mogelijkheden tot ontwikkeling.

Per kapitaal wordt op regionaal en internationaal niveau kort benoemd welke brede welvaartseffecten te verwachten zijn naar aanleiding van de treinverbinding Groningen – Bremen. Vervolgens worden de te verwachten verdelingseffecten en randvoorwaarden beschreven.

Menselijk kapitaal: wat valt op?

Menselijk kapitaal gaat over inwoners en over hun kwaliteit van leven. Het gaat over gezondheid, kennis en kunde. Het aspect van gezondheid is hier sterk onderscheidend.

- + Gezondheidscentra verlenen eerste lijn zorg in de grotere kernen. We weten dat de bereikbaarheid hiervan onder druk komt te staan vanuit perifere gebieden.
- + Bekend is dat aardbevingsschade grote impact heeft op de gezondheid van Groningers. Vooral meervoudige woningschade leidt tot een minder goed ervaren gezondheid.
- + De helft (51%) van de volwassen inwoners van Groningen had in 2022 overgewicht, waarvan 17,3% obesitas. Zowel het aandeel overgewicht als het aandeel obesitas ligt hoger dan landelijk.
- + Door de grote afstanden komt de toegang tot basisvoorzieningen steeds meer onder druk te staan. Denk aan de supermarkt of bibliotheek die sluit in de kleine kernen, of het tekort aan zorgmedewerkers die zich hier willen vestigen.

Samenwerking

Er is veel grensoverschrijdende samenwerking bij opleidingen en onderzoeksinstituten met betrekking tot Gezondheid. Voorbeelden van dergelijke samenwerkingen zijn:

- + Cross-Border Institute of Healthcare Systems and Prevention
- + European Medical School Oldenburg-Groningen (EMS)

Organisaties zoeken elkaar bewust op, maar de afstanden zijn vaak groot en de doelgroep (onderzoekers, onderwijzers, studenten) zouden gebaat zijn bij een goede OV-verbinding. Met een goede spoorverbinding wordt deze interregionale samenwerking vergemakkelijkt en versterkt.



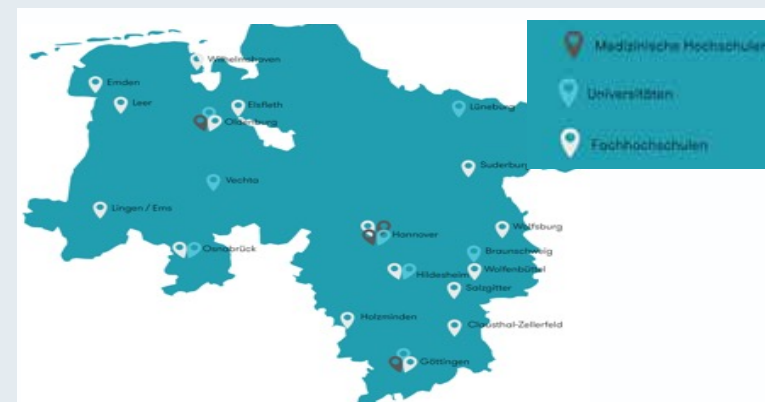
† Provincie Groningen scoort laag op Wonen (als onderdeel van Menselijk kapitaal). Bron: CBS regiomonitor Brede welvaart Wonen



† COROP regio Oost-Groningen scoort laag op aspecten van Gezondheid (als onderdeel van Menselijk kapitaal). Bron: CBS regiomonitor Brede welvaart



† Gemeente Oldambt scoort zeer laag op Gezondheid (als onderdeel van Menselijk kapitaal). Bron: CBS regiomonitor Brede welvaart



† Samenwerkende onderzoeksinstituten en opleidingen binnen thema gezondheid



Op dit moment zijn bewoners in de grens(nabije) regio sterk afhankelijk van de auto voor de toegang tot zorg, onderwijs, werk en overige (basis)voorzieningen. Met de 'her-verbinding' kunnen de volgende brede welvaartseffecten worden verwacht:

- + Een betere regionale multimodale bereikbaarheid van (meer divers en nieuw) onderwijs en werk voor de inwoners van de grens(nabije) regio (toegang tot arbeidsmarkten).

- + Een betere regionale multimodale bereikbaarheid van (meer diverse en nieuwe) zorgvoorzieningen (zorgverleners en zorgbehoeftigen). Dit draagt bij aan de gezondheidsbeleving van mensen, met name als de reistijd naar ziekenhuizen en andere gezondheidsdiensten wordt verkort.
- + Meer samenwerkingskansen tussen zorginstellingen, ziekenhuizen en universiteiten. Dit gaat vooral om werknemers (artsen, onderzoekers, zorgverleners, studenten, aio's).

- + Door een verbeterde bereikbaarheid via het spoor kan een transitie van reizen met de auto naar reizen met het openbaar vervoer ontstaan. Mensen worden daardoor gestimuleerd om meer te lopen en fietsen naar de treinstations. Dit kan leiden tot een toename in het aantal minuten lopen en/of fietsen per dag, wat leidt tot positieve gezondheidseffecten.

Economisch kapitaal: wat valt op?

Niet alleen de bevolkingsdichtheid is lager dan in de meer centraal gelegen gebieden, ook de arbeidsparticipatie is relatief laag in de grens(nabije)regio. Hier ligt een belangrijke opgave, niet alleen voor materiële welvaart, maar ook juist voor brede welvaart. Immers is arbeidsparticipatie een belangrijke factor voor brede welvaart. De inkomensgelijkheid is vrij hoog nu in het gebied, er zijn relatief weinig uitschieters, het gemiddeld inkomen ligt wat lager dan het Nederlands gemiddelde. De bijdrage aan het BBP is dan ook laag*.

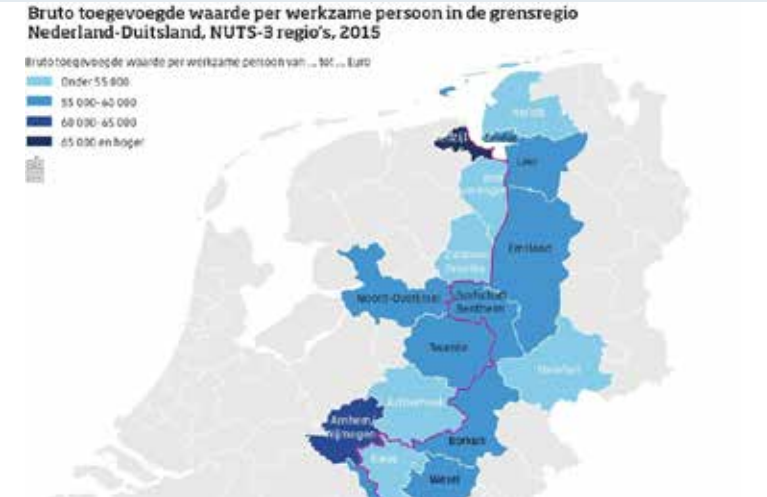
Energie transitie en economisch profiel

Het totaalbeeld wijst op een relatief lage specialisatiegraad van de afzonderlijke regio's. In het grensgebied Nederland-Nedersaksen vertoont Emden een matige specialisatie, grotendeels toe te schrijven aan de nijverheid (geen bouw) en energie, en aan handel en vervoer. Ofwel, het economisch profiel van de regio onderscheidt zich nu in beperkte mate van andere gebieden. Hier zien we wel ontwikkelingen in. Dit geldt vooral voor de energietransitie. Zo is Noord-Nederland de eerste erkende Hydrogen Valley van Europa, waar groene waterstof wordt geproduceerd, getransporteerd en ook toegepast in de industrie, het vervoer en andere sectoren. Ook aan de Duitse kant van de grens wordt hierin flink geïnvesteerd en vormt 'Bundesweit' de belangrijkste regio voor hernieuwbare energie. Daarnaast heeft de regio Weser-Ems aangegeven zich te (willen) specialiseren in**:

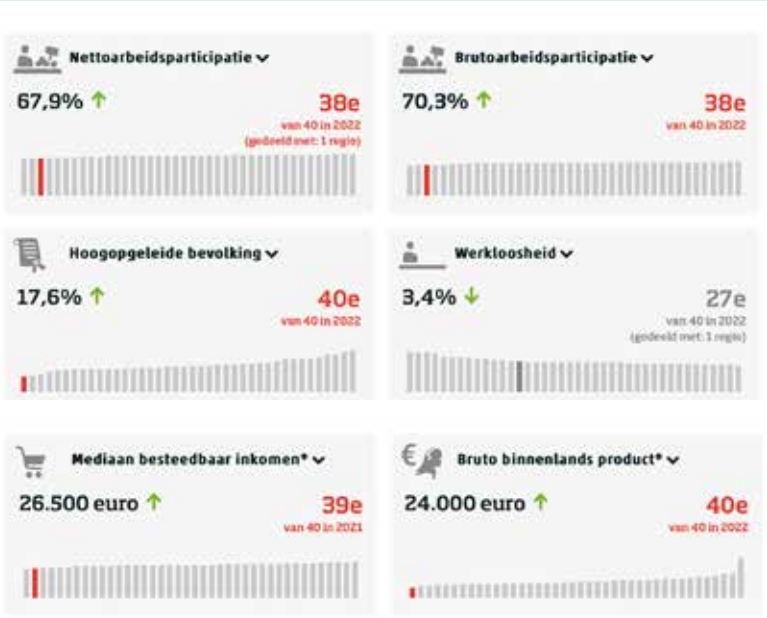
- + Bio-economie (duurzame economie). Wereld koploper in de agro-industrie.
- + Maritiem. Ca. 400 maritieme ondernemers en 18.000 werknemers. Na Hamburg de grootste 'overslaghaven' van Duitsland.
- + Extra: "Daseinsvorsorge" (dienstverlening) in Gezondheid en Verzorging, Wonen, Mobiliteit en sociaal welzijn.

* Het denken in BBP maakt plaats voor denken in Brede welvaart. de lage bijdrage aan BBP in deze regio geeft juist extra aanleiding te kijken naar economische kapitaal als onderdeel van Brede welvaart.

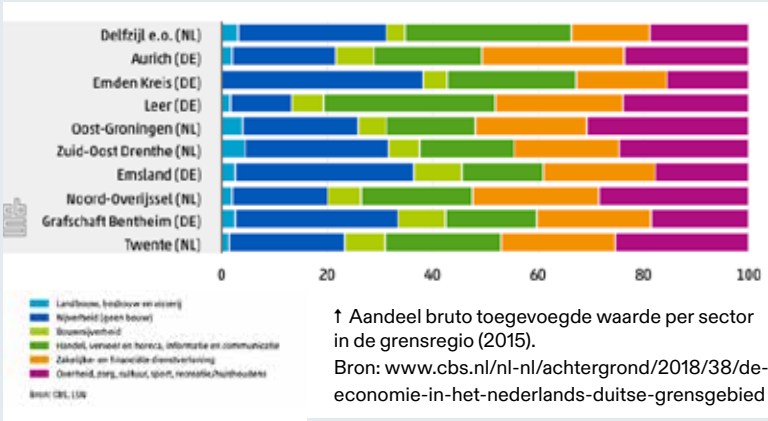
**Bron: Innovationen aus Weser-Ems, 2020.



↑ Bruto toegevoegde waarde per werkzame persoon in de grensregio. Bron: NL in Nedersaksen 0,3% (< 1.000); uit Nedersaksen in NL 1,7% (> 10.000).



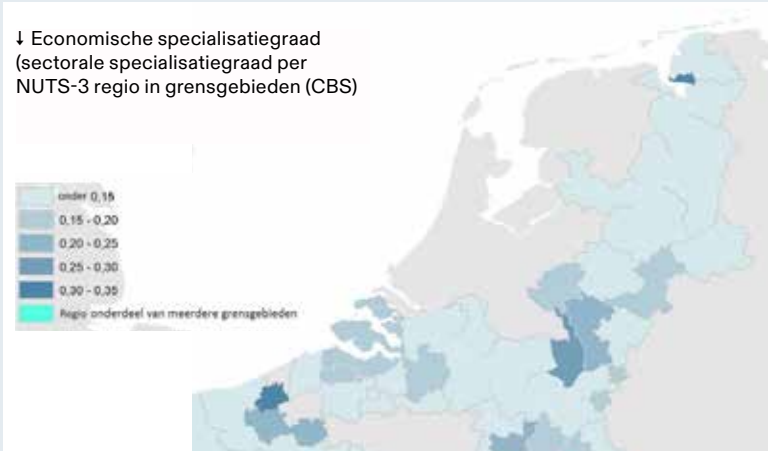
↑ COROP-regio Oost Groningen scoort zeer laag op aspecten van Arbeidsparticipatie en Materiele welvaart. Bron: CBS regiomonitor Brede welvaart



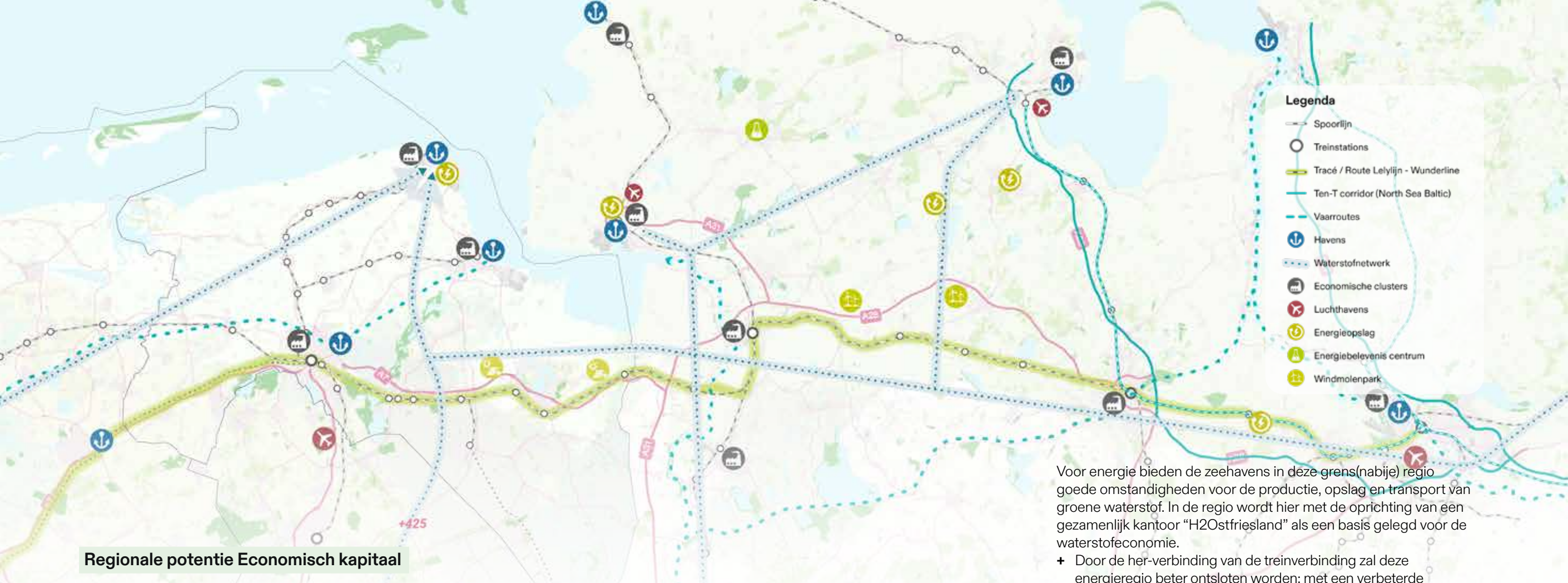
↑ Aandeel bruto toegevoegde waarde per sector in de grensregio (2015). Bron: www.cbs.nl/nl-nl/achtergrond/2018/38/de-economie-in-het-nederlands-duitse-grensgebied



Hydrogen Valley. Beeld: <https://www.newenergycoalition.org/hydrogen-valley/>



↓ Economische specialisatiegraad (sectorale specialisatiegraad per NUTS-3 regio in grensgebieden (CBS))



Regionale potentie Economisch kapitaal

Op dit moment wordt het aanbod van openbaar vervoer in de regio als problematisch ervaren, waardoor het voor met name stagiairs niet altijd gemakkelijk is om de beroepsschool of het leerbedrijf op bepaalde tijden te bereiken (IHK, 2022). Daarnaast is het lastig voor bedrijven om personeel te vinden.

Met de 'her-verbinding' kunnen de volgende brede welvaartseffecten worden verwacht:

- + Er treedt een agglomeratie-effect op, waardoor er betere matches gemaakt kunnen worden tussen werknemers en werkgevers en er meer arbeidspotentieel voor ondernemers ontstaat (A31-effect).
- + Met de komst van de tweesporigheid tussen Leer en Oldenburg

kan de OV-dienstregeling beter aansluiten op de noord-zuidverbindingen. De knooppaarde van Bremen, Oldenburg, Leer en Groningen neemt hierdoor toe. Met name de knoop Emden – Leer – Papenburg zal een flink positief effect ondervinden (vergroten met oplopende snelheid van de treinverbinding).

- + De mogelijkheden voor grensoverschrijdende samenwerking worden verder vergroot, waaronder de extra innovatie-impuls voor Papenburg met de voorgenomen oprichting van een universiteitslocatie van de Rijksuniversiteit Groningen. De extra onderzoeksmogelijkheden kunnen de economische ontwikkeling van de regio versterken en (grensoverschrijdend) de instroom van ingenieurs en gekwalificeerde vakmensen bevorderen.

Voor energie bieden de zeehavens in deze grens(nabije) regio goede omstandigheden voor de productie, opslag en transport van groene waterstof. In de regio wordt hier met de oprichting van een gezamenlijk kantoor "H2Ostfriesland" als een basis gelegd voor de waterstofeconomie.

- + Door de her-verbinding van de treinverbinding zal deze energieregio beter ontsloten worden: met een verbeterde bereikbaarheid zal innovatie beter worden gefaciliteerd, denk ook aan de samenwerkingsverbanden tussen universiteiten/instellingen en bedrijfsleven.
- + De treinverbinding Amsterdam – Groningen – Bremen is bedoeld voor personenvervoer om de concurrentiepositie van de noord-Duitse havens ten opzichte van de ARA-havens te kunnen blijven waarborgen.
- + Vanuit de energie-infrastructuur en de goederencorridors zijn vooral de noord-zuid relaties, die verbonden worden door deze treinverbinding, van belang. Goederenvervoer richt zich hierbij met name op de havens en de economische kerngebieden in de noord-zuid relaties.

Natuurlijk kapitaal, wat valt op?

Het natuurlijk kapitaal is een eerste levensbehoefte en omvat de natuur, het bodem- en watersysteem en de luchtkwaliteit. Toegang tot het natuurlijk kapitaal valt hier ook onder: recreatieve ecosysteemdienst.

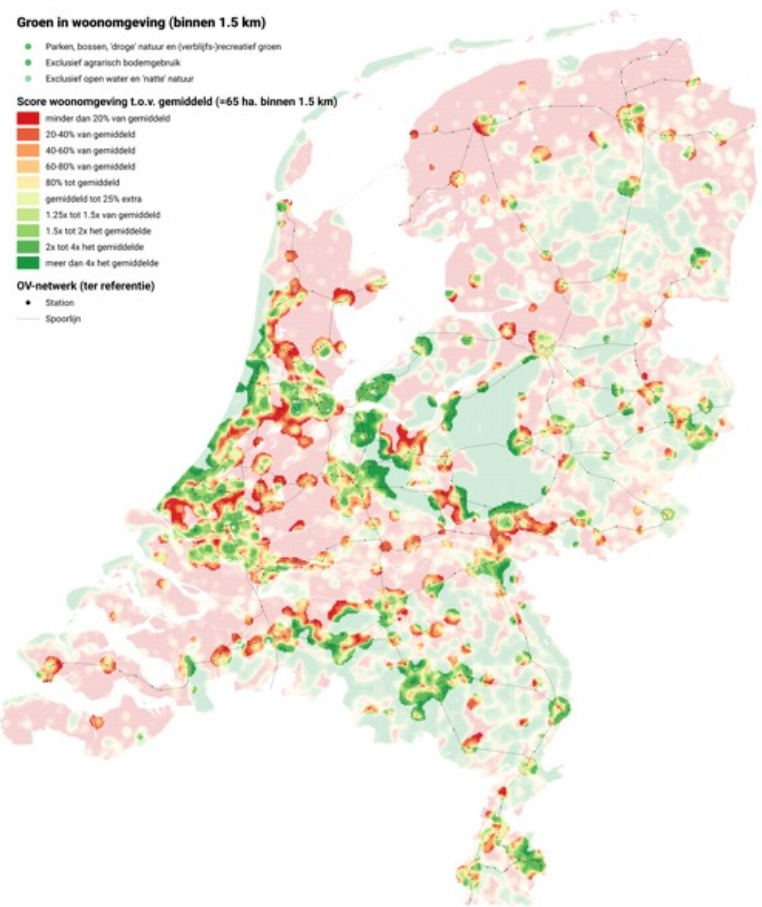
Hoewel midden in het buitengebied, scoort de aanwezigheid van natuur en bosgebieden in Provincie Groningen laag, zo blijkt ook uit de Brede welvaartsmonitor van het CBS:

- + Wel veel groenblauwe ruimte
- + Afstand tot natuur scoort laag
- + Natuur per inwoner gemiddeld

Toch zien we interessante landschappen, fijne leefomgevingen en met name aan de Duitse kant ook natuurrecreatie. De ruimte en afwezigheid van lichtvervuiling is absoluut een kwaliteit (voor inwoners en voor bezoekers van verder).



† Score van Provincie Groningen op enkele aspecten van natuurlijk kapitaal. Uit: Brede welvaartsmonitor CBS



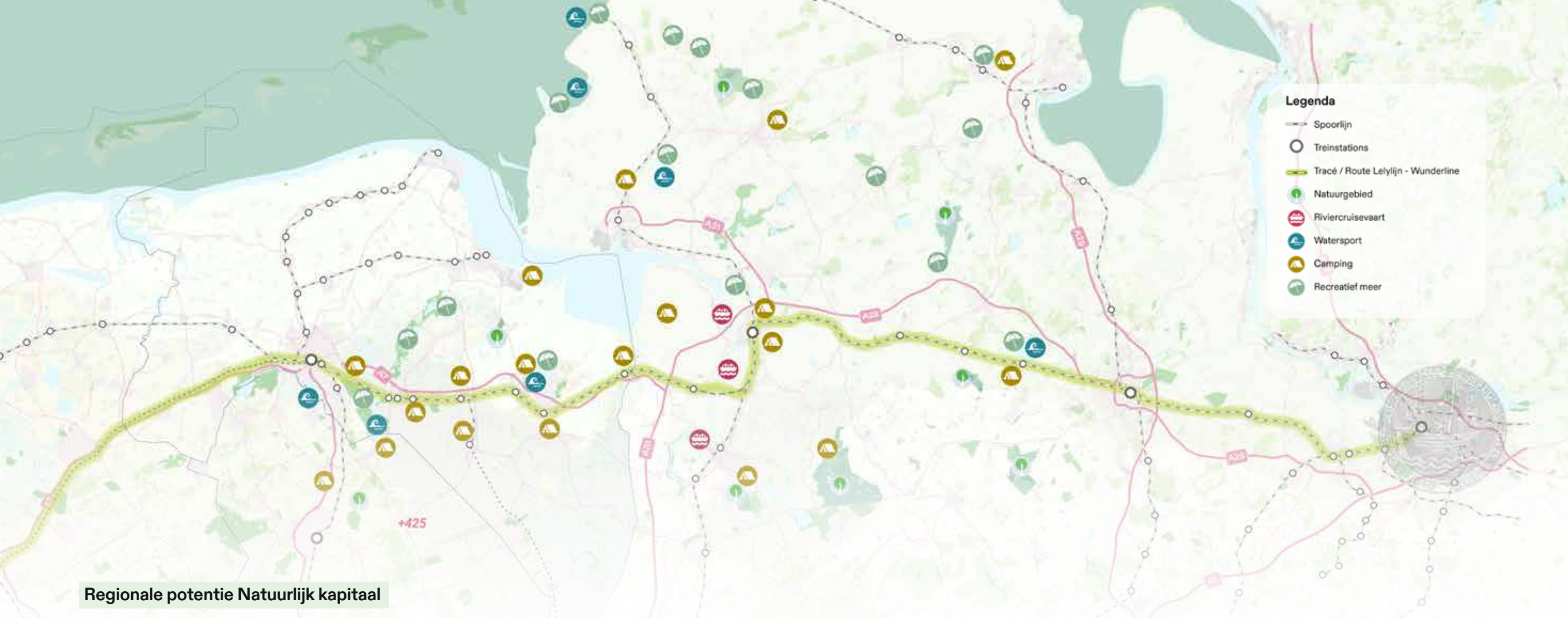
† Hoewel de regio veel ruimte en landschappelijke kwaliteit kent, uit zich dit niet in een hoge score op toegankelijk van groen (meegeteld: parken, bossen, recreatief groen (exclusief water)).



† Bad Zwischenahn: (o.a.) landschappelijke waarde omgezet in recreatieve hotspot



† Toeristische activiteiten en (bereikbaarheid van) natuur als kwaliteit



Regionale potentie Natuurlijk kapitaal

De natuur en recreatiemogelijkheden langs de corridor trekken momenteel al redelijk wat dagjesmensen. Echter zijn de meeste plekken op dit moment alleen ontsloten via de auto (in sommige gevallen met een bus of de fiets). Met de 'her-verbinding' van de spoorlijn kunnen de volgende brede welvaartseffecten worden verwacht:

- + Het natuur-toeristisch potentieel wordt beter ontsloten. Het directe effect hiervan is beperkt, het type toerisme in de regio is vooral gericht op de auto (water, wandelen, verblijf in groengebieden).
- + Kansen voor dagrecreatie. Hierbij moet er gekeken worden naar combinaties met ketenmobiliteit en toeristische overstappunten. Denk aan: "happen en trappen", 'NS-wandelroutes Duitsland-stijl'. Voorwaarde is dat het systeem van nationale en regionale treinen wordt aangevuld met geschikte keten- en deelmobiliteit.
- + Een goed ontworpen spoorlijn kan bijdragen aan landschapsbeleving. Aan de andere kant kunnen spoorlijnen met infrastructuur als bruggen en stations het landschap verstoren (doorsnijdingen en milieuhinder).
- + Een spoorlijn kan de toegang tot groen- en recreatiegebieden verbeteren of belemmeren. Dit hangt af van de locatie en de integratie met de bestaande infrastructuur. Spoorlijnen kunnen een barrière vormen voor mens en dier, maar juist ook toegang tot natuurgebieden verbeteren (afhankelijk van de inpassing).
- + Uitwisseling/ samenwerking tussen de havens kan kansen bieden voor het ontzien van het UNESCO waddengebied.

Sociaal kapitaal: wat valt op?

Met betrekking tot gemeenschap/sociale verbanden wordt de regio gekenmerkt door een hoge mate van zelfredzaamheid en door een grote afstand tot de overheid. Dit is tevens terug te zien in het vertrouwen in anderen en instituties (CBS).

Voor deze quickscan is voor sociaal kapitaal vooral gekeken naar mogelijkheden voor persoonlijke ontwikkeling en ontplooiing. Met betrekking tot persoonlijke ontwikkeling en ontplooiing hebben vooral de middelgrote steden heel wat te bieden op het gebied van cultuur. Met name de stad Groningen, maar ook Emden, kennen gerenommeerde musea en cultuurevenementen. Daarnaast zijn er goede opleidingen op theoretisch niveau te vinden, zoals de universiteiten van Oldenburg en Groningen. Jongeren zijn hierdoor voor de educatie aangewezen op het OV of een schoolbus (in ieder geval tot ze hun auto rijbewijs hebben). De afstanden zijn echter zeer groot vanuit de (grens) regio, waardoor deze lang niet voor iedereen (binnen 60 min met de fiets + OV) te bereiken zijn. Een vergelijkbare situatie geldt ook voor de MBO-opleidingen, die zich vooral ook in de middelgrote steden bevinden.

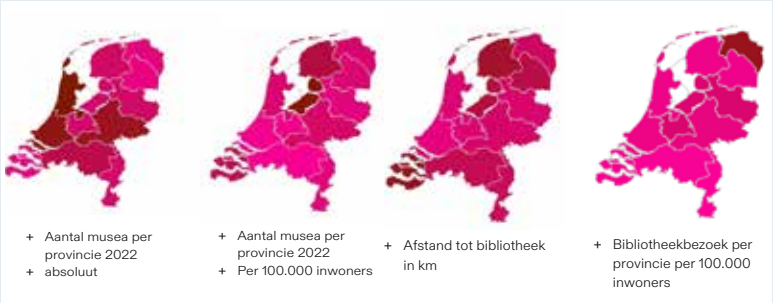
Tegelijkertijd worden er al stappen gezet via een samenwerking tussen de Nederlandse en Duitse regio, dit krijgt bijvoorbeeld gestalte in de “Universiteit van het Noorden”.



↑ Zernike terrein RUG. Beeld: groningenondernemerscourant.nl



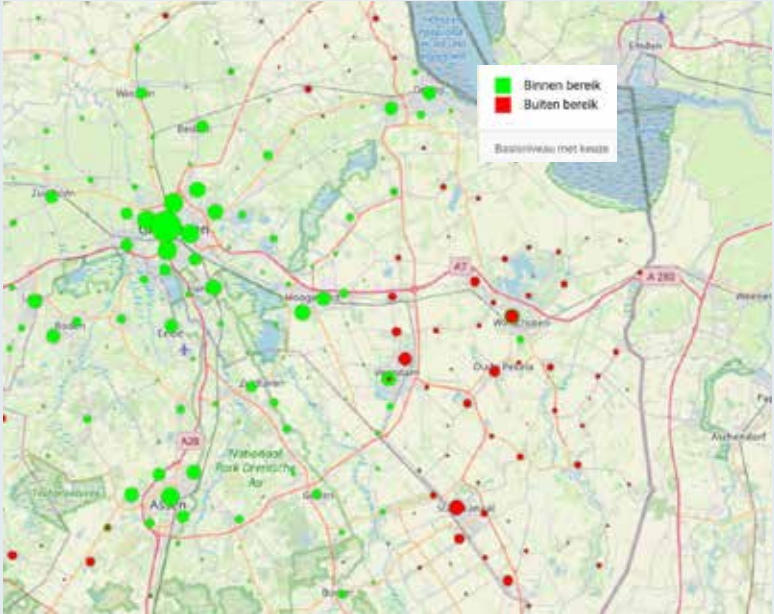
↑ COROP-regio Oost Groningen scoort als laagste op aspecten van samenleving (vertrouwen) onderdeel van Sociaal kapitaal). Bron: CBS regiomonitor Brede welvaart



↑ dichtheid culturele voorzieningen. Groningen scoort relatief laag. Alleen bibliotheekbezoek is bovengemiddeld. Bron: CBS regiomonitor Brede welvaart



↑ Kunsthalle Emden. Beeld: NDR Radio & TV.



↑ HBO/WO (minimaal 2 opties) te bereiken binnen 60 minuten met fiets + OV combinatie



↑ Artikel: edr.eu



Regionale potentie Sociaal kapitaal

De grens(nabije) regio bestaat uit een rijk cultureel erfgoed en een sterke regionale identiteit. In het gebied bevinden zich meerdere Hanzesteden en beschermde dorps- en stadsgezichten. Met de 'her-verbinding' kunnen de volgende brede welvaartseffecten worden verwacht:

- + Door de betere regionale bereikbaarheid zullen de diverse gemeenschappen en sociale banden beter verbonden worden. Vooral de regio Emden – Leer – Papenburg zal een flink positief effect ondervinden door potentie voor internationale oriëntatie

van het toeristische profiel. Dit geldt ook voor steden als Groningen, Leeuwarden en Oldenburg.

- + Bad Zwischenahn zal als kleinschalige toeristische trekker ook voor Nederlanders aantrekkelijker worden. Bad Nieuwschans (Thermen) kan ook goed vanuit de Duitse Regio per trein bezocht worden.
- + Samenwerking tussen universiteiten en hogescholen wordt flink gestimuleerd, een behoefte die leeft bij de universiteiten

(groot potentieel).

- + Vergroot het aantal opleidingsplaatsen (alle niveaus) vanuit de regio, waardoor blijverschap wordt gestimuleerd.
- + Over het algemeen een positief effect op het veiligheidsgevoel van burgers, zowel direct door verbeteringen aan de infrastructuur en veiligheidsmaatregelen als indirect door verminderingen in het aantal verkeersongevallen en verhoogde sociale controle.

Randvoorwaarden

Voor elk van de vier kapitalen is een positief effect te verwachten met de toegenomen OV-bereikbaarheid. Randvoorwaarde hierbij is wel een goed onderliggend regionaal ontsloten OV-systeem (ketenmobiliteit, hubs, deelsystemen) van en naar de treinstations, zorg- en onderwijsinstellingen. Met name in Duitsland ligt hier al een sterke focus op.

De hogere brede welvaart vraagt altijd om een bredere aanpak dan alleen bereikbaarheid. Ter illustratie: om ook de baten van menselijk kapitaal te vergroten is het maken van afspraken met zorgverzekeraars nodig. Dit valt echter buiten de scope van de Wunderline of Internationale Lelylijn.

Regionale verdelingseffecten

Het denken in brede welvaart vraagt ook te kijken naar verdelingseffecten. Voor wie treedt er een effect op, en wat gebeurt er elders? Dit vormt een nuancering op de benoemde effecten in de vier kapitalen. Zo is het goed om te beseffen dat niet iedereen in gelijke mate profiteert van de treinverbinding Groningen – Bremen. Deze zal vooral voordelig zijn voor mensen die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer.

Daarnaast kunnen de volgende verdelingseffecten optreden:

Buiten versus binnen de invloedssfeer van het tracé

- + Mensen die buiten de invloedssfeer van het tracé wonen zullen een betere luchtkwaliteit ervaren. Mensen die binnen de invloedssfeer van het tracé zitten zullen te maken kunnen krijgen met geluidsoverlast en trillingen: hoe frequenter en sneller de trein, des te hoger de kans op geluidsoverlast (goederenvervoer als aandachtspunt). Dit kan bijdragen aan stress en slaapstoornissen. Ook kan de bouw en het onderhoud van de spoorlijn tijdelijk voor overlast zorgen in de vorm van stof en lawaai.

Hogere versus lagere inkomens

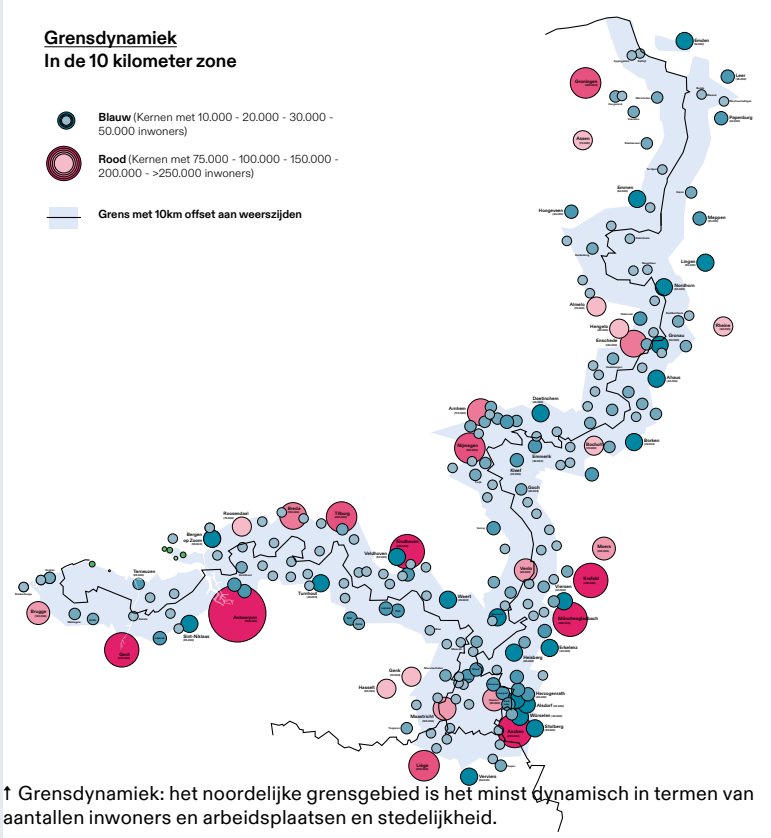
- + Hogere inkomens kunnen meer profiteren van de verbeterde verbindingen door sneller herstel van vastgoedwaarden. Daarnaast zijn zij vaak flexibeler zijn in hun verplaatsingsmogelijkheden en zijn de kosten van (hogesnelheid)treinen geen probleem. Lagere inkomensgroepen kunnen echter nadelen ervaren door potentiële huurstijgingen en hebben minder mogelijkheden om te verhuizen. Tegelijkertijd kunnen mensen met een lager inkomen, die wellicht vaker op de fiets of te voet gaan vanwege de hoge kosten van het autobezit, profiteren van verbeterde bereikbaarheid en faciliteiten rondom stations, mits de treinen betaalbaar zijn.

Stedelijke versus landelijke gebieden

- + In de meer stedelijke gebieden is een verbetering van de luchtkwaliteit en een vermindering van de verkeersoverlast te verwachten. Bereikbaarheid is in de stedelijke gebieden al beter, maar gaat er ook meer op vooruit doordat hier de connectiviteit sterk verbeterd. In de meer landelijke gebieden kan de verbeterde treinverbinding leiden tot meer economische en sociale integratie door een betere verbinding met de stedelijke banenmarkt, mits de verbindingen van en naar de landelijke gebieden op orde zijn. Indien dit niet het geval is, kan het landelijk gebied achterblijven. Daarnaast kan de treinverbinding in de landelijke gebieden leiden tot een beperktere toegang tot de natuur en voor geluidsoverlast en trillingen zorgen.

Automobiliteit versus lopen/fietsen + OV

- + De verbeterde treinverbinding kan het openbaar vervoer aantrekkelijker maken en ervoor zorgen dat autogebruikers eerder geneigd zijn om het openbaar vervoer voor middel en lange afstanden te gebruiken. Dit kan de verkeersdruk op wegen verlagen en tot minder stress leiden door verkeerscongestie. Voor voetgangers en fietsers kan het leiden tot directe(re) en comfortabele(re) wandel- en fietsvoorzieningen van, naar en rondom stations.



† Station Oldenburg: verbondenheid met het landelijk gebied (ketenmobiliteit)

4. Internationaal

Internationale verbindingen

Het staat buiten kijf dat ook internationale verbindingen op een duurzame wijze gefaciliteerd moeten worden. Europa - en Nederland - pleit voor betere internationale treinverbindingen om te kunnen concurreren met de luchtvaart. Sterke internationale treinverbindingen hebben een positief effect op zowel de materiële welvaart als de brede welvaart van stedelijke regio's, die zo beter aangetakt zijn op het internationaal stedelijk netwerk.

Daarbij zorgt een extra internationale treinverbinding voor een robuuster Europees treinnetwerk, wat een positief effect kan hebben op het treingebruik en -beleving in het algemeen.



† Belangrijkste corridors internationaal treinverkeer van en naar Nederland (TEN-T).

Vanaf scenario D van de internationale spoorscenario's,* wordt de internationale Lelylijn-corridor belangrijker voor de internationale langeafstandsreizigers.

In de RHDHV studie* is geconcludeerd dat de internationale Lelylijn (spoorscenario's D, E en F) wel interessant kan zijn voor langeafstandsreizigers. Ter indicatie: ca. 1 mln. (D), 2,5 mln. (E) en 3,5 mln (F) reizigers /jaar zouden gebruik maken van de internationale Lelylijn (waarbij ongeveer 20-25% van deze reizigers van andere grensovergangen per spoor komt, maar het merendeel dus nieuwe treinreizigers betreft).

Hier staan flinke investeringen tegenover.



† In 2023 onderzocht RHDHV de reizigerspotentie voor de internationale Lelylijn. Beeld: waterscheidingen grensovergang Duitsland per spoor met Lelylijn zonder Deutschlandtakt en frequentieverhoging**. Conclusie was dat Amsterdam - Bremen (of meer oostelijk / zuidelijk) en verder snelst is via ander lijnen. Pas wanneer de internationale Lelylijn bv 300km /uur rijdt klappt dit beeld om ten gunste van de route via Groningen.

Internationale corridors

Tussenvallende regio's profiteren van snelle HSL-corridors. Dit zal ook het geval zijn bij de Noordwest Europese verbinding van Kopenhagen - Hamburg - Randstad, ter plekke van de stations. Hierbij geldt niet alleen de Lelylijn als optie om de verbinding te leggen. Op dit moment zijn investeringen voor internationale treinverbindingen via de stedelijke regio's gericht op een aantal verbindingen: in Noordwest Duitsland gaat de aandacht voor de oost-west verbinding uit naar de verbinding **via Osnabrück**, en dus niet via Groningen-Oldenburg. Het is daarbij nodig bij de route via Osnabrück te werken aan versnelling van de reis en verbetering van de betrouwbaarheid, zaken die nog tekortschieten om het internationaal reizen per trein aantrekkelijker te maken.

Beredeneerd vanuit de grotere agglomeraties zoals de Randstad en Bremen ligt de verbinding via Osnabrück dus meer voor de hand.

Pas boven Zwolle/Almere maken mensen de keuze om via Groningen te reizen naar Duitsland en verder bij een internationale Lelylijn, ten zuiden hiervan is in principe de verbinding via Osnabrück sneller. Hiermee zijn de belangrijkste bestemmingen niet afhankelijk van een internationale Lelylijn. Zeker wanneer wordt uitgezoomd naar de meest voor hand liggende internationale treinverbindingen voor de metropoolregio's Parijs, Hamburg en Kopenhagen.

Echter, wanneer een reistijdswinst gevonden wordt die concurreert met de zuidelijke lijn via Osnabrück, maken reizigers andere keuzes. Dan zou in de regio Groningen - Oldenburg - Bremen een dergelijke verbinding een positieve bijdrage kunnen leveren, boven op de regionale effecten. Immers een snelle spoorverbinding biedt meeste houvast voor (economische) investeringen en verstedelijking.

* Lelylijn internationaal Amsterdam – _Groningen – _Bremen Eindrapportage. RHDHV en SMA, augustus 2024 V1.0

** Internationale positie van de Lelylijn, RHDHV, september 2023.

Ondanks de hoge investeringen en de te maken keuzes voor de internationale Lelylijn (mogelijk ten koste van de focus op andere internationale verbindingen zoals via Osnabrück) is het interessant te verkennen wat de meerwaarde van de internationale Lelylijn is op het gebied van brede welvaart. Hiervoor benoemen we weer de twee schaalniveaus.

Meerzijdige connectiviteit van internationale stad Groningen

Vanuit Nederland bezien is Groningen, en zeker Oost-Groningen vrij perifeer gelegen, terwijl dit gebied op de internationale kaart centraal in Noordwest-Europa ligt. Met een goede treinververbinding op de as van Amsterdam – Groningen – Bremen – Hamburg -Scandinavië kan het gebied zich in theorie ook door ontwikkelen tot een regio met een sterker economisch profiel dat past bij deze centrale ligging. De karakteristieken van het gebied, wat een lage dynamiek kent (lage inwonersdichtheid en arbeidsplaatsen) maakt dit echter niet vanzelfsprekend. Wel zal voor de al sterkere stedelijke regio's, waar dan ook de Lelylijn halteert een positief effect optreden. Dit betreft in ieder geval de stad Groningen, wat met de sterke voorzieningenstructuur een sterke bijdrage kan leveren aan het internationaal stedelijk netwerk. Bovendien kan Groningen door een snelle verbinding naar Bremen ook goede aansluiting krijgen op het Duitse HSL-netwerk.

In Bremen is het effect waarschijnlijk kleiner om dat dit al in meerdere richtingen goed is aangetakt, echter een klein positief effect door bijvoorbeeld een betere bereikbaarheid van werknemers zal optreden.

In E en F profiteren andere steden niet van de internationale Lelylijn.

We hebben gezien dat de meeste winst te behalen is in de grens (nabije) regio. Wanneer een internationale lijn hier geen station heeft (bijvoorbeeld in scenario E en F wordt in Leer niet gehalteerd) zal deze meerwaarde niet verzilverd worden.

Grens(nabije) regio profiteert alleen mee in intercity-scenario D

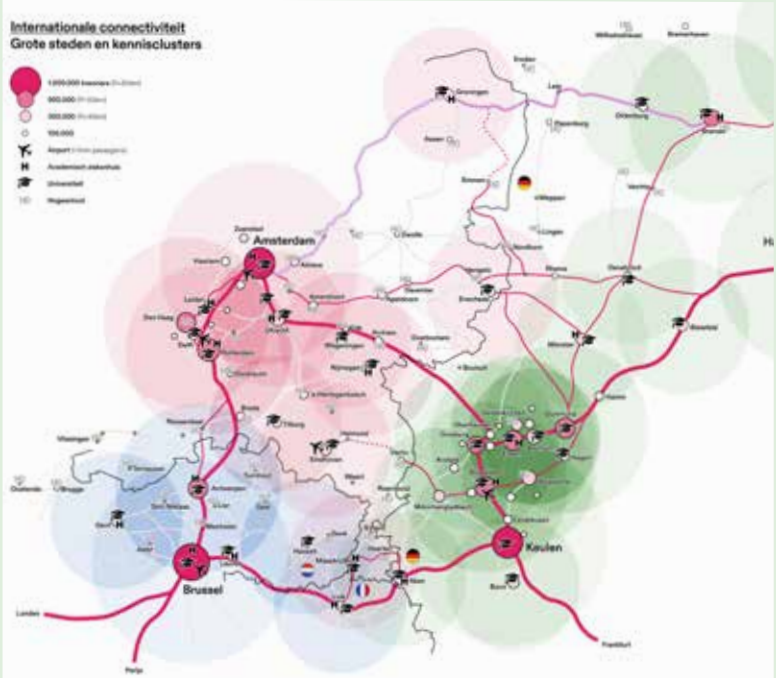
Waar de regio normaal gesproken mee profiteert van een betere connectiviteit van de kernstad, zien we dat hier de afstanden groot zijn, en het niet reëel is te veronderstellen dat bij haltering in Groningen en Bremen de gehele tussenliggende regio zou profiteren.

Bovendien zullen door de versterking van de stedelijke kerngebieden waar de Lelylijn halteert de verschillen groter worden met de (tussenliggende) regio. Het risico bestaat hiermee dat de keuze voor bedrijven en inwoners uit de tussenliggende regio om naar de stedelijke kerngebieden te verhuizen aantrekkelijk wordt. Hiermee kan dus zelfs een negatief effect ontstaan, zeker vanuit de opgave van blijverschap.

Bij spoorscenario D zal een intercityverbinding, met stations in Leer en Oldenburg wel een positief effect hebben op alle vier de regio's die hiermee nog sterker als *stepping stones* werken op redelijke afstand van elkaar (met een sterk verkorte reistijd van ca 30 - 40 minuten), die de potentie van de vier kapitalen optimaal kan stimuleren.

Bij een goed regionaal systeem en nabije haltering van de internationale Lelylijn (scenario D) kan de grens(-nabije) regio op menselijk, economisch en sociaal kapitaal meeprofiten van de schaalvoordelen die door de internationale verbinding ontstaan voor Groningen en Bremen ('borrowed size'-effect). Dan wordt dus boven op de regionale Brede welvaartseffecten een aanvullende plus gecreëerd door de komst van de internationale verbinding door de sterke knopen die ontstaat op het snijpunt van spoorlijnen (in verschillende richtingen en schaalniveaus).

Daarnaast zorgt een extra internationale treinverbinding voor een robuuster Europees treinnetwerk, wat een positief effect kan hebben op het treingebruik en -beleving in het algemeen. Echter de stedelijke regio's in de Randstad, maar ook bv Hamburg en Kopenhagen hebben weinig tot geen meerwaarde voor Brede Welvaart van de lijn via Groningen, ten opzicht van een lijn via Osnabrück.



† Vooral Groningen zou profiteren van een internationale Lelylijn, als sterke pool in de netwerk van grote steden en kennisclusters

Borrowed size-effect

Het principe van 'borrowed size' in de economische geografie verwijst naar het fenomeen waarbij kleinere steden en regio's profiteren van nabijgelegen grotere steden en stedelijke gebieden. Deze kleinere steden 'lenen' als het ware de voordelen van de grotere steden, zoals economische kansen, voorzieningen en infrastructuur, zonder zelf een vergelijkbare grootte of dichtheid te hebben.

5. Conclusie

Regionaal investeren zinvol

Regionaal liggen er kansen voor verdere ontwikkeling met de realisatie van een goed interregionale spoorlijn. Dit gebeurt vooral door de betere aansluiting op het Nederlandse en Duitse netwerk waarmee de stedelijke gebieden en het ommeland worden verbonden. Dit neemt toe met de verdere ontwikkeling van de (inter-) regionale Wunderline.

De afzonderlijke stedelijke regio's Groningen - Leer - Oldenburg en Bremen liggen dan op sterkere kruispunten van het spoor,

waar de Wunderline kruist met de noord-zuidverbinding naar de meer stedelijke regio's verder naar het zuiden in Duitsland (Ruhrgebied, maar ook Osnabruck, Hannover etc.). De vier stedelijke regio's zijn beter verbonden, wat een betere samenwerking en uitwisseling van de vier kapitalen stimuleert.

De vier regio's vormen niet 1 systeem, daarvoor is de afstand/reistijd te groot, maar ze werken als **stepping stones** in het (inter) nationaal stedelijk netwerk.

↓ Synthesekaart interregionale stepping stones verbonden via de spoorlijn in oost-westrichting (Wunderline) op kruispunten met de verschillende noord-zuidlijnen.

Dit principe kent een optimum in scenario D, met de toevoeging van de internationale Lelylijn als IC-verbinding.

Vooral de **regio van Leer**, met daarbij de belangrijke kernen Emden (cultuur) en Papenburg (onderwijs) profiteert door de Wunderline (en scenario D). Door meerzijdige oriëntatie komt dit gebied écht dichterbij de sterke steden en economische gebieden. Bovendien is hier veel potentie geconstateerd vanuit de korte analyse in de vier kapitalen.

Opgave brede welvaart vooral regionaal ingestoken

Door de lage dichtheid en de grote afstanden tot voorzieningen, opleiding en/of werk is de mogelijkheid tot ontwikkeling en zelfontplooiing in de grens(nabije) regio minder groot. Jongeren trekken weg en er komen relatief weinig nieuwe gezinnen in de regio. Een verbeterde regionale OV-bereikbaarheid kan bijdragen aan een kentering, en meer toekomstperspectief bieden voor de regio.

- + De treinverbinding zou in eerste instantie gericht moeten zijn op **'blijverschap'** voor met name jongeren en starters op de arbeidsmarkt. Door het bieden van een betere nabijheid met meer keuzemogelijkheden wordt meer **knoop- en plaatswaarde** gecreëerd, waardoor mensen zich kunnen ontplooiën. Deze knooppuntfunctie wordt belangrijker met een accent op de noord-zuid verbindingen.
- + In tweede instantie zou de treinverbinding moeten gaan over **het versterken van de (nieuwe) economieën**. Met name de knoop Emden (energiecluster en waterstofeconomie) – Leer (digitalisering en verduurzaming maritieme sector) – Papenburg (scheepswerf van de toekomst en internationaal gezondheidscluster) zal hierin positieve effecten ondervinden. De effecten voor de omliggende regio zullen afhankelijk zijn van de kwaliteit van de knooppuntfunctie en de hierop aangesloten ketenmobiliteit.
- + Tot slot zou de treinverbinding in derde instantie gericht moeten zijn op het **aantrekken van mensen van buitenaf** om hier te recreëren, zich hier te vestigen, stage te lopen en te werken. De 'plus' van een internationale verbinding kan door middel van de schaalvoordelen van Groningen en Bremen het positieve effect in de regio nog verder versterken.

Deze opgaven vragen om versterking van de vier kapitalen van brede welvaart.

	Kapitaal	(Inter-) Regionale lijn Wunderline plus zonder Lelylijn (scenario's ABC)	Internationale Lelylijn (scenario's DEF)	
			<i>Internationaal effect</i>	<i>Regionaal effect</i>
	Menselijk	+ Betere bereikbaarheid van meer en divers onderwijs, werk en zorg. Stimulans mobiliteitstransitie.	+/- Nationale voorzieningen (ziekenhuis, universiteiten) beter verbonden, maar meerwaarde buiten Groningen (-Oldenbrug) beperkt is (Amsterdam-Bremen e.v. is al goed verbonden).	o/- Regio profiteert niet mee door lage dynamiek en grote afstanden. Contrasten worden groter en kansen ongelijkheid stad - regio neemt mogelijk toe.
	Economisch	+ Agglomeratie-effect & Knoopwaarde Emden - Leer - Papenburg. Economische specialisatie en samenwerking.	+/- Borrowed-size-effect: kleinere steden en regio's profiteren mee van de betere verbindingen zonder zelf de dichtheid te hebben. Geldt vooral rondom Groningen, verder beperkt.	o/- In de grote regio's met lage dynamiek kan zelfs negatief effect optreden: Economische kerngebieden concentreren zich rond de internationale knooppunten (mogelijk ten koste van de regio)
	Natuurlijk	+/- Duurzame(re) ontsluiting van natuur-toeristisch potentieel. Toegang tot groen en recreatie; kans doorsnijding en milieuhinder.	+/- Internationale treinverbindingen als alternatief voor luchtvaart (effect hier is mogelijk kleiner dan bij bv. snelle lijn Amsterdam- Osnabrück- Kopenhagen)	- Potentieel negatief effect door een nieuwe doorsnijding van het landschap en milieuhinder.
	Sociaal	+ Stimulering van blijverschap en gemeenschappen. Potentieel aantrekken mensen van buitenaf.	+ m.n. Stad Groningen profiteert en gaat van perifeer naar centraal gelegen, niet 'achtergesteld', maar midden in het HSL-net.	- Draagt niet bij aan regionale opgaven, door contrasten in bereikbaarheid en dynamiek kan zelfs verdere ontgroening optreden.

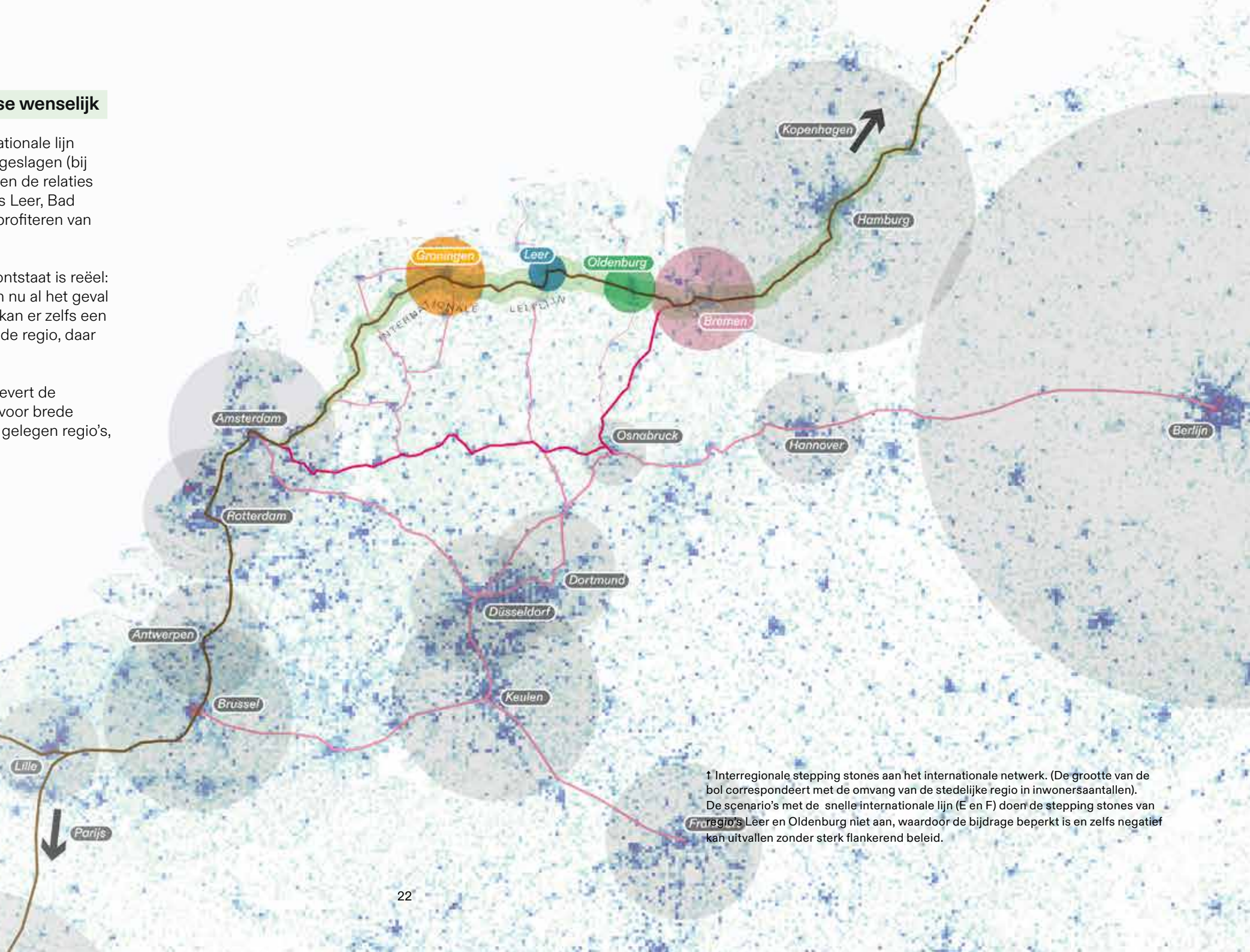
† Samenvattende tabel voor de brede welvaartseffecten van de vier kapitalen.

Internationale Lelylijn voor regio niet per se wenselijk

Als we kijken naar de effecten van de snelle internationale lijn zien we juist dat de regionale knopen worden overgeslagen (bij spoorscenario's E en F). De afstanden zijn te groot en de relaties zijn onvoldoende sterk voor de regionale kernen als Leer, Bad Nieuweschied of Winschoten om mee te kunnen profiteren van een snelle internationale lijn.

Het gevaar dat hierdoor juist een regionale schuif ontstaat is reëel: jongeren en werk trekken potentieel nog meer (dan nu al het geval is) weg uit de regio naar Groningen of Bremen. Zo kan er zelfs een averechts effect optreden op de brede welvaart in de regio, daar waar de drieledige opgave juist het grootst is.

Voor Groningen en in mindere mate voor Bremen levert de internationale Lelylijn wel een goede meerwaarde voor brede welvaart. Dit effect is niet te duiden voor de verder gelegen regio's, zoals de Rijnland en Hamburg en verder.



Effecten afhankelijk van schaalniveau en dynamiek

De opgaven zijn per gebied verschillend, en we zien dat de effecten op het gebied van brede welvaart verschillend worden ingeschat voor de verschillende spoorscenario's. De regionale brede welvaartseffecten zijn in de grens(nabije) regio het grootst als gevolg van de interregionale scenario's (oplopend in effect van Aaar B naar C) en de intercitylijn (D, met meeste effect). Deze scenarios spelen in op de behoefte aan een goed regionaal netwerk en verstelijking op de regionale knooppunten.

We stellen dat de interregionale verbinding op elk van de vier stedelijke regio's een positief effect genereert, waarbij aan elk van de vier kapitalen recht wordt gedaan. Hiermee wordt de basis gelegd voor een samenwerkende regio in het grens(nabije) gebied en het internationaal stedelijk netwerk. De meerwaarde verschilt wel per gebied en is vooral gebaseerd op de mate van verschil die een dergelijke lijn teweegbrengt en de bestaande dynamiek of kracht van de regio. Zo zal Bremen relatief minder profiteren van de interregionale lijn omdat hier al veel goede treinverbindingen liggen, en de regio meer op Hamburg is gericht dan naar het westen.

De effecten van internationale lijn zijn niet overal groot of even postief. Op het hogere schaalniveau geldt dat vooral Groningen profiteert door de oriëntatie, waar Groningen als perifeer gebied wordt beschouwd, wordt met een internationale Lelylijn een centrale ligging gecreerd, waarmee de aanwezige potentie van de stad /stedelijke regio goed versterkt wordt.



† Uitsnede kaartbeeld interregionaal, kaartbeeld p.20.



† Uitsnede kaartbeeld p.22.

Cluster	(Inter-) Regionale lijn Wunderline plus zonder Lelylijn (scenario's ABC)		Internationale Lelylijn (scenario's DEF)	
Groningen	+	Voor Groningen e.o. geldt dat de regio beter bereikbaar is in alle richtngen, het draagvlak voor voorzieningen wordt vergroot (ook toerisme vanuit Duitsland) en er zijn meer kansen voor samenwerking en innovatie. Winschoten wordt mogelijk belangrijker in het cluster Groningen.	+	Groningen komt centraal te liggen tussen de Noordelijke Randstad en de metropoolregio Bremen - Hamburg, hiermee komt de stad nadrukkelijker op de kaart in het internationaal stedelijk netwerk.Waarbij vooral F een flink effect genereert omdat logische reis is vanuit de Randstad naar Hambrug en Scandinavie.
Leer	++	Regio Leer profiteert flink van de verbeterde treinbereikbaarheid: er ontstaat een nieuwe oriëntatie op Nederland met een vrij centrale tussen de stedelijke kerne N-Z en O-W. Regio Leer-Papenburg is <i>stepping stone</i> in systeem van 45 -60 minuten reistijd (net accepabel voor dagelijkse verplaatsing).	-	Omdat de internationale lijn deze regio niet aan doet profiteert Leer e.o. niet mee, en wordt ook de noord-zuidlijn niet aangetakt op het snelle netwerk. Hierdoor landen de positieve effecten elders, wat zelfs ten koste kan gaan van deze regio.
Oldenburg	+	Oldenburg e.o. is nu al goed aangesloten op de omliggende regio, Wunderline (ABC varianten) heeft beperkt effect . Wel is de relatie met Groningen beduidend beter in optie C. De samenwerkende universiteiten zullen zeker profiteren: personeel, maar ook studenten reizen makkelijker.	+ / o	Op internationale schaal ligt Oldenbrug dicht bij de metropoolregio Bremen - Hamburg, met nu al goede verbindingen. Interessant wordt mogelijk wanneer Oldenbrug ook snel aangesloten is op de Nederlandse regio's (bij D + E), bijvoorbeeld in het netwerk van universiteiten.
Bremen	+ / o	Bremen vormt al de centrumstad en zal door de regionale spoorlijn een beperkte extra versterking kennen, vooral door betere bereikbaarheid vanuit de regio.	o	Bremen zal met de internationale Lelylijn goed aangesloten zijn in het netwerk van Europees verbonden steden, een eventuele meerwaarde voor Bremen voor deze snelle lijn via Groningen blijkt niet in deze fase van het onderzoek, ook omdat Bremen al een verbinding heeft naar Amsterdam via Osnabruck.

† Samenvattende tabel voor de brede welvaartseffecten in de vier stedelijke regio's.

STUDIO — BEREIKBAAR

Lelylijn internationaal
Effecten Brede Welvaart

September 2024