

University of Groningen

Regionale economische effecten van een verlenging van de SPNV op de verbinding Emmen - Rheine

Böttcher, Fabian; Heinecke, Nina; Brandt, Arno; Polom, Lina; Sijtsma, Frans; Daams, Michiel; Edzes, Arend

IMPORTANT NOTE: You are advised to consult the publisher's version (publisher's PDF) if you wish to cite from it. Please check the document version below.

Publication date:
2016

[Link to publication in University of Groningen/UMCG research database](#)

Citation for published version (APA):

Böttcher, F., Heinecke, N., Brandt, A., Polom, L., Sijtsma, F., Daams, M., & Edzes, A. (2016). Regionale economische effecten van een verlenging van de SPNV op de verbinding Emmen - Rheine. Hannover: CIMA.

Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Take-down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Downloaded from the University of Groningen/UMCG research database (Pure): <http://www.rug.nl/research/portal>. For technical reasons the number of authors shown on this cover page is limited to 10 maximum.

Regionale economische effecten van een verlenging van de SPNV op de verbinding Emmen - Rheine

Uitgewerkt in opdracht van de Bentheimer
 Eisenbahn AG
 de Landkreis Grafschaft Bentheim
 en de provincie Drenthe

gesteund door



www.deutschland-nederland.eu

Hannover, 02 september 2016

CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH
 Mooksgang 5
 30169 Hannover

Auteurs:

Dr. Arno Brandt (Projektleiter)
 Fabian Böttcher
 Nina Heinecke
 Lina Polom

Department of Economic Geography
 Faculty of Spatial Sciences
 University of Groningen

Auteurs:

Dr. Frans J. Sijtsma
 Dr. Michiel N. Daams
 Dr. A.J.E. Edzes

Inhoud

1	I NLEIDING	3
2	C ONCEPTIE EN M ETHODIEK O ptreden	5
3	V ERKEER IN EUROPESE CONTEXT	7
4	R EGIONALE ECONOMISCHE UITGANGSSITUATIE	10
	4.1 Verkeers- en planologisch-politieke rangschikking.....	10
	4.2 Demografische ontwikkeling en bevolkingsprognose	16
	4.3 Arbeidsmarktplaatsen en werkontwikkeling	19
	4.4 Toerisme-economie	21
5	R EGIONALE ECONOMISCHE E FFECTEN IN R EFERENTIEPROJECTEN	24
	5.1 Uitgekozen referentieprojecten	24
	5.2 Regionale economische effecten van de referentieprojecten	33
	5.3 Succesfactoren en hindernissen	35
6	S CHATTINGEN VAN HET PASSAGIERSPOTENTIEEL	37
	6.1 Beroepsforenzen.....	37
	6.2 Opleidingsforenzen	40
	6.3 Toeristen	48
	6.4 Recreatiemobiliteit	55
	6.5 Tussenresultaat.....	58
7	K WALITATIEVE S CHATTING VAN DE REGIONALE ECONOMISCHE E FFECTEN	59
	7.1 Verkeers- en ruimtewerkzame effecten	59
	7.2 Economische effecten.....	60
	7.3 Effecten op demografie en aantrekkelijkheid van het woonomveld.....	62
	7.4 Effecten op toerisme en recreatie	63
8	S AMENVATTING	65
9	L ITERATUUR	67

1 INLEIDING

De in het Duits-Nederlandse grensgebied gelegen Nedersaksische „Landkreis Grafschaft Bentheim“ is een van de meest dynamische landelijke gebieden van Noord-Duitsland. Naast een sterke demografische ontwikkeling die te wijten is aan immigratie en een in vergelijking „jonge bevolking“, wordt de regio ook gekarakteriseerd door gunstige economische randvoorwaarden. Deze positieve uitgangspositie moet voor de toekomst verder versterkt en uitgebouwd worden. Als een belangrijke locatiefactor is in deze context vooral rekening te houden met de bereikbaarheid van het verkeer. Voor de achtergrond van een Europese binnenmarkt is daarbij ook de garantie voor de transnationale mobiliteit in de regio, o.a. door een grensoverschrijdend openbaar personenstreekvervoer, absoluut noodzakelijk.

Voorstelling van het onderzoeksgebied

In grote delen van het graafschap Bentheim werd in het midden van de jaren 70 het personenstreekvervoer per spoor gestopt. Het aanwezige spoornetwerk werd in de laatste 40 jaar slechts gebruikt voor goederenverkeer. Sindsdien concentreert zich het openbaar personenstreekvervoer- „Öffentlicher Personennahverkehr“ (ÖPNV) in het merendeel van de steden en gemeentes van het district graafschap Bentheim op busverbindingen. Het deficitaire ÖPNV-aanbod was in de laatste decades vooral voor forenzen verbonden met sterke beperkingen en heeft bijgedragen tot de betekenisgroei van het gemotoriseerde individuele verkeer- „Motorisierter Individualverkehr“ (MIV).

Spoorverkeer in het graafschap

In het kader van de herbeleving van personenstreekvervoer per spoor „Schienenpersonennahverkehr“ (SPNV) in Nedersaksen is binnen de komende jaren ook de reactivering van de route van Bad Bentheim via Nordhorn naar Neuenhaus gepland. Deze route verbindt in de toekomst de districtstad Nordhorn met het hogere spoornetwerk met overstapmogelijkheid in Bad Bentheim cq. Rheine. Daarvoor is een omvattende modernisering van de spoorinfrastructuur noodzakelijk, die o.a. de technische beveiliging van de spoorwegovergangen omvat en de uitbouw van de toekomstige haltes alsmede de eigenlijke route-activering. De rentabiliteit van dit project werd reeds 2010/2011 in het kader van een rapport van de NORD/LB in samenwerking met RegioNord Consulting GmbH onderzocht. De verantwoordelijke stuurgroep van het Nedersaksische ministerie van Economische Zaken heeft daaropvolgend in maart 2015 „groen licht“ voor de heropname gegeven. Eind oktober 2015 werd tenslotte de planningsovereenkomst tussen het land Nedersaksen en de Bentheimer Eisenbahn AG ondertekend, waarbij het land de overname van een groot deel van de kosten heeft toegezegd. Doel is het, om vanaf december 2018 het personenstreekvervoer per spoor tussen Neuenhaus en Bad Bentheim weer op te nemen.

Reactivering tot 2018 gepland

Bovendien is in een tweede stap de verlenging van de route in noordelijke richting via de stad Neuenhaus tot de ca. 40 km verwijderde gemeente Emmen bedacht. Emmen ligt in het zuidoosten van de provincie Drenthe in Nederland. Voor dit mogelijke doortrekken van de route vanaf de stad Neuenhaus moeten eveneens de regionale effecten gecontroleerd worden. Terwijl voor de heropname van het personenstreekvervoer per spoor in het graafschap Bentheim reeds een centrale stap ingeleid is, zou een verlenging van de route duidelijke extra effecten brengen, vooral als een grensoverschrijdende verbinding bestaat. Een verbinding van de nationale spoornetwerken zou het bereikbaarheidspotentieel van het momenteel in de reactivering zijnde deel van de route en daarmee ook de positieve effecten vergroten. Er zou naast het grensoverschrijdende verkeer van forenzen ook het toerisme en het

Uitbreiding van de route naar Emmen (Nederland)

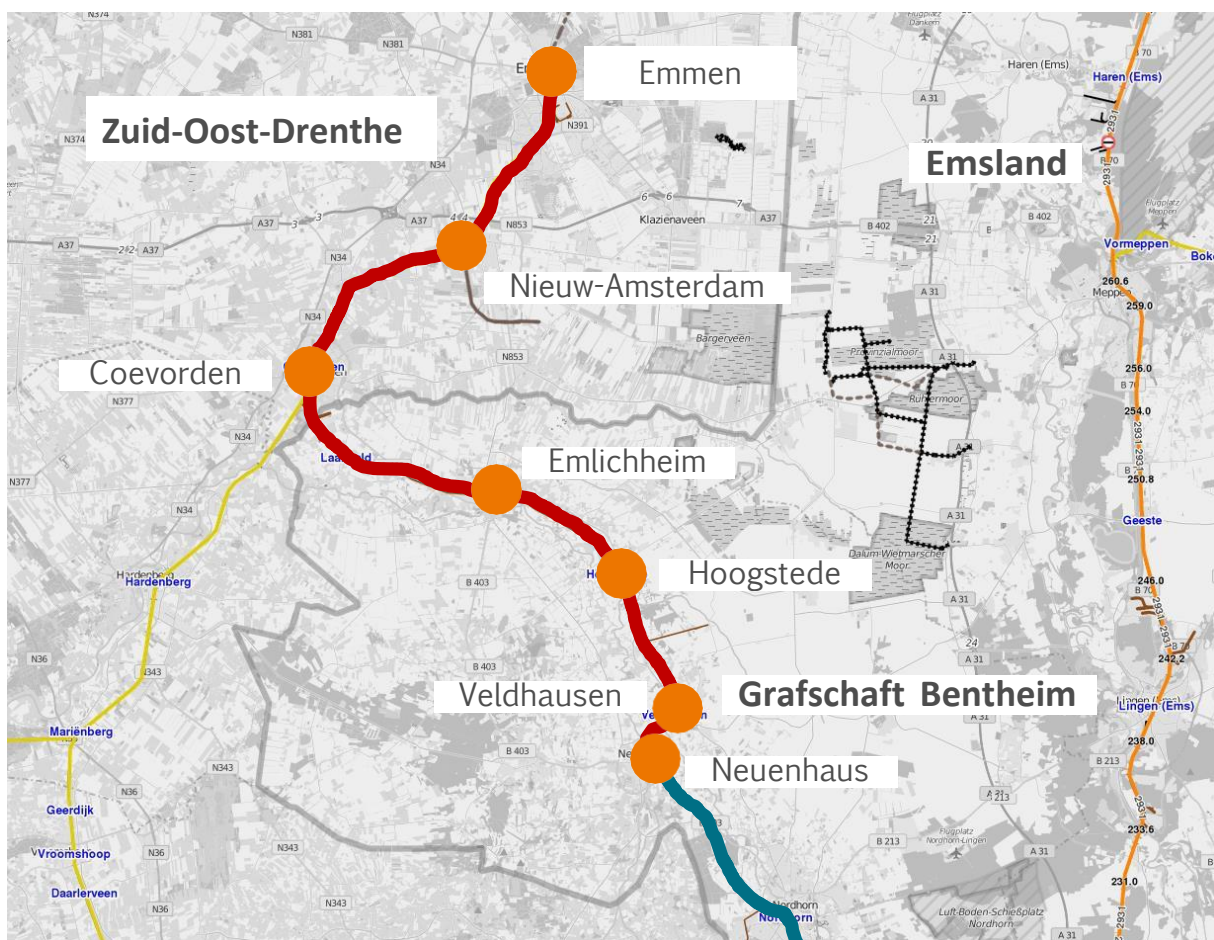
Regionale economische effecten van de SPNV op de verbinding Emmen-Rheine

recreatieverkeer in de zin van een steeds sterkere Europese verstrengeling ondersteund worden.

Het in de voorliggende studie onderzochte routegedeelte (vgl. afb. 1) verloopt vanaf Neuenhaus, het actuele eindpunt van de reeds in de reactivering zijnde route, met nog een stopplaats in het stadgebied (Veldhausen) via de gebieden van het stadsgewest Neuenhaus en Emlichheim door het noordelijke deel van de „Niedergrafschaft“ met verdere haltes in Hoogstede en Emlichheim. De lijn kruist bij Coevorden de grens naar Nederland en vormt daarmee een verknoping tussen het Duitse en Nederlandse routenetwerk. In het verdere routeverloop via de tussenstop Nieuw-Amsterdam tot het geplande eindpunt Emmen bestaat reeds een SPNV-aanbod, dat echter door de nieuwe internationale lijn in de frequentie versterkt wordt en zo een kwalitatieve opwaardering ervaart. Vanaf Coevorden bestaan aansluitopties in het Nederlandse netwerk, bijvoorbeeld naar Amelo of Zwolle.

**De verbinding
Neuenhaus - Emmen**

Afb. 1: Routeverloop van de verlenging Neuenhaus – Emmen



Eigen afbeelding, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH
Kaartbasis: <http://www.openrailwaymap.org/>

De doelstelling van de voorliggende studie is het om de regionale economische effecten van een uitbreiding van de regionale spoorroute tot Emmen in Nederland vast te stellen en de daarmee verbonden gevolgen voor de hele verbinding Rheine – Bad Bentheim – Emmen te bekijken. Daarvoor wordt eerst de

**Doelstelling
van het
rapport**

Regionale economische effecten van de SPNV op de verbinding Emmen-Rheine regionale economische uitgangssituatie in het Duits-Nederlandse grensgebied onderzocht. In een tweede stap volgen de verdiepende beschouwing van potentiële gebruikersgroepen en de kwantitatieve schatting van het passagierspotentieel. Afsluitend worden de te verwachten effecten op de economie en de arbeidsmarkt, de demografie en kwaliteit van de woonplaats alsmede het toerisme benoemd. In alle arbeidsschappen ligt steeds een bijzondere inachtneming van de regionale politieke betekenis van een binneneuropees, transnationaal verkeersproject.

2 CONCEPTIE EN METHODIEK Optreden

In de voorliggende studie zullen aan de ene kant het passagierspotentieel voor een SPNV-verbinding tussen Neuenhaus en Emmen gekwantificeerd en aan de andere kant de met de regionale treinverbinding te verwachten economische effecten voor de regio kwalitatief geschat worden. De opbouw van de studie en het methodieke optreden oriënteert zich aan de beproefde conceptie van de voorafgaande studie voor het gedeelte van de route van Bad Bentheim via Nordhorn tot Neuenhaus (vgl. afb. 2).

Opbouw en optreden

In hoofdstuk 3 wordt de socio-demografische en economische uitgangssituatie in de regio geschetst. Centrale analysegebieden vormen de thema's demografie (bevolking, wandelingen, natuurlijke ontwikkeling), economie en arbeidsmarkt (werk, branchestructuur, specialisten), toerisme (aantal van de overnachtingen) alsmede opleiding (aantal scholieren, studenten uit de graafschap). Als belangrijke basis voor de schatting van het toekomstige passagierspotentieel dient de actuele CIMA-bevolkingsprognose voor Nedersaksen. Om een uniforme uitgangsbasis voor de latere schatting van het passagierspotentieel en de beoordeling van potentiële effecten te krijgen, is het prognosemodel met de aangrenzende Nederlandse provincies uitgebreid.

**Hoofdstuk 3:
Regionale
economische
uitgangssituatie**

Hoofdstuk 4 concentreert zich op de kwalitatieve bemiddeling van de te verwachten economisch relevante effecten van een spoorverbinding tussen Rheine cq. Bad Bentheim via Nordhorn en Neuenhaus naar Emmen en de betekenis voor het graafschap Bentheim. Aangezien de reactivering in twee stappen, eerst op het gedeelte Bad Bentheim – Neuenhaus en aansluitend op de route Neuenhaus – Emmen zal gebeuren, wordt in het voorliggende onderzoek een bijzondere focus gelegd op het nog niet onderzochte routedeel Neuenhaus – Emmen. Bij de kwalitatieve analyse wordt toonaangevend op de ervaringen uit referentieregio's teruggegrepen, waar een her- of nieuwe invoering van een grensoverschrijdende SPNV-verbinding reeds omgezet werd.

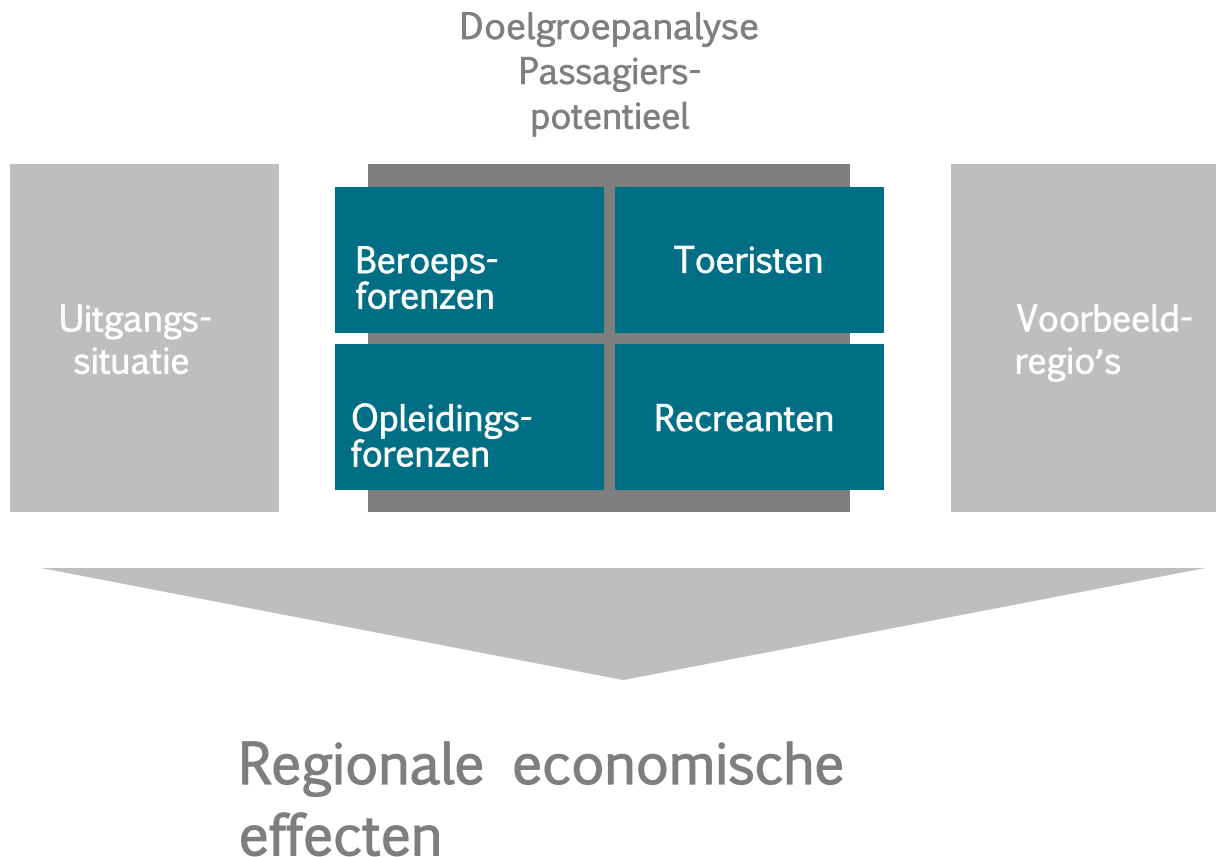
**Hoofdstuk 4:
Economische
effecten en
referentieregio's**

De kwantitatieve schatting van het passagierspotentieel voor het routedeel Neuenhaus – Emmen wordt in hoofdstuk 5 uitgebreid voorgesteld. Dit gebeurt onder inachtneming van de verderleidende verbindingen en differentieert volgens reismotivatie – dus voor beroeps- en opleidingsforenzen, recreanten alsmede voor toeristen en dagtochten. Het passagierspotentieel wordt aan de ene kant berekend op basis van de inwoners van de regio, die in een bepaalde kring om de geplande halte van de regionale trein leven (cq. werken, naar school gaan etc.). Daarbij ontstaan binnen het onderzoeksgebied zeer verschillende mobiliteitsconstellaties met blik op telkens inhoudelijk relevante routedelen cq. rijrichtingen. Binnen de regio zijn er duidelijke verschillen bij de omvang van de verbetering van de bereikbaarheid – van het grondleggende tot stand brengen van een tot nu toe ontbrekende SPNV-aansluiting in het stadsgewest

**Hoofdstuk 5:
Kwantitatieve
schatting van het
passagiers-
potentieel**

Emlichheim over de opening van een nieuwe rijrichting voor de stad Neuenhaus en de Obergrafschaft tot aan de kwalitatieve verbetering van het SPNV-aanbod door frequentere tijden en express-aanbiedingen tussen Coevorden en Emmen. Bovendien wordt ook het daaruit voortvloeiende potentieel door de verbeterde bereikbaarheid aan het Duitse cq. Europese hoofdspoor netwerk via de halte Rheine bekeken. Hier wordt vooral rekening gehouden met de voor opleidingsforenzen relevante vestigingsplaatsen van hogescholen Lingen, Osnabrück en Münster.

Afb. 2: Methodiek optreden



Eigen afbeelding, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH

In hoofdstuk 6 wordt kwalitatief verwerkt welke uitwerkingen de mobiliteitsverbeteringen op de regionale economische ontwikkeling zouden kunnen ontplooiën. In het bijzonder met blik op de arbeidsmarkt en beroepsopleiding kunnen duidelijke effecten worden verwacht. Ervaringen uit andere grensregio's met een nieuwe cq. gereactiveerde SPNV-aansluiting vormen hiervoor een belangrijke basis. Verder worden in het kader van de kwalitatieve analyse ook de effecten op het verkeer als gevolg van de bereikbaarheid via het hogere spoor netwerk geanalyseerd.

Hoofdstuk 6:
kwalitatieve
beschouwing

Een afsluitende samenvatting van de resultaten en de afleiding van conclusies voor de onderzochte regio volgt in het afsluitende hoofdstuk 7.

Hoofdstuk 7:
Samenvatting en
eindresultaat

3 VERKEER IN EUROPESE CONTEXT

Het aanwezig zijn van een solide infrastructuur en functionerend verkeersnetwerk is een beslissende factor voor de ontwikkeling van regio's in de moderne maatschappij waarin industrie en dienstverlening centraal staan. In een op arbeidsverdeling steunende economie is mobiliteit, in de zin van transport van personen en goederen, de voorwaarde voor handel, economische groei en werk. De bereikbaarheid van verkeer en het openbaar vervoer zijn bepalende locatiefactoren voor regio's en bedrijven om te kunnen bestaan in de extra regionale concurrentie. Naast dit economische aspect is de garantie van de mobiliteit een belangrijk aspect van de veiligstelling van het bestaan. Dit is onontbeerlijk voor de actieve maatschappelijke deelname en levenskwaliteit van iedereen en daarmee gepaard gaat een belangrijke invloed op de aantrekkelijkheid van de regio.

Betekenis van mobiliteit en verkeer

De EU-verkeerspolitiek is een van het eerste en oudste gezamenlijke politieke veld van de Europese Unie. Zij heeft als doel de schepping van een uniforme Europese verkeersruimte. Als voorwaarde voor een gezamenlijke binnenmarkt met vrije warenverkeer, vrijheid voor de dienstverlening en personeelvrijheid biedt de verkeerssector een elementaire bijdrage voor het Europese integratieproces. Bovendien heeft de verkeerssector zich in de EU duidelijk verder ontwikkeld in de afgelopen decades. Met een aandeel van 5 procent aan de totale arbeid en 7 procent aan het bruto binnenlandsproduct (vgl. BMVI 2015b) draagt hij in grote mate bij aan welstand en werk. Verkeersbetrokken goederen en dienstverlening zijn, na uitgaves voor wonen, met 13,5 procent van het inkomen de op een na grootste post in het budget van Europese huishoudens (vgl. Europäische Kommission 2014, p. 3).

Doelen van de EU-verkeerspolitiek

Een zwaartepunt van de Europese verkeerspolitiek is de consequente liberalisering van het Europese verkeerswezen en de daarmee gepaard gaande harmonisering van de Europese concurrentievoorwaarden. Exemplarisch zijn hier genoemd de marktopening op het gebied van het luchtverkeer sinds het jaar 2003, het spoorgoederenverkeer sinds 2007, het grensoverschrijdende spoorpersonenvervoer sinds 2010 of de afschaffing van toegangsobstakels, zoals bv. verschillende technische normen en voorschriften. De tweede belangrijke zuil van de Europese verkeerspolitiek is de etablering van een geïntegreerde transnationale verkeersinfrastructuur over de verschillende verkeersdragers heen. Met het Verdrag van Maastricht van 1992 werd de basis gelegd voor Europawijd reizen. In het kader daarvan volgde de vaststelling van de Trans-Europese Netwerken (TEN) alsmede de milieu-eisen in de verkeerspolitiek. De daarop volgende politiek en ook het laatste, in het jaar 2011 verschenen witboek „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum“-(Maatregelen voor een uniforme Europese verkeersruimte) voor de jaren 2011-2020 bouwen op deze basis op (vgl. Europäisches Weißbuch 2011).

Mijlpalen van de EU-verkeerspolitiek

De politiek van de Trans-Europese Netwerken omvat de complete breedte van de verkeersinfrastructuur, dwz. straat, spoor, scheepvaart en luchtverkeer en het transportmanagement (TEN-T) ¹. Bovendien worden ook het energiewezen (TEN-Energie), de navigatie via satelliet, de telecommunicatie (eTEN) alsmede infosystemen (GIS) geteld tot de transeuropese netwerken. Belangrijke taken in de context van de transport- cq. verkeersrelevante TEN-V zijn o.a. de schepping van grensoverschrijdende verbindingen, de afschaffing van nationale netdeficieten, de bereikbaarheid van randregio's en de interoperabiliteit. Met de in oktober 2001 gebeurde revisie van de

Trans-Europese Netwerken

¹ Gebruikelijke afkortingen zijn TEN-Transport (TEN-T) of ook TEN-Verkeer (TEN-V).

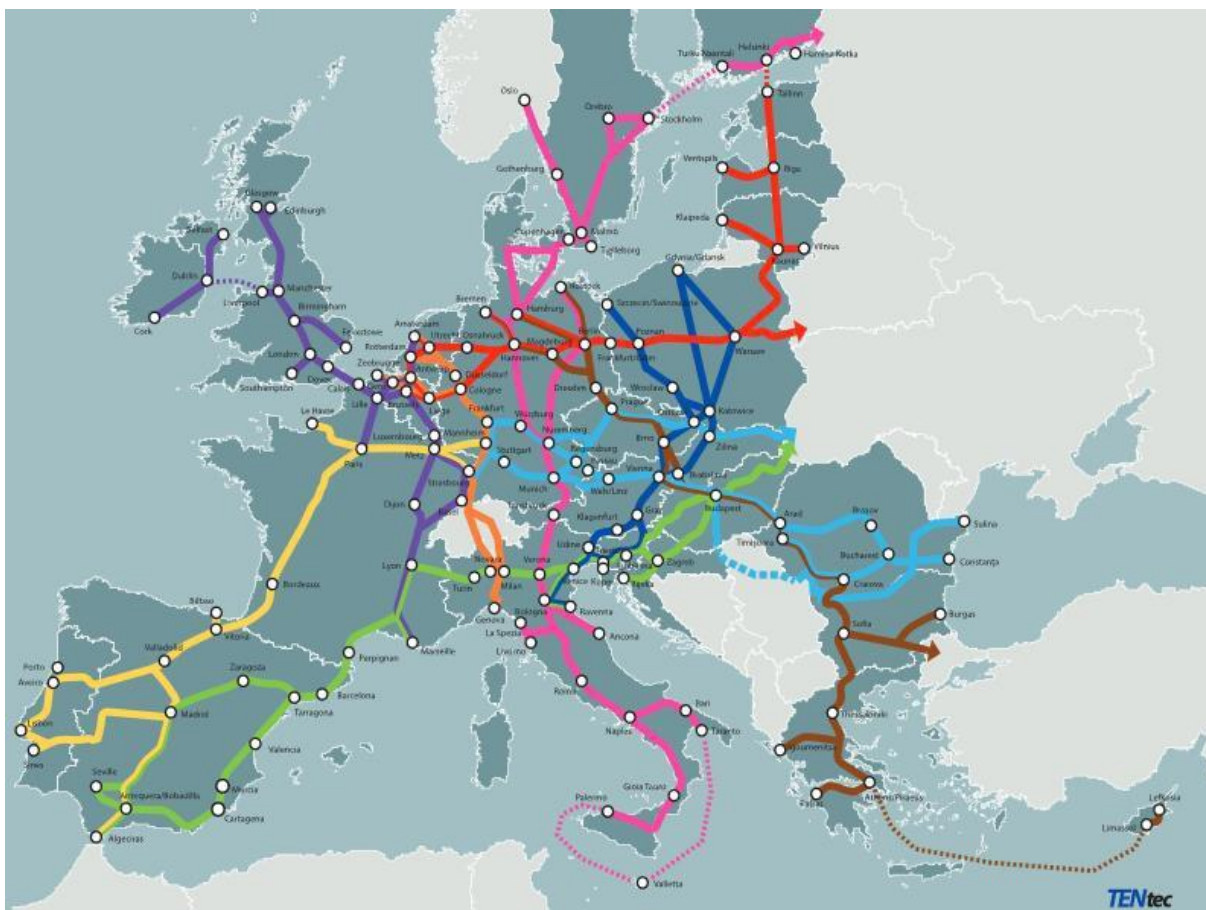
Regionale economische effecten van de SPNV op de verbinding Emmen-Rheine

TEN-T-richtlijnen werd bovendien een sterke focus gelegd op de versterking van milieuvriendelijke verkeersdragers. Het TEN-T moet een Oost-West-verbinding scheppen en het bestaande gefragmenteerde verkeersnetwerk door een omvattend Europees netwerk vervangen.

De nieuwe verordening (EU) Nr. 1315 over richtlijnen voor de transeuropese transportnetwerken (TEN-T) is eind van het jaar 2013 in kracht getreden en beïnvloedt de doelen en prioriteiten, technische voorwaarden alsmede de toebehorende netwerkkaarten en lijsten van netknooppunten voor het TEN-T-netwerk (vgl. Europese Commissie 2013b). Het TEN-T omvat twee levels: het totale netwerk (comprehensive network), dat tot 2050 gereed gemaakt moet worden, en het kernnetwerk (core network) (vgl. afb. 3), dat als deel van het totale netwerk de strategisch belangrijkste knooppunten en verbindingen afbeeldt en tot 2030 gerealiseerd moet worden.

Omzetting van het transeuropese transport-netwerk tot 2050

Afb. 3: TEN-T Kernnetwerk met de negen verkeerscorridors en knooppunten



Bron: Europese Commissie 2013a

In het kernnetwerk werden negen kernnetwerkcorridors gedefinieerd, waarlangs het belangrijke lange afstandsverkeer verloopt. De corridors zijn multimodaal, dwz. voor alle verkeersdragers berekend en met intermodale platformen zoals havens en centra voor goederenverkeer uitgerust. Met een totale lengte van 15.000 km moeten ze de transnationale verbindingen binnen de Europese Unie verbeteren (vgl. Europese Commissie 2013b).

Negen TEN-T verkeers-corridors

Ondanks dat de TEN-T in Duitsland voor een groot deel al gereed zijn, profiteren ook de Duitse regio's van de uitbouw van de transeuropese verkeersnetwerken. Bijzonder positieve effecten worden voor de ontwikkeling van de economie in de regio's van Oost-Duitsland geprognosticeerd. Daarbij zijn de effecten van de TEN-T principieel afhankelijk van de regionale randvoorwaarden en uitdagingen te beoordelen. Terwijl met de uitbouw van de verkeersinfrastructuur in urbane gebieden op de eerste plaats de generering van extra waardeschepping en groei van de economie verbonden is, wordt in landelijke gebieden vooral de plaatskwaliteit veiliggesteld en ingevolg van de verbeterde bereikbaarheid bijvoorbeeld kritische massa geproduceerd voor aanwezige bedrijven. Verder verhoogt de bereikbaarheid van de gebieden hun aantrekkelijkheid als woon- en werkruimte en draagt zo ertoe bij om emigratietendenties tegen te gaan (vgl. BMVI 2015d, S. 58).

Regionale effecten van Europese verkeerspolitiek

De Duitse verkeerspolitiek doelt op een toevoeging van de Europese TEN-T verkeerspolitiek door nationale en bilaterale plannings. Bij de vormgeving van de transeuropese verkeersnetwerken vervolgt Duitsland drie prioriteiten: minder nieuwbouw, meer gatensluitingen en versterkte afschaffing van knelpunten (BMVI 2015c). Als geïntegreerd Europees verkeerssysteem met intermodale oplossingen moet het aan ecologische, economische en sociale uitdagingen voldoen alsmede de interessen van de burgers en de belangen van de milieubescherming waarborgen. Daarmee gepaard gaat het doel van een verplaatsing van de Modal Split op milieuvriendelijke verkeersdragers zoals spoor en water (vgl. BMVI 2015c).

Duitse verkeerspolitiek in Europese context

Het doel van de verplaatsing van de Modal Split ten gunste van milieuvriendelijke verkeersdragers wordt ook in het kader van het vierde Europese spoorwegpakket opgepakt. Voor de achtergrond van het nog niet uitgeputte potentieel van het Europese spoorverkeer en met blik op de betere ecologische duurzaamheid moet in de toekomst een verdere liberalisering van de Europese spoormarkt plaatsvinden. De Duitse politiek die reeds in het jaar 1994 een spoorreform heeft doorgevoerd, ziet zich door het pakket bevestigd in haar politiek. In het kader van het spoorwegpakket moeten spoorwegverkeersbedrijven vanaf december 2019 grensoverschrijdende aanbiedingen realiseren om zo in een faire concurrentie met andere spoorwegen te kunnen treden (vgl. EU Kommission 2013a). Daarmee gepaard gaan moeten vooral in het personenverkeer betere aanbiedingen en meer service voor de passagier, innovaties alsmede een verhoogde rentabiliteit moeten gegenereerd worden. Het doel van het pakket is het dientengevolge de efficiëntie en het marktaandeel van het spoor in het Europese verkeersnetwerk te verhogen en de concurrentiepositie tegenover de andere verkeersdragers te verbeteren (vgl. BMVI 2015a).

Europese en Duitse spoorwegpolitiek

De regionale spoorroute Emmen – Neuenhaus – Bad Bentheim – Rheine maakt op het ogenblik nog geen deel uit van de Europese TEN-T-strategie. Bij een verlenging van de SPNV-verbinding tot Emmen zou de verbinding echter een zinvolle toevoeging van de Nordzee-Baltic-Corridor (vgl. afb. 3, rood routeverloop) zijn. In het kader van het „Bundesverkehrswegeplan 2030“ werd reeds de spoorroute tussen Bad Bentheim en Löhne in het gebied van het voornemen met potentiële behoefte ingeschaald. De route zal uitgebouwd worden voor snelheden tot 200 km/h. Hiermee zal de West-Oost-As tussen Amsterdam en Berlijn verder versneld worden en vertragingen op de IC-route naar Hannover worden tegen gegaan (vgl. BMVI 2016). De regionale trein Emmen – Neuenhaus – Bad Bentheim zou in deze context een belangrijke functie als toegangsweg naar de hogesnelheidsroute innemen.

Functionele betekenis van de regionale trein in het hogere spoornetwerk

4 REGIONALE ECONOMISCHE UITGANGSSITUATIE

Het navolgende hoofdstuk 4 fungeert als basis voor de navolgende schatting en beoordeling van de regionale economische effecten. Hiervoor wordt de regionale economische Ausgangssituation voor de geplande transnationale SPNV-verbinding tussen Emmen via Neuenhaus naar Bad Bentheim getoond. De regio, dwz. het district graafschap Bentheim en de Nederlandse provincie Drenthe worden met betrekking tot hun planologisch-politieke, demografische en economische ontwikkelingen alsmede vooral de toerisme-economie bekeken. Aan de hand van de uitslagen kunnen de specifieke sterke en zwakke punten van de regio vastgesteld en met blik op de inrichting van het personenstreekvervoer per spoor geschetst worden. De inzichten vinden zowel intrede in de volgende schatting van het passagierspotentieel (Hoofdst. 6) alsook in de beoordeling van te verwachten regionale economische effecten (Hoofdst. 7).

Basis voor de vaststelling van regionale economische effecten

4.1 Verkeers- en planologisch-politieke rangschikking

Verkeer en ruimte zijn wederzijds afhankelijk van elkaar. Terwijl verkeersinfrastructuren de ruimtelijke ordening structureren, determineren de ruimtelijke structuren wederom de verkeersontwikkeling (vgl. afb. 4). Voor deze achtergrond zijn verkeersplanning en ruimtelijke ordening in een geïntegreerde aanzet te bezien. De wet van de ruimtelijke ordening (Raumordnungsgesetz des Bundes) bepaalt daarbij principieel dat in de hele Bondsrepubliek Duitsland en in de deelgebieden evenwichtige sociale, infrastructurele, ecologische en culturele verhoudingen na te streven zijn- „im Gesamtraum der Bundesrepublik Deutschland und in seinen Teilräumen ausgeglichene soziale, infrastructurele, wirtschaftliche, ökologische und kulturelle Verhältnisse anzustreben sind“ (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 1 ROG²). De verkeersinfrastructuur en de verkeersaanbiedingen maken mobiliteit mogelijk, garanderen de deelname aan sociale en economische uitwisselingsprocessen en zijn tegen deze achtergrond belangrijke bestanddelen van de veiligstelling van het bestaan.

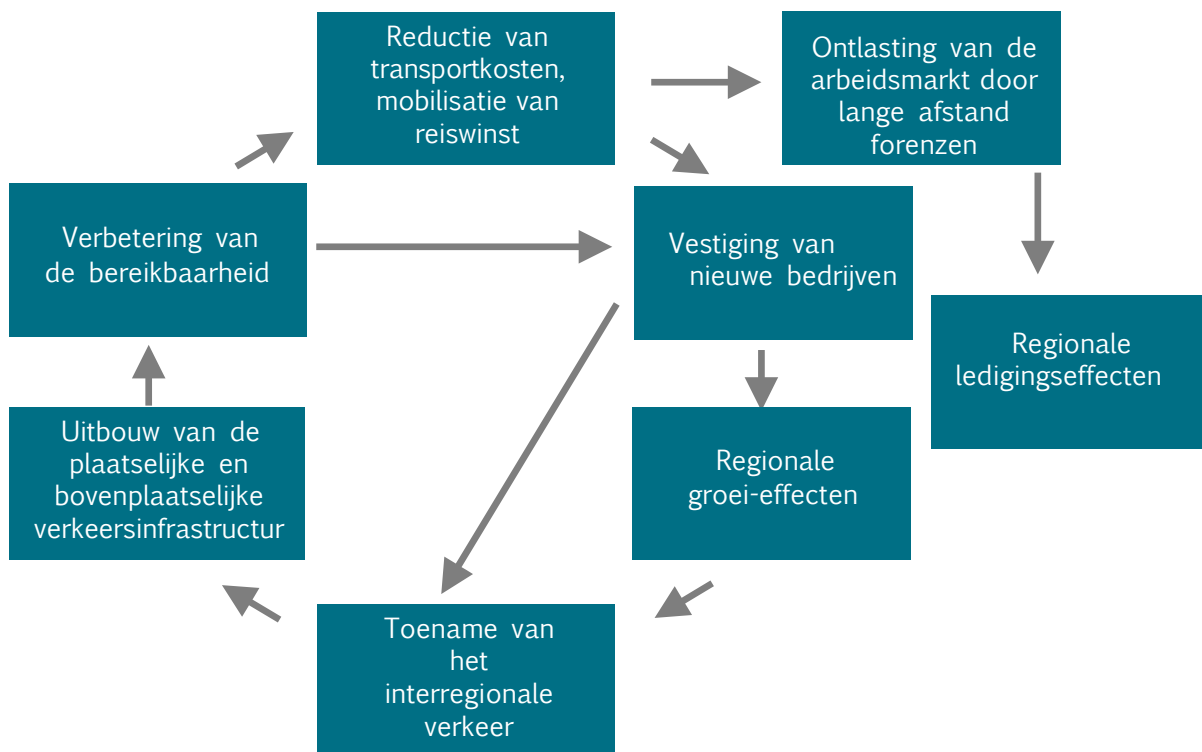
Samenwerking van verkeer en ruimte

Een van de belangrijkste instrumenten van de Duitse ruimtelijke ordening ter garantie van de veiligstelling van het bestaan en veiligstelling van gelijkwaardige leefverhoudingen legt het eveneens in de ROG verankerde centrale-plaatsen-concept- „Zentrale-Orte-Konzept“ vast (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 2 ROG). Door de bundeling van infrastructuur- en verzorgingsinstellingen op centrale plaatsen wordt wat de planning betreft het ideaal van de decentrale concentratie omgezet (vgl. BBSR 2011, p. 57). Daarbij moeten de centrale plaatsen ook een functie als drager van de ontwikkeling in het landelijke gebied overnemen (§ 2 (2) 6. ROG). De vakkundige plannings zijn tegen deze achtergrond ertoe aangezet om infrastructuurstandplaatsen of -netwerken op een centraal-plaatselijk systeem te oriënteren. In het hiërarchische centrale-plaatsen-systeem worden de drie functieniveaus groot, middelgroot of klein centrum onderscheiden. Daarbij is een grondleggende premisse de complete bereikbaarheid van de centrale plaatsen. Zo beschikken middelgrote centra in doorsnee over 30.000 tot 35.000 inwoners en dienen in maximaal 45 minuten met het openbaar streekvervoer (ÖPNV) bereikbaar te zijn, waarentegen grote centra met 200.000 tot 300.000 inwoners met het ÖPNV in ca. 90 minuten bereikbaar moeten zijn.

Centrale plaatsen en bereikbaarheid

² Deutsches Raumordnungsgesetz

Afb. 4: Verkeersinfrastructuur in het regionale ontwikkelingsproces



Eigen afbeelding, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH
Bron: NUHN/ HESSE 2006, S. 301

De in de omgeving van het district graafschap Bentheim nabijgelegen middelgrote centra zijn aan Duitse kant de steden Nordhorn, Rheine, Lingen (Ems) en Meppen. Ze nemen naast de basisverzorging ook de verzorging met goederen en diensten van de periodische behoefte (o.a. scholen voor voortgezet onderwijs, specialisten, warenhuizen) op zich. Bovendien neemt de districtstad Nordhorn met de rond 52.000 inwoners gedeeltelijk ook de functie over van een groot centrum, zoals het aanbieden van culturele aanbiedingen of regionale instanties. Zo zijn bijvoorbeeld het districtsbestuur, een kantongerecht, scholen voor voortgezet onderwijs en culturele instellingen, zoals de concert- en theaterzaal, de „Städtische Galerie“ of het scheepvaartmuseum in Nordhorn gehuisvest. De stad Nordhorn heeft diensgevolge de functie als centraal centrum voor economie, boodschappen en dienstverlening van het district. Door de geplande reactivering van de SPNV tussen Bad Bentheim en Neuenhaus vanaf het jaar 2018 zal de stad Nordhorn weer met het personenstreekvervoer per spoor verbonden zijn en krijgt via het station Bad Bentheim toegang tot het spoornetwerk richting Rheine cq. Hengelo.

Functionele betekenis van het middelgrote centrum Nordhorn

Aan de Nederlandse kant heeft de stad Emmen met rond 85.000 inwoners in de kernstad een belangrijke extra regionale functie voor de omgeving. In de industriestad bundelen zich belangrijke functies voor inkoop en economie. Met de vlinderstad Emmen Centrum bezit Emmen het grootste overdekte inkoopcentrum van het Noorden van Nederland. De verkeersaanbinding aan de snelweg A 37 richting Hogeveen en de A 31 richting (E233) is een belangrijke vestigingsfactor voor Nederlandse exporten met Duitsland alsmede naar Scandinavië. Naast scholen voor voortgezet onderwijs is met de Stenden Hogeschool in Emmen een hogeschool gehuisvest met rond 1.750 studenten – daarvan rond 11 procent uit Duitsland. Onder andere bevat het studie-aanbod

Functionele betekenis van de stad Emmen

ook Engelstalige studies zoals International Business and Languages, Information Technology, International Logistics Management, Marketing of Biologie en Medisch Laboratoriumonderzoek. Belangrijke toeristische instellingen in Emmen zijn de „Wildlands Adventure Zoo Emmen“, die als een van de mooiste dierentuinen van Nederland geldt, het openluchtmuseum Veenpark of het Van Gogh-huis in Veenoord (vgl. Hoofdst. 4.4). De stad Emmen is reeds met het SPNV verbonden. Een regionale trein rijdt tussen Zwolle via Coevorden naar Emmen.

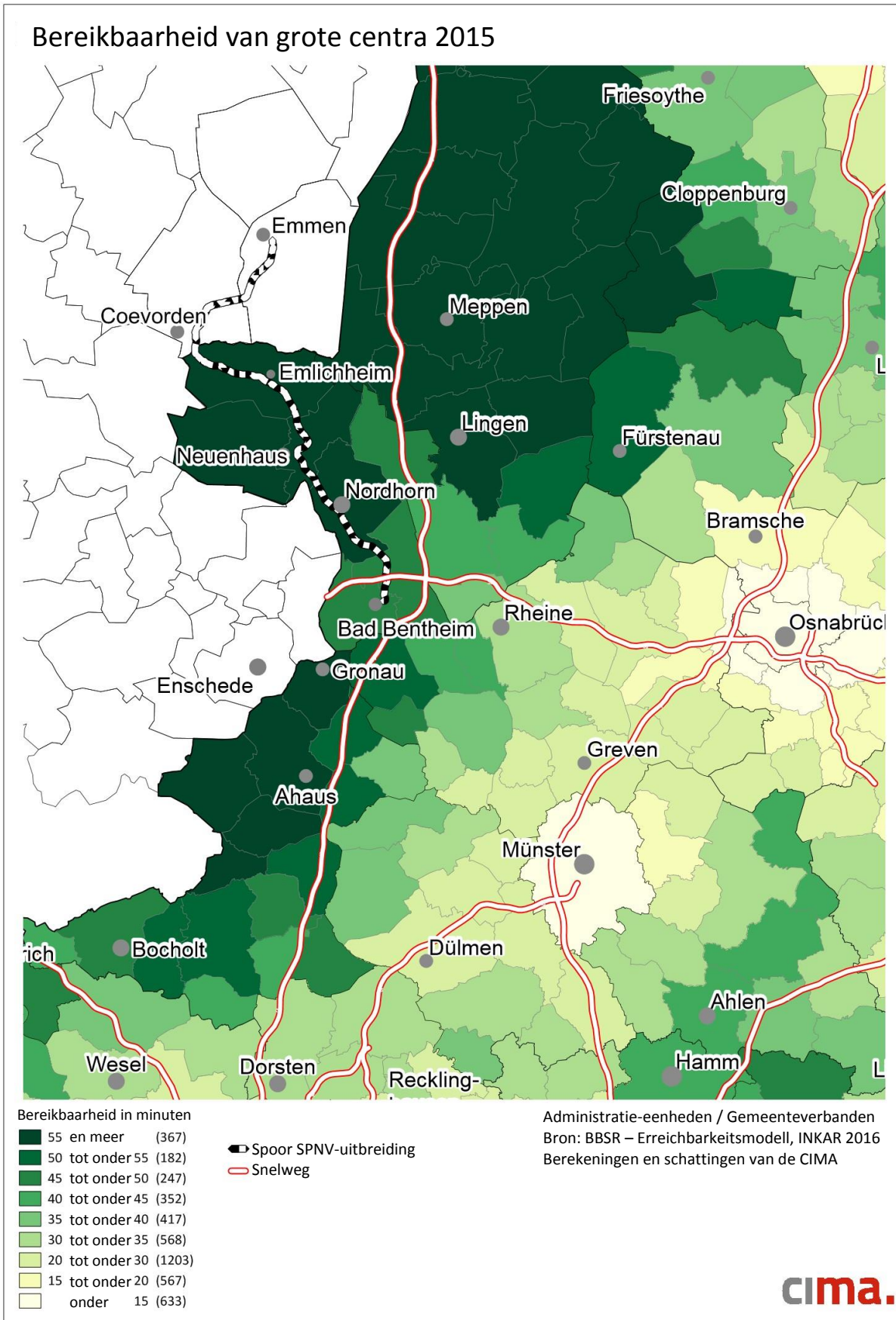
De bereikbaarheid geldt ook als een centrale vestigingsfactor en wordt gezien als basisvoorwaarde voor de economische ontwikkeling van regio's. Investerings in de verkeersinfrastructuur kunnen de kwaliteiten verbeteren en daaruit resulterende veranderingen in de ruimtelijke ontwikkelingspatronen veroorzaken (vgl. BBSR 2009, p. 38). In het district graafschap Bentheim en hier vooral in de noordelijk gelegen Niedergrafschaft zijn de bereikbaarheden van het dichtstbijzijnde volgende grote en middelgrote centrum vergelijkbaar slecht. Terwijl 75 procent van de Duitsers het volgende grote centrum binnen 30 minuten reistijd bereiken, liggen de waardes in de Obergrafschaft Bentheim bij rond 45 minuten en in de Niedergrafschaft bij 55 en meer minuten reistijd. Middelgrote centra worden door rond 90 procent van de Duitse bevolking in ongeveer 15 minuten bereikt. Vooral in de gemeentes Neuenhaus en Emlichheim liggen de reistijden echter bij 20 tot 30 minuten en meer (vgl. afb. 5 en afb. 6). Ook de bereikbaarheid van IC/EC/ICE stations (Bad Bentheim, Rheine, Osnabrück) is in de Niedergrafschaft Bentheim met 40 tot 45 reisminuten in vergelijking slecht ontwikkeld (vgl. afb. 7).

De functionele betekenis en het draagvermogen van het middelgrote centrum Nordhorn is voor de achtergrond van de demografische ontwikkeling net als de bereikbaarheid niet in gevaar (vgl. Zeck 2013). Echter geldt met bijzondere blik op de Niedergrafschaft, de bereikbaarheid van verzorgingsinstellingen veilig te stellen en om gelijkwaardige leefverhoudingen en ontwikkelingskansen in het hele district graafschap Bentheim mogelijk te maken. In de context van een geïntegreerde ruimte- en verkeersplanning zou een extra verkeersontsluiting van de Niedergrafschaft onder inachtneming van de bevolkingsstructuur en transnationale verstrengelingen gebeuren. In deze context kan de Modal Split ³ door een effectief netwerk van de ÖPNV en een aantrekkelijke organisatie van het wegennetwerk voor het niet gemotoriseerde verkeer daarbij in de zin van duurzame verkeers- en mobiliteitsontwikkeling ten gunste van het milieu beïnvloed worden.

Bereikbaarheid van de verzorgingsinstellingen in de Niedergrafschaft veiligstellen

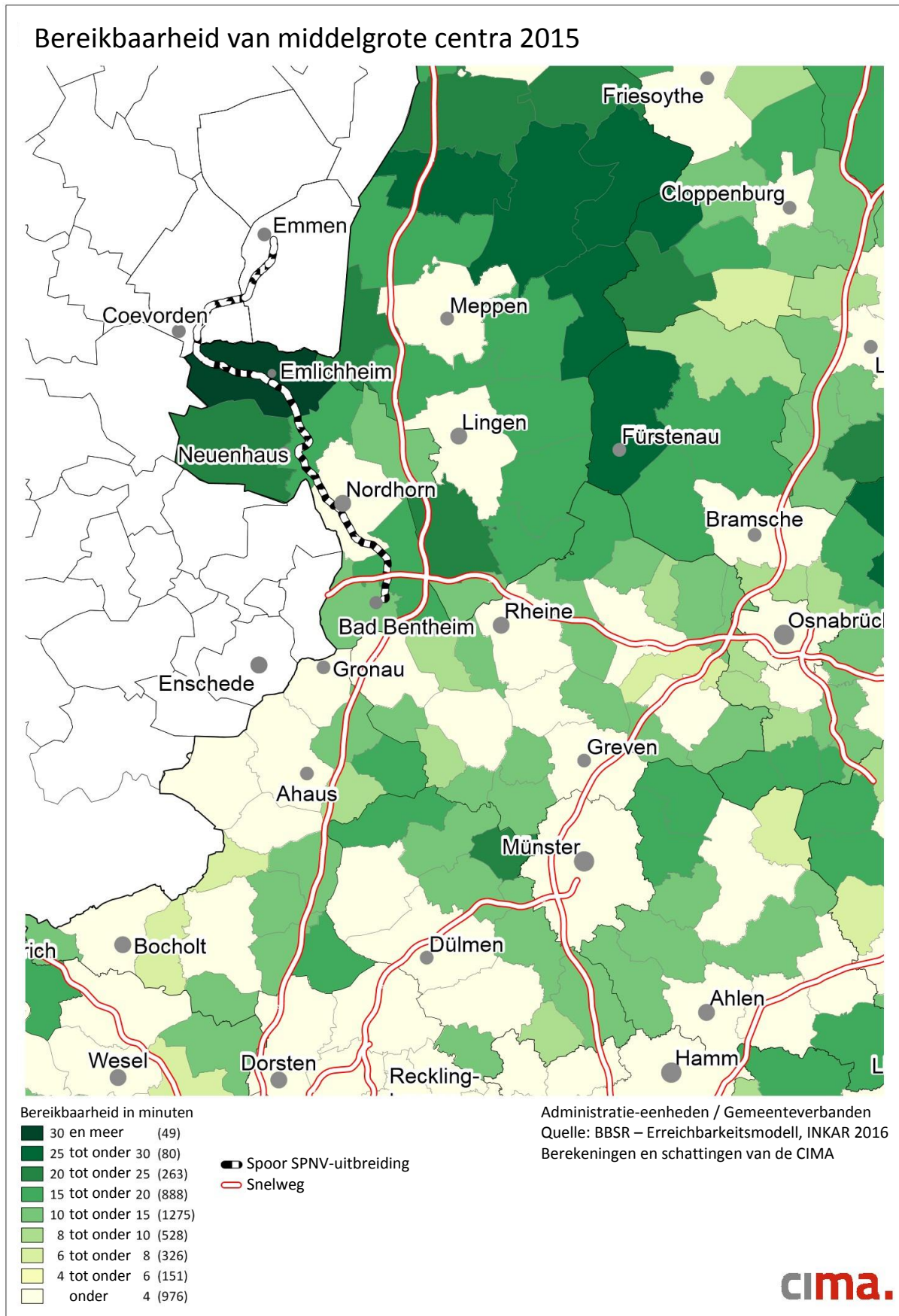
³ Als Modal Split wordt in de verkeersstatistiek de procentuele verdeling van het personen- en goederenverkeer op verschillende verkeersmiddelen (Modi) benoemd. De Modal Split is het gevolg van het mobiliteitsgedrag van de mensen en de economische beslissingen van bedrijven (vgl. KERSTEN 2010)

Afb. 5: Bereikbaarheid van grote centra 2015



Eigen afbeelding, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH
 Bron: BBSR-Erreichbarkeitsmodell, INKAR 2016, Berekeningen en schattingen van de CIMA

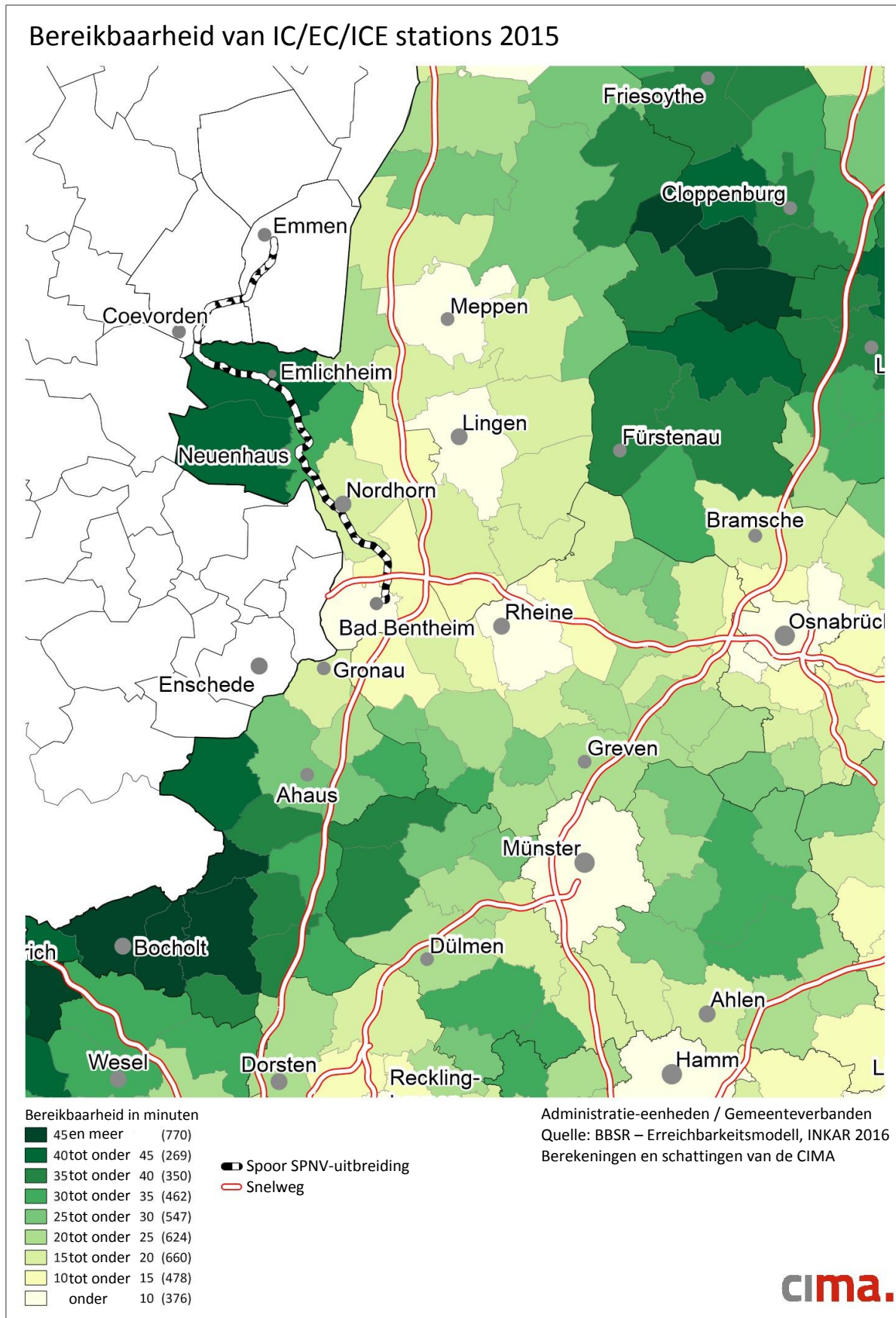
Afb. 6: Bereikbaarheid van middelgrote centra 2015



Eigen afbeelding, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH

Bron: BBSR-Erreichbarkeitsmodell, INKAR 2016, Berekeningen en schattingen van de CIMA

Afb. 7: Bereikbaarheid van IC/EC/ICE stations 2015



Eigen afbeelding, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH

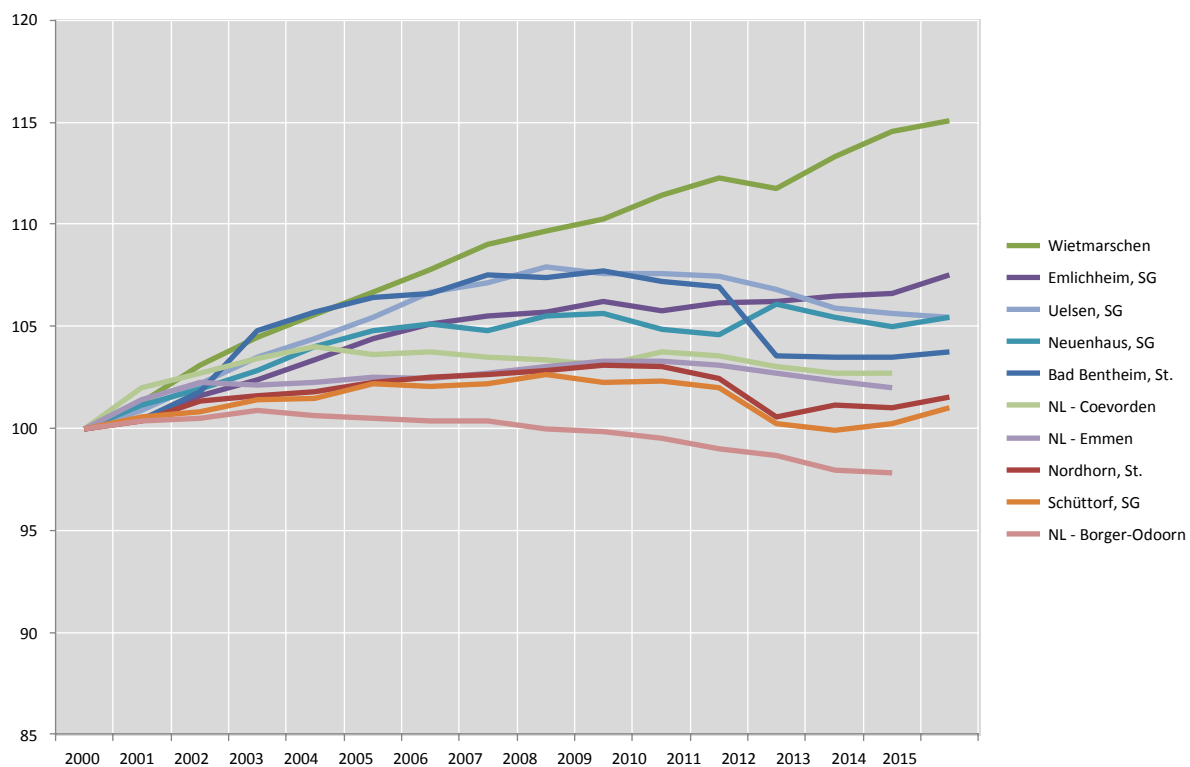
Bron: BBSR-Erreichbarkeitsmodell, INKAR 2016, Berekeningen en schattingen van de CIMA

4.2 Demografische ontwikkeling en bevolkingsprognose

Het Westen van Nedersaksen hoorde in de afgelopen jaren tot de regio's met de in het hele land sterkste bevolkingsontwikkeling. Een bijzonderheid is daarbij dat anders als in de andere delen van het land niet alleen steden en hun suburbane omland, maar ook landelijk gekenmerkte deelgebieden van de gunstige ontwikkeling profiteren. In vergelijking tot de bijzonder sterk groeiende districten in de buurt – vooral Vechta en Cloppenburg, maar ook het Eemsland – blijft het graafschap Bentheim echter iets terug. 2015 werden rond 134.000 inwoners geregistreerd, dwz. goed 5.000 meer dan in het jaar 2000 ⁴. Binnen het district is daarbij de ontwikkeling in de Niedergraafschaft in totaal gunstiger geweest dan in de districtstadt Nordhorn en de Obergraafschaft.

Bevolkingsontwikkeling in het graafschap Bentheim

Afb. 8: Bevolkingsontwikkeling 2000 tot 2015



Eigen afbeelding, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH
Bron: CIMA Regionaldatenbank

Aanmerking: 2011 - Bevolkingsstand in Duitse steden en gemeentes door de census gecorrigeerd, vandaar beperkte vergelijkbaarheid van de afgelopen en volgende jaren

Zowel een in vergelijking gunstige bevolkingsontwikkeling (bedingd door een relatief jonge bevolkingsstructuur) alsook een positieve wandelbalans leveren hun bijdrage bij de bevolkingsgroei in het graafschap Bentheim. Vooral de vestigingen van Nederlandse staatsburgers hebben in de jaren van 2000 een belangrijke rol bij de inwonerontwikkeling gespeeld. De in vergelijking moderate huizenprijzen aan Duitse kant van de grens, de lagere leefonderhouds-

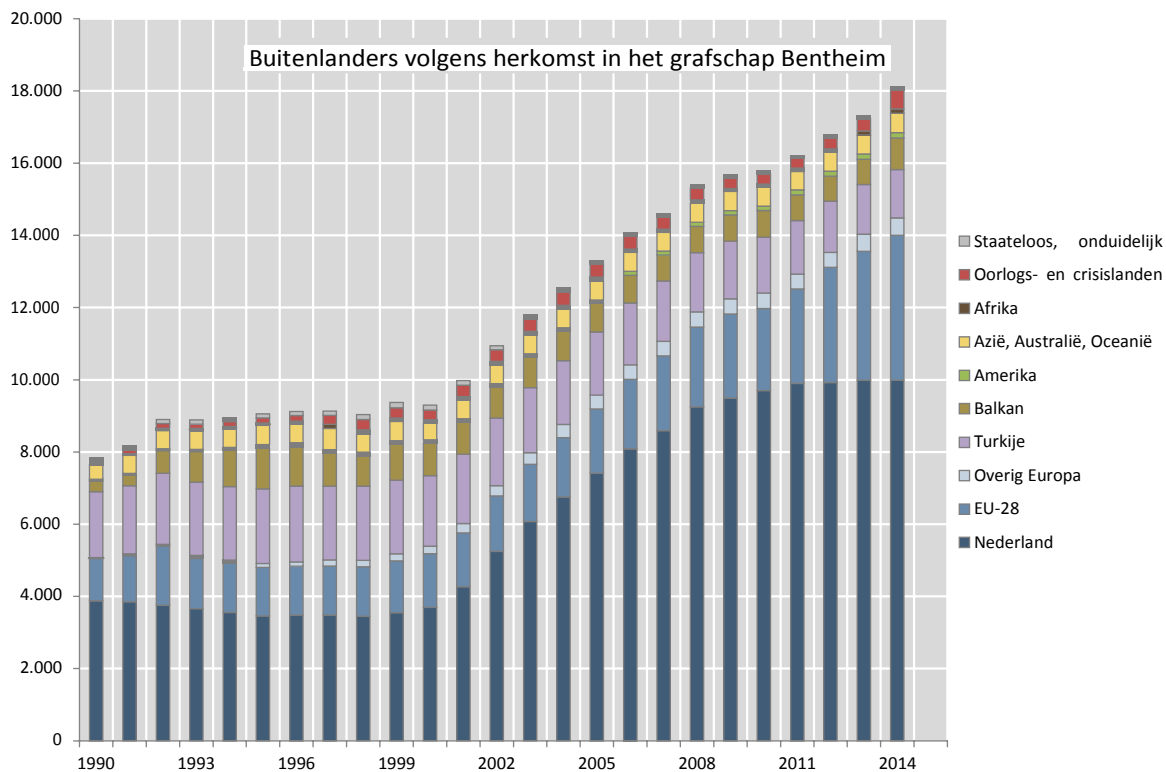
Grensoverschrijdende nieuwkomers uit Nederland

⁴ De inwoneraantallen zijn na correctie in het kader van de census 2011 slechts nog beperkt met de voorjaren vergelijkbaar.

Regionale economische effecten van de SPNV op de verbinding Emmen-Rheine

kosten alsmede voordelen qua belasting voor mensen met pensioen uit Nederland hebben de verhuizing naar de gemeentes die dicht bij de grens liggen zowel voor gezinnen als ook voor gepensioneerden uit Nederland populair gemaakt. Nadat de prijzen op de woningmarkt elkaar al sinds enkele jaren benaderen en ten slotte ook de belasting van Nederlandse pensioenen door een Duits-Nederlands belastingsovereenkomst nieuw geregeld werd, stagneert het getal van de Nederlandse inwoners in het graafschap sinds ongeveer 2011.

Afb. 9: Buitenlanders volgens herkomst in de graafschap Bentheim



Eigen afbeelding, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH
Bron: CIMA Regionaldatenbank; Ausländerzentralregister (AZR)

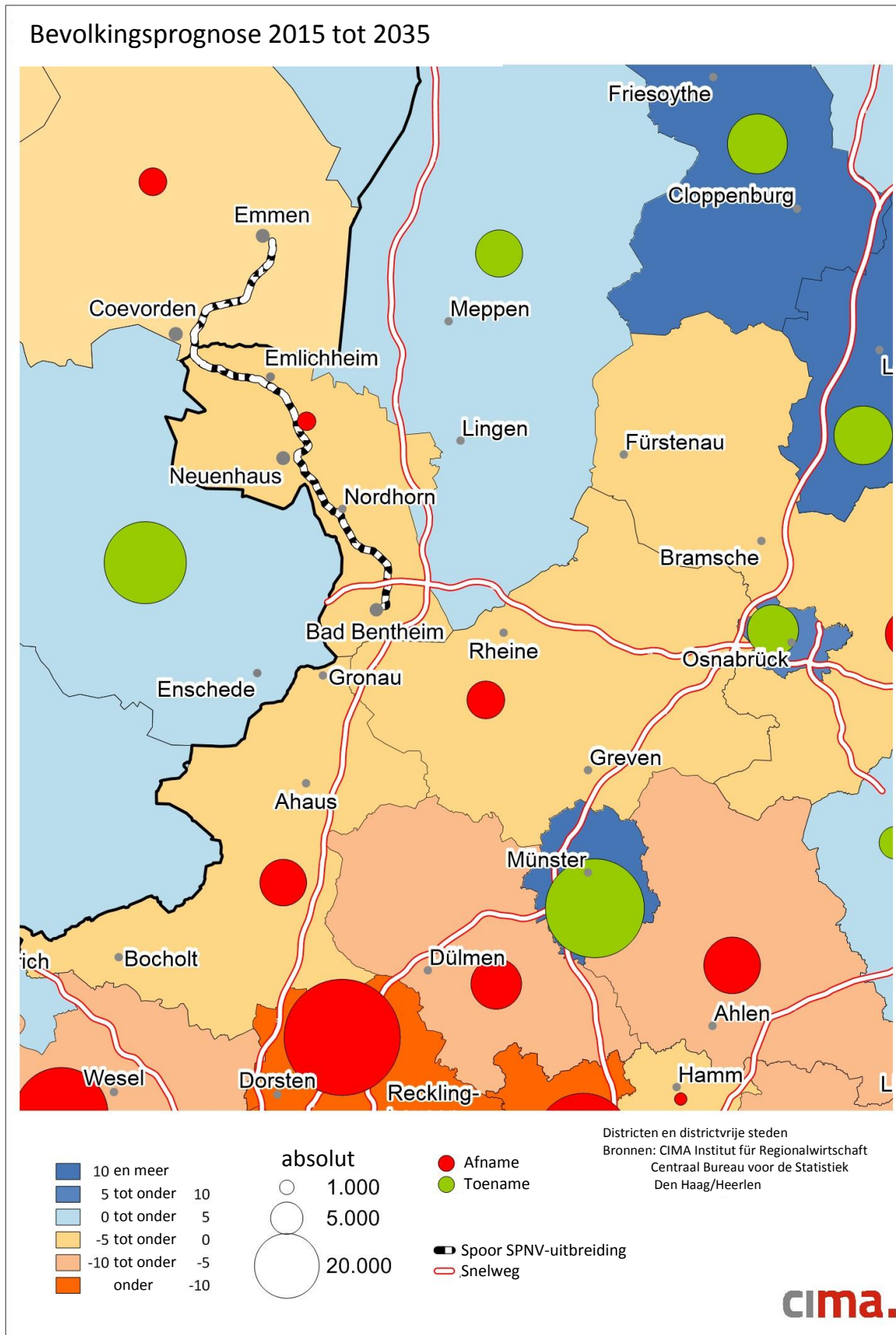
Aan de Nederlandse kant van het onderzoeksgebied was de bevolkingsdynamiek in de afgelopen 15 jaar duidelijk zwakker gekenmerkt. Het inwoneraantal in de regio Zuidoost-Drenthe is op middellange termijn verregaand constant gebleven bij rond 170.000 personen. Juist in de laatste jaren sinds 2010 is echter een bepaalde neerwaartse trend te zien. Daarbij hebben zich het dicht bij de grens gelegen Coevorden en de vestigingsplaats van de Hogeschool Emmen op de lange termijn iets gunstiger ontwikkeld dan de door kleine dorpskernen gekenmerkte gemeente Borger-Odoorn.

Bevolkings- ontwikkeling in Zuidoost-Drenthe

De bevolkingsprognose werd voor Duitsland en Nederland doorgevoerd op districtslevel. Wanneer men de jaren 2015 tot 2035 beschouwt, wordt duidelijk dat het district graafschap Bentheim, maar ook de Nederlandse kant langs een mogelijke regionale trein Neuenhaus - Emmen tot de zinkende regio's telt. De achteruitgang van de bevolking valt daarbij echter lager uit dan in de aangrenzende Noordrijn-Westfaalse districten Steinfurt en Borken. Het graafschap kan daarbij vooral van de naar vooruitzicht positieve ontwikkeling van de buurtregio's Emsland en Enschede profiteren.

Bevolkings- prognose 2015 tot 2035

Afb. 10: Bevolkingsprognose 2015 tot 2035



Eigen afbeelding, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH
Bron: CIMA Regionaldatenbank

4.3 Arbeidsmarktplaatsen en werkontwikkeling

De grootste plaatsen van de arbeidsmarkt in het onderzoeksgebied zijn Emmen met 46.500 werknemers, met afstand gevolgd door Nordhorn (20.600 werknemers) en Coevorden (bijna 14.000 werknemers). Alle overige plaatsen zijn duidelijk kleiner en hebben allen tussen 2.000 en 7.000 werknemers. Terwijl de verhouding tussen mensen die uit de districtstad Nordhorn pendelen en mensen die naar de stad toe pendelen verregaand uitgebalanceerd is, laat Bad Bentheim een duidelijk overschot zien van mensen die naar de stad toe pendelen.

**Arbeidsmarkt-
plaatsen in het
onderzoeks-
gebied ...**

Münster (157.000 werknemers) en Osnabrück (90.000 werknemers) zijn als grote arbeidsmarktcentra in de omgeving van het onderzoeksgebied eveneens van belang voor de werkmogelijkheden in de regio. Ze laten binnen hun omveld een hoge arbeidsmarktcentraliteit met duidelijk overschot zien van mensen die naar de stad pendelen. Als kleinere arbeidsmarktcentra in de directe buurt zijn ook Lingen (26.000 werknemers) en Meppen (18.000 werknemers) relevant.

... en in de omgeving

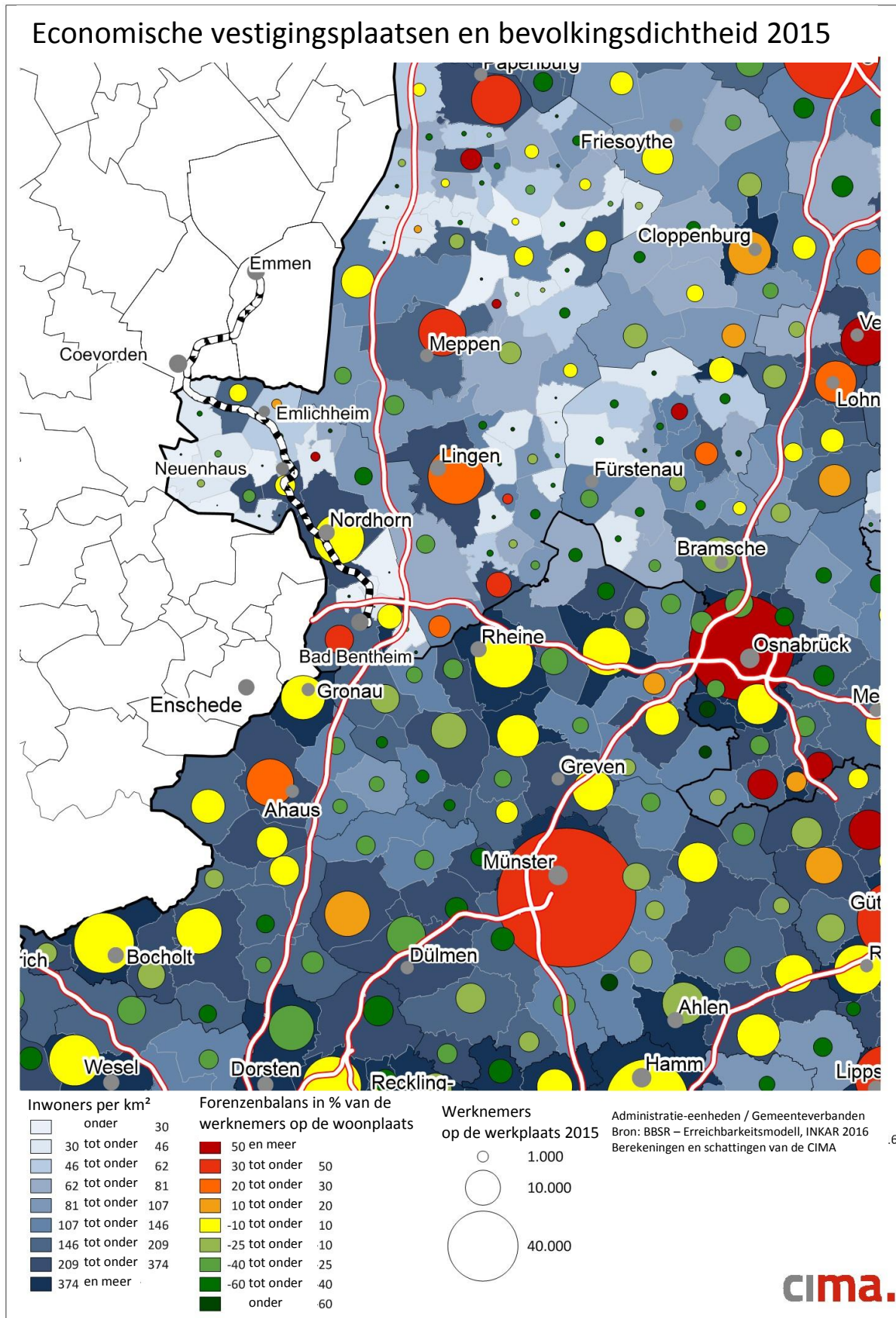
In de jaren voor het begin van de crisis 2008 toonden de steden en gemeentes aan beide kanten van de Duits-Nederlandse grens gelijke positieve tewerkstellingsontwikkelingen. In de volgende jaren kwam het echter tot een toenemende ongelijkheid: Terwijl Bad Bentheim en Wietmarschen ongeacht de crisis op ongebroken groeikoers bleven, en ook de andere steden en gemeentes in het graafschap relatief snel naar een zulke terug konden keren, bleef op Nederlandse zijde een vergelijkbare herbeleving van de arbeidsmarktdynamiek tot nog toe uit: na een eerste stagnatie van de ontwikkeling in de crisis is vanaf 2010/11 zelfs een voelbare neerwaartse trend bij de werkenden te zien. Deze ontwikkelingen zijn o.a. op verlies van banen bij Philips Lighting bij de vestiging Emmen terug te leiden, dat de werkactiviteiten volgens actuele opgave per het einde van het jaar 2016 volledig zal stoppen (vgl. RTV Drenthe 2016).

**Afwijkende trends in
het Duitse en
Nederlandse
deelgebied**

Terwijl de steden en gemeentes in Zuidoost-Drenthe na de jongste verliezen weer op de werkgelegenheidsstand van 2005 teruggevallen zijn, werd in het graafschap Bentheim in de afgelopen tien jaar continue werkgelegenheid opgebouwd. De toenames bedragen in de som tenminste 25 procent (Nordhorn, Uelsen) tot rond 60 procent (Bad Bentheim, Neuenhaus). Belangrijke groeidrijvers waren daarbij het gezondheids- en sociaalwezen (v.a. het gebied van de verzorging), de handel en de verkeers- en logistiekbranche. De verwerkende- en de bouwindustrie alsmede niet op de laatste plaats het gebied van de wetenschappelijke en technische dienstverlening konden in grotere omvang tot de werkgelegenheidsopbouw bijdragen.

**Verzorging, handel en
logistiek als
belangrijkste
groeidrijvers in het
graafschap**

Afb. 11: Economische vestigingsplaatsen bevolkingsdichtheid 2015



Eigen afbeelding, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH
Bron: CIMA Regionaldatenbank

4.4 Toerisme-economie

De in Nordhorn gehuisveste Grafschaft Bentheim Tourismus e.V. (GBT) heeft in het jaar 2013 het toeristische ideaal voor de graafschap Bentheim gepubliceerd. De vereniging bedrijft sinds 1996 het toeristische marketing. Het concept en actieprogramma gaat voor natuur- en gezondheidstoerisme, vooral fietstochten en wandelen alsook voor de belevenis van cultuur in het Duits-Nederlandse grensgebied en van regionale producten. In de context van het concept wordt ook de betekenis van bovenregionale coöperaties zoals in het kader van de GEO-Region ⁵ of het Duits-Nederlandse doelverband EUREGIO ⁶ naar voren gebracht. Zo maakt het district graafschap Bentheim gemeenschappelijk met de districten Emsland en Osnabrücker Land onder het label GEO-Region reclame als bijzonder fietsvriendelijke regio's cq. fietsvriendelijkste district van Nedersaksen. Als doelgroepen cq. bronmarkt worden met blik op de grensligging vooral het dichtbij gelegen Nederland en de Beneluxstaten genoemd.

Touristisch ideaal van het graafschap Bentheim

De toeristische economie van het district graafschap vormt met 1.069 werknemers in de horecasector in 2015 een vrij zwak economisch gebied. De werkdynamiek verliep echter in de jaren 2008 tot 2015 in vergelijking positief. Zo kon het graafschap tegenover de land- en bondstrend een meer dan gemiddelde werktoename laten zien in de toeristische sector (Graafschap +34 %, Nedersaksen +21 %, Bond +23 %). In de verdeling ontvallen rond 30 procent van de werknemers op de sector van toeristische accommodaties en ca. 70 procent op het gastronomiegebied, wat ongeveer overeenstemt met de standaard van de Duitslandwijde verdeling. De plaatsen met de meeste werkgelegenheid in de toeristische sector zijn de stad Nordhorn (483), Bad Bentheim (228) en Wietmarschen (103). Met blik op de ontwikkeling kon vooral de plaats Wietmarschen een sterke werktoename laten zien. De werkontwikkeling in de stad Bad Bentheim verliep daarentegen zwakker dan op landniveau. Tegen de bondstrend in voltrok zich de positieve werkontwikkeling daarbij echter op de voorgrond in het herbergen en niet in de gastronomie.

Werkgelegenheid in de toeristische economie

Van de in het jaar 2015 in totaal in het graafschap Bentheim geregistreerde 56 overnachtingsverblijven⁷ bevindt zich de grote meerderheid in de Obergraafschap. De gemeentes met de meeste bedrijven zijn de stad Bad Bentheim (19), de stad Nordhorn (11) en het stadsgewest Uelsen (7) ⁸.

Verdeling van de overnachtingsverblijven

Terwijl ook de ontwikkelingen van de gastenovernachtingen tot 2013 zeer dynamisch verliepen, toonde de graafschap Bentheim in de afgelopen twee jaar tegen de Nedersaksische trend in weer teruggangen van de gastenovernachtingen (vgl. afb. 12). In totaal kon het district in 2015 rond 207.300 aankomsten van gasten en 725.800 ⁹ overnachtingen van gasten verboeken. De sterk negatief gekenmerkte trend in

Ontwikkelingen van de overnachtingen

⁵ <http://www.geo-region.de/>

⁶ <http://www.euregio.eu/de/%C3%BCber-euregio>

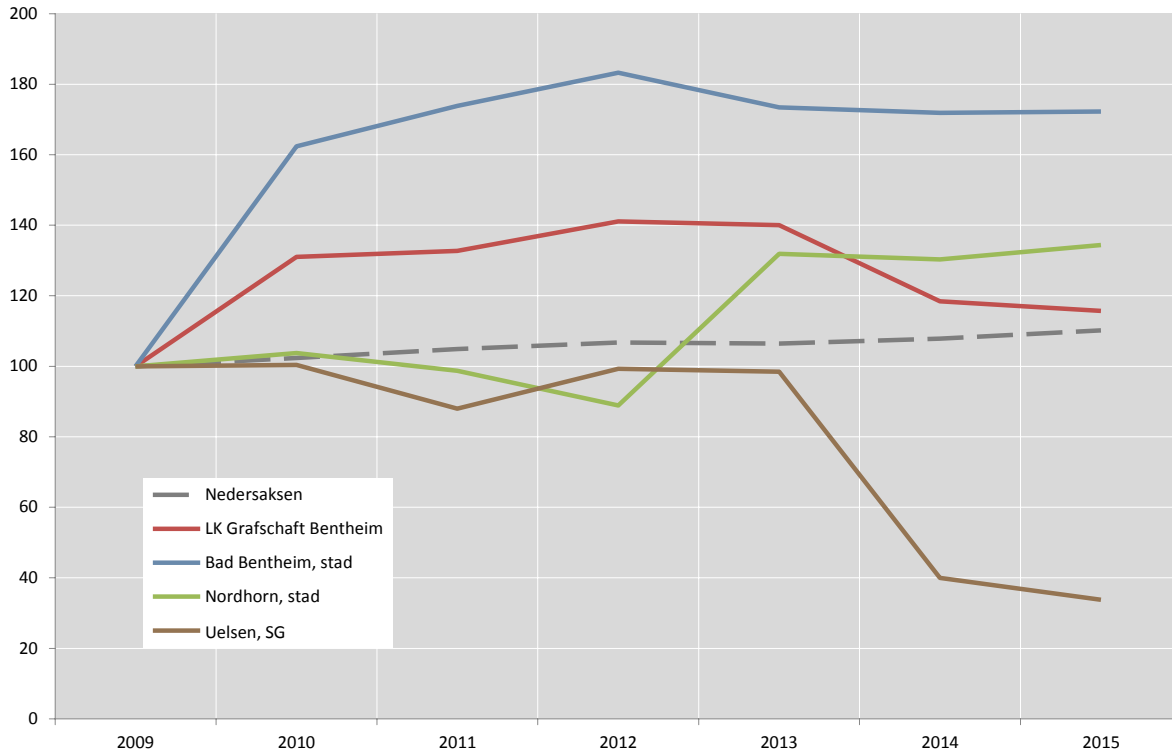
⁷ Landesamt für Statistik Niedersachsen, Beherbergung im Reiseverkehr in Niedersachsen (Gebietsstand: 1.1.2015), Geopende gastenaccommodaties met tenminste 10 bedden en geopende campingplaatsen met tenminste 10 plaatsen.

⁸ De ambtelijke statistiek legt met gastenverblijven met tenminste 10 bedden en geopende campingplaatsen met tenminste 10 plaatsen slechts een deel van de hoeveelheid vast. De daadwerkelijke overnachtingsaantallen vallen hoger uit.

⁹ De ambtelijke statistiek legt met gastenverblijven met tenminste 10 bedden en geopende campingplaatsen met tenminste 10 plaatsen slechts een deel van de hoeveelheid vast. De daadwerkelijke overnachtingsaantallen vallen hoger uit.

het stadsgewest Uelsen is o.a. op een statistisch effect en afwijkingen bij de melding van de gastovernachtingen terug te leiden.

Afb. 12: Gastovernachtingen in de Grafschaft Bentheim 2009 tot 2015



Eigen afbeelding CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH

Bron: Landesamt für Statistik Niedersachsen, Beherbergung im Reiseverkehr in Niedersachsen (Gebietsstand: 1.1.2015), Geopende Gastenverblijven met tenminste 10 bedden en geopende campingplaatsen met tenminste 10 plaatsen

Ongeveer 72 procent van de overnachtingen zijn in de kuur- en recreatieplaats Bad Bentheim te boeken. Doorslaggevend zijn hier vooral het door de Nederlandse groep Roompot geleide vakantieresort en de Kurklinik Bad Bentheim. Daarin ligt ook de reden voor de langere verblijfsduur van gemiddeld 4 dagen in de stad Bad Bentheim. In het totale district bedraagt de gemiddelde verblijfsduur daartegenover in doorsnee 3,5 dagen. In het eveneens sterk gefrequenteerde stadsgewest Uelsen ligt de gemiddelde verblijfsduur bij 4,8 dagen, wat vooral op het daar aanwezige vakantiepark grafschap Bentheim terug te leiden is. In de stad Nordhorn, waarop met slechts ongeveer 10 procent van de overnachtingen ontvallen, is de verblijfsduur daarentegen met slechts ongeveer 2 dagen duidelijk lager. De qua navraag zwakste vakantieplaatsen zijn de gemeentes Emlichheim en Wietmarschen.

Verdeling van de overnachtingen in het grafschap

In totaal vielen in het jaar 2015 rond 45 procent van de overnachtingen in de grafschap op buitenlandse gasten. Wederom 90 procent van de buitenlandse overnachtingsgasten cq. rond 40 procent van alle gasten zijn Nederlanders. De betekenis van de Nederlanders voor het toerisme heeft zich dientengevolge sinds 2009 nog een keer versterkt. Toen kwam ongeveer 30 procent van alle gasten uit het buurland Nederland (vgl. RegioNord, NORD/LB 2011, S. 11). Nog steeds is het aandeel van buitenlandse cq. Nederlandse gasten in de gemeente Nordhorn (14 %, 7 %) relatief laag en in de stad Bad Bentheim in vergelijking tot het district bovengemiddeld hoog

Oorsprongsgebieden van de gasten in het grafschap Bentheim

Regionale economische effecten van de SPNV op de verbinding Emmen-Rheine

(50 %, 47 %). Belangrijke nationale oorsprongsgebieden zijn bovendien het bondsland Nedersaksen alsmede het buurland Noordrijn-Westfalen, zodat het district graafschap Bentheim een op de eerste plaats regionale betekenis als toerismestandplaats toekomt (vgl. RegioNord, NORD/LB 2011).

Naast de in de ambtelijke statistiek opgenomen gasten is de zogenoemde grijze markt van gastenaccommodaties- „Grauer Beherbergungsmarkt“ bij de analyse van de regionale economische uitgangssituatie in acht te nemen. Hierbij tellen de gasten in privé- of kleine bedrijven, zoals vakantiewoningen of pensions met minder dan tien bedden en reizigers in privé-accommodaties, die ook „sofatoeristen“ genoemd worden. Bovendien moeten ook de overnachtingen in recreatiewoningen door eigenaren mee geteld worden. Volgens het in 2013 gepubliceerde toeristische ideaal van het graafschap Bentheim vielen bovendien 100.000 overnachtingen in de graafschap op overnachtingen in kleine en privé-accommodaties en rond 650.000 overnachtingen op familiebezoeken (sofatoerisme). Erbij komen eigenaren van vakantiewoningen (vgl. Grafschaft Bentheim Tourismus e.V. (GBT) 2013).

Niet in de ambtelijke statistiek opgenomen overnachtingen

Naast de overnachtingsgasten hebben vooral de dagtochtjes een doorslaggevende invloed op de toeristische ontwikkeling in de regio. De Grafschaft Bentheim Tourismus e.V. (GBT) gaat op basis van enquêtes van de dagtochtjesbestemmingen van een volume van tenminste 5,1 miljoen dagtochtjesgasten voor het jaar 2012 uit, wat een aandeel van 76 procent aan het toeristische totaalvolume betekent (vgl. Grafschaft Bentheim Tourismus e.V. (GBT) 2013).

Dagtochtjes

Aan de Nederlandse kant staan de oostelijke provincies, Groningen, Drenthe, Overijssel, Gelderland en Limburg met de Duits-Nederlandse kustregio's in harde concurrentiestrijd om de Duitse toeristen. De provincie Drenthe had in het jaar 2012 rond 82.000 gastenaankomsten en 342.800 overnachtingen van de voor de regionale trein belangrijke Duitse bezoekers. De bezoekersaantallen lieten in het verleden echter sterke schommelingen zien. Zo werden rond de eeuwwisseling met ca. 440.900 overnachtingen duidelijk hogere aantallen geteld. Sinds 2010 namen de bezoekersaantallen j.l. weer af (vgl. Centraal Bureau voor de Statistiek, CBS 2016). De stad Emmen probeert deze trend, o.a. in het kader van grensoverschrijdende Interreg IIIa-programma's, door een verbetering van het toerisme-aanbod tegen te gaan. Naast de positionering als fietsprovincie werd bijvoorbeeld een reclamecampagne „Da's nou Drenthe“ omgezet. Nog een belangrijk toeristisch doel, vooral voor Duitse gasten in de context van de regionale trein, is bovendien de in maart 2016 nieuw geopende Wildlands - Adventure Zoo Emmen (vgl. NBTC 2016) te noemen.

Gastenverblijven en overnachtingen in de provincie Drenthe

De Nederlandse grensregio is naast de overnachtingsgasten vooral echter voor Duitse dagtoeristen een aantrekkelijke bestemming. Dagrecreanten worden daarbij niet in de ambtelijke statistiek opgenomen. Nederland is na Oostenrijk en Zwitserland de aantrekkelijkste bestemming voor uitstapjes voor Duitse dagtoeristen (vgl. dwif 2013). Als centrale redenen voor uitstapjes worden „boodschappen doen“, „speciale activiteiten“ en „sightseeing“ genoemd. De Duitsers reizen tot 81 procent aan uit het buurland Noordrijn-Westfalen en met 13 procent van de reizigers uit Nedersaksen (vgl. dwif 2013). In deze context volgt naar alle waarschijnlijkheid een groot potentieel voor de geplande regionale treinroute, die vooral over Rheine met Noordrijn-Westfalen verbonden zou worden.

Dagtochtjes in Nederland

5 REGIONALE ECONOMISCHE EFFECTEN IN REFERENTIEPROJECTEN

Met de volgende beschouwing van uitgekozen referentieprojecten wordt de basis voor een doelgerichte inschatting van mogelijke regionale economische effecten van de verlenging van de SPNV op de verbinding Emmen – Neuenhaus – Bad Bentheim gelegd. Naast de geprognosticeerde en daadwerkelijk gerealiseerde passagiersaantallen worden verder de ruimtebelangrijke werkingen van de projecten belicht en succesfactoren alsmede hindernissen voor de ontwikkeling van de projecten getoond. Principieel wordt de omzetting van zulke projecten door de plaatselijke randvoorwaarden en daarmee gepaard gaande verschillende regionaalspecifieke factoren beïnvloed. Inzichten uit referentieprojecten laten zich dientengevolge niet zomaar op het onderzoeksgebied overdragen. Evenwel wordt door een overeenkomstige strooiing van verschillende referentieprojecten (Hoofdst. 5.1.1. en hoofdst. 5.1.2) alsmede een extra doelgerichte focus op Duits-Nederlandse SPNV-verbindingen (Hoofdst. 5.1.3) een afleiding van realistische uitspraken en zinvolle samenhangen (Hoofdst. 5.2. en 5.3) mogelijk.

Verbeterde inschatting van mogelijke effecten op basis van referentieprojecten

5.1 Uitgekozen referentieprojecten

5.1.1 Gereactiveerde SPNV-verbindingen nationaal

Over heel Duitsland existeert een rij van voorbeelden voor de reactivering van regionale treinroutes. In het rapport behorende bij de aansluiting van de stad Nordhorn aan het personenstreekvervoer per spoor (RegioNord, NORD/LB 2011) werd reeds een keuze van projecten voorgesteld (vgl. tabel 1). Deze werden pas vanaf 2011 bekeken met blik op hun verdere ontwikkeling.

Nationale voorbeelden voor de reactivering van regionale treinroutes

Het Nedersaksische deel van de treinroute „Haller-Willem“, van Bielefeld via Halle (Westfalen) en Dissen/Bad Rothenfelde naar Osnabrück verloopt tussen Osnabrück en Dissen-Bad Rothenfelde. Het kosten-baten-onderzoek van de „Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen“ (LNVG) had als resultaat een passagiersvoorkomen van rond 3.600 passagiers per dag en een positieve prognose voor de heropname van het personenstreekvervoer per spoor. De heropname van de SPNV gebeurde in het jaar 2005 door de Nordwestbahn. De geprognosticeerde passagiersaantallen werden ondanks successieve toename voor het tienjarige jubileum in 2015 niet bereikt. Na de reactivering in het jaar 2005 gebruikten eerst ca. 1.800 passagiers per dag het aanbod op het Nedersaksische deel. Vijf jaar later steeg het aantal tot 2.390 passagiers per dag. In de laatste telling uit het jaar 2013 konden passagiersaantallen van 2.700 gebruikers per dag (vgl. Ebers 2015; LNVG 2013) bereikt worden. Men moet rekening houden met het feit dat bij de prognose van de passagiersaantallen een halfuurs reisaanbod als basis werd gelegd, de route echter in het verleden alleen in uurtact bereden werd en de passagiersaantallen dientengevolge lager uitvallen. In het resume wordt de reactivering van de Haller-Willem overheersend als succes beoordeeld (vgl. Eisenbahnjournal Zughalt.de 2010; VCD/ Gwinner 2013; Ebers 2015; LNVG 2013).

„Haller-Willem“ tussen Osnabrück en Dissen-Bad Rothenfelde

Ook de tussen Böblingen und Dettenhausen verlopende Schönbuchbahn in Baden-Württemberg kon sinds de reactivering van de route in december 1996 continue toenames van de passagiersaantallen aantonen. Het voor de 17 km lange route geprognosticeerde passagiersaantal van 2.500 personen dagelijks werd reeds op de eerste dag met 3.760 passagiers duidelijk overtroffen. De zeer positieve ont-

Schönbuchbahn in Baden-Württemberg tussen Böblingen en Dettenhausen

wikkeling zette zich verder voort. In het jaar 2010 werden reeds tot 8.000 passagiers per dag geregistreerd (vgl. RegioNord, NORD/LB 2011). Daarnaast vond een uitbreiding van het aanbod plaats, te weten een successieve verdichting van de tijden en de inzet van extra treinen. In het jaar 2012 werden daaropvolgend op de route op werkdagen reeds meer dan 10.000 passagiers getransporteerd (vgl. Probahn 2016). De Schönbuchbahn was met deze waardes zowel van het concept van de dienstregeling met blik op de infrastructuur aan de grens van het prestatievermogen aanbeland. Eind van het jaar 2008 werd daarom een rapport ter verderontwikkeling van de Schönbuchbahn geschreven. Hierin werden verdere passagierstoenames geprognosticeerd (vgl. Planungsgemeinschaft Mailänder Consult / RMCon 2010). Voor december 2018 is de gereedstelling van de uitbouw en de elektrificering van de Schönbuchbahn gepland. Er worden bijna 10.000 passagiers per dag verwacht (SWR 2016).

Eveneens in Baden-Württemberg werd in het jaar 1999 de reactivering van de AmmertalBahn tussen Tübingen en Herrenberg over een afstand van 22 kilometer een feit. Na een wisseling in de bedrijfsvoering van de Deutsche Bahn AG naar de door de districten Tübingen en Böblingen gehouden doelvereniging „ÖPNV im Ammertal“, werd de route uitgebouwd en gemoderniseerd. Het geschatte passagiersvoorkomen van 4.000 personen dagelijks werd ook in dit geval kort na de inbedrijfname met 5.000 passagiers per dag overtroffen. Met meer dan 8.000 dagelijkse passagiers in het jaar 2013 werden de prognoses inmiddels om het dubbele overtroffen. (vgl. PTV 2010; NORD/LB 2011; Stuttgarter Zeitung 2012).

**AmmertalBahn
tussen Tübingen
en Herrenberg**

Tab. 1: Prognose en ontwikkeling van passagiersaantallen in nationale voorbeelden

Route	Afstand	Reactivering	Prognose P/ Dag	Ontwikkeling P / Dag	Tact (Min) HVZ/NVZ
Baden-Württemberg					
Schönbuchbahn Böblingen-Dettenhausen	17,2 km	1996	2.500	5.000 (1999) 8.000 (2010) bis zu 10.000 (2012)	30/60
AmmertalBahn Tübingen-Herrenberg	22 km	1999	4.000	5.000 (1999) 7.000 (2009) 8.000 (2013)	30/60
Sleeswijk-Holstein					
Nordbahn Neumünster-Bad Segeberg	29 km	2002	1.200	2.200 (2005) 3.000 (2010)	60/60
Nedersaksen					
Haller-Willem Osnabrück-Dissen/Bad Rothenfelde	23 km	2005	3.600	1.800 (2005) 2.390 (2010) 2.700 (2013)	60/97
Beieren					
Traun-Alz Bahn Traunstein-Traunreut	16 km	2006	450	350 (2011) 300 (2012)	60/120

Eigen, geactualiseerde en aangevulde afbeelding, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH Basis: RegioNord, NORD/LB 2011

Verklaring: HVZ (Hoofdverkeerstijd), NVZ (Lage verkeerstijd, i.d.r. vanaf 22 uur) op werkdagen (maandag-zaterdag); Stand: Juni 2016; Databasis: Website van de aanbieders en dienstregeling

Verdere voorbeelden voor een reactivering van het spoorgebonden personenstreekvervoer in Duitsland waren de route Neumünster en Bad Segeberg in Sleeswijk-Holstein, de route Traunstein en Traunreut in Opper-Beieren of de in het kader van de „Rheinland-Pfalz-Takt“ weer opgenomen verbinding van de „Eistalbahnhof“ tussen Grünstadt en Eisenberg. Op de route Neumünster en Bad Segeberg werd het personenverkeer in het jaar 2000 weer opgenomen en sinds 2002 door de Nordbahn Eisenbahngesellschaft beheerd. De passagiersaantallen waren reeds na twee jaar dubbel zo hoog als verwacht (vgl. NORD/LB 2011; Pro Bahn e.V. 2009). Op de 16 kilometer lange route van de Traun-Alz-Bahn van Traunstein naar Mühldorf werd de trein in het jaar 2006 weer geactiveerd. Met rond 300 passagiers per dag in het jaar 2012 kon het geprognosticeerde passagierspotentieel in dit geval niet worden bereikt. De route geldt als een mislukt voorbeeld voor de herbeleving van regionale treinen (vgl. NORD/LB 2011; Dirner 2012). In het geval van de Rheinland-Pfalz-Takt konden de verwachte passagiersaantallen wederom bereikt cq. eveneens overtroffen worden. De genoemde voorbeelden beleggen het overwegend grote succes van de routereactiveringen. Actueel overleggen de DB Netz AG en de Deutsche Bahnkundenverband (DBV) daarom, verdere treinen in het kader van de treinrefom 1993 op stilgelegde DB-routes te reactiveren (Kamann/ Die Welt 2016).

Positieve balans voor de reactivering van de SPNV in Duitsland

5.1.2 Gereactiveerde transnationale SPNV verbindingen

Als verdere referentieprojecten voor de reactivering van transnationale SPNV-verbindingen worden navolgend bekeken de Duits-Deense verbinding Niebüll-Tønder, de j.l. in bedrijf genomen route Selb-Asch tussen Bayern en Tsjechië alsmede de tussen Müllheim en Mulhouse rijdende regionale trein „Blauwal“ in het drieregionpunt Frankrijk, Duitsland, Zwitserland.

Reactivering van transnationale SPNV-verbindingen

In april 2003 werd de 18 kilometer lange grensoverschrijdende route Niebüll- Tønder tussen Duitsland en Denemarken door de Nord-Ostsee-Bahn weer opgenomen. Tegenwoordig bestaat uitgaande van het rond 9.000 inwoners grote Niebüll een verbinding via de ca. 9.500 inwoners grote grensstad Tønder en het Deense Bramming met ca. 7.500 inwoners een verbinding tot de bovenregionaal belangrijke gemeente Esbjerg met de rond 115.700 inwoners in het Westen van Jutland. De passagiersaantallen ontwikkelden zich reeds in het eerste jaar van de inbedrijfname met een toename om 22 procent positief (vgl. Bahnnews-Online 2004). Daarbij is in acht te nemen dat er toen nog geen verdere verbinding naar Esbjerg bestond. In het jaar 2010 werd de route aan de Duitse kant door de Norddeutsche Eisenbahngesellschaft (NEG) overgenomen. Hoewel de verbinding in het jaar 2012 met gemiddeld 160 passagiers per dag een zeer lage navraag liet zien, kon een opvallende navraagtoename van over 50 procent tussen 2005 en 2012 gegenereerd worden. Dit is onder andere vooral op de uitbreiding van het aanbod van de gerealiseerde verbinding van Niebüll naar Esbjerg terug te leiden. Inmiddels wordt een verdichting van het basisaanbod van elke twee uur naar een aanbod van één uur en bovendien een reguliere verbinding naar Esbjerg gediscussieerd (vgl. Nahverkehr Hamburg 2014). Actueel rijden op werkdagen tien treinen over de grens, in het weekend zeven. In het Duits-Deense rapport over de transportinfrastructuur in de Jutlandcorridor van november 2015 wordt bovendien de modernisering van de route met het doel van reistijdverkorting tussen Niebüll en Esbjerg van 112 cq. 104 minuten op 87 minuten overwogen (vgl. Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr Und Technologie Schleswig-Holstein 2015). De daaruit resulterende vergroting van de aantrekkelijkheid van de treinverbinding zou volgens Ingo Dewald, Chef van de Eisenbahngesellschaft

Duits-Deense verbinding Niebüll-Tønder

Niebüll, nogmaals tot een toename van de passagiersaantallen van ca. 18 procent leiden (vgl. Lok-Report 2016; Nordschleswiger 2016).

Een in het Zuiden van Duitsland liggend zeer prominent voorbeeld voor grensoverschrijdend personenstreekvervoer per spoor is de reactivering van de rond 7,3 kilometer lange route tussen de ca. 16.000 inwoners grote Beierse districtstad Selb in het Fichtelgebirge en de West-Bohemische stad Aš (Asch) in de Tsjechische republiek, met rond 13.000 inwoners. De transnationale gatensluiting maakt de verbinding van de plaatsen Hof, Rehau, Selb-Plößberg alsmede de Tsjechische steden Aš en Cheb (Eger) mogelijk. Sinds december 2015 rijdt de door de Länderbahn GmbH DLB beheerde Oberpfalzbahn na rond 70 jaar stilstand weer elke twee uur tussen Hof en Eger. De reistijd bedraagt ongeveer een uur (Die Länderbahn 2016). Het gaat hiermee om de vierde grensoverschrijdende treinroute tussen Beieren en Tsjechië. Volgens prognoses van het ingenieurskantoor Dr. Brenner zouden de passagiersaantallen op de route bij meer dan 1000 reizigers per dag liggen (vgl. Ostthüringer Zeitung/ Rathgeber 2012). De daadwerkelijke passagiersontwikkeling blijft af te wachten. De gatensluiting worden echter reeds vandaag positieve impulsen en een hoge regionale betekenis aan beide kanten van de grens toegesproken (vgl. Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr 2015).

**Verbinding Selb- Aš
tussen Beieren en de
Tsjechische
republiek**

Nog een transnationaal referentieproject vormt de in totaal 22 kilometer lange treinroute van Müllheim (ca. 18.000 inwoners) naar Mulhouse (ca. 112.000 inwoners), die het in Baden gelegen bovendistrict Freiburg (ca. 218.000 inwoners) met de Franse Elzas verbindt. Met de routereactivering werd bovendien de rond 11.000 inwoners tellende kleine stad Neuenburg aan de Rijn in het netwerk van de „Breisgau-S-Bahn 2020“ geïntegreerd. Een haalbaarheidsstudie uit juli 2004 belegde de rentabiliteit van de reactivering van het personenstreekvervoer per spoor tussen Freiburg, Müllheim en Mulhouse. Vanaf het jaar 2006 volgde daarop de stapsgewijze heropname van het bedrijf. In de eerste stap, de invoering van eventverkeer, verboekte de verbinding rond 2.500 – 3.000 passagiers per jaar. Sinds december 2012 verkeren tussen Mulhouse en Müllheim met de regionale trein, de zogenaamde „Blauwal“, op werkdagen dagelijks 7 en in het weekend 5 treinparen waarvan telkens twee met Freiburg verbonden worden (vgl. REGIO-VERBUND GmbH 2016). De passagiersaantallen van het eerste bedrijfsjaar 2013 brachten eerst een gemiddeld gebruik. Op het deel Müllheim en Mulhouse werden op werkdagen rond 310 tot 360 passagiers per dag geteld. De aantallen bevestigen echter de voorafgaande planningswaarden die volgens een aanname op werkdagen 350 tot 420 personen dagelijks bedragen. Het land Baden-Württemberg verwacht verder een duidelijke toename van de gebruikersaantallen op de route (vgl. Landtag von Baden-Württemberg 2014, Drucksache 15 / 4559). Deze inschatting wordt ook door een beslissing aan de Franse kant gesteund. Sinds december 2015 stopt bovendien de hogesnelheidstrein TGV Rhin-Rhône in Müllheim. De beslissing viel compleet aan Franse zijde. Het doel wordt vervolgd om door meer stops extra passagiers te genereren. Voor 2016 is bovendien aan de Duitse zijde de uitbouw van de route tussen Müllheim en Neuenburg gepland (vgl. Badische Zeitung 2015).

**Blauwal tussen
Freiburg, Müllheim
en Mulhouse**

Tab 2: Prognose en ontwikkeling van passagiersaantallen in transnationale voorbeelden

Route	Afstand	Reactivering	Prognose P/ dag	Ontwikkeling P / dag	Tact HVZ/NVZ
Baden-Württemberg - Frankrijk					
Blauwal Müllheim-Mulhouse	22 km	2012	350	360 (2013)	90/120
Sleeswijk-Holstein -					
Nordbahn Niebüll-Tønder	18 km	2003	zonder opgave	160 (2012) +50 % (2005 – 2012)	60/60
Beieren – Tsjechië					
Oberpfalzbahn Selb-As (Asch)	7,3 km	2015	1000	zonder opgave	120/143

Eigen afbeelding, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH

Verklaring: HVZ (Hoofdverkeerstijd), NVZ (Lage verkeerstijd, i.d.r. vanaf 22 uur) op werkdagen (maandag – zaterdag); Stand: Juni 2016; Databasis: Website van de aanbieders en dienstregeling

Samenvattend kan vastgesteld worden dat de gereactiveerde transnationale verbindingen vooral een bijzonder hoge symbolische betekenis hebben. Ze staan plaatsvervangend voor het samengroeien van de Europese Unie en de netwerkvorming en samenwerking van de verschillende lidstaten (vgl. Hoofdst. 3). De verkeersrelevantie is per route verschillend te beoordelen. Terwijl de in de bloeiende regio liggende verbinding Freiburg, Müllheim en Mulhouse vooral regionaal potentieel absorbeert, heeft de verbinding Selb- Aš tussen Bayern en de Tsjechische republiek vooral ook een belangrijke functie voor het hogere spoornetwerk. De Duits-Deense verbinding Niebüll-Tønder profiteert vooral van de uitbreiding van het aanbod door de verbinding naar Esbjerg. Ingevolge de bovenregionale betekenis van Esbjergs wordt de kwaliteit van de route meetbaar opgewaardeerd, wat zich in de zeer positieve ontwikkeling van de passagiersaantallen weerspiegelt. Samenvattend kon het succes van de projecten in de regel door een verbeterd aanbod, dwz. frequentere tijden, een snellere verbinding, de verbinding met verderleidende bestemmingen of de inzet van hogerwaardig materiaal vergroot worden.

Betekenis en succesfactoren van transnationale verbindingen

5.1.3 Transnationale SPNV verbindingen tussen Duitsland en Nederland

In het volgende hoofdstuk wordt met het doel van een verdere specificering het nationale spoorgebonden personenverkeer tussen Duitsland en Nederland bekeken. In deze samenhang wordt niet alleen rekening gehouden met gereactiveerde regionale treinroutes, maar ook met de algemeen bestaande grensoverschrijdende SPNV tussen de twee landen.

Afb. 13: Grensoverschrijdend treinverkeer Nederland – Duitsland



Bron: Treinreiziger.nl 2016

Afb. 14: Grensoverschrijdend treinverkeer Duitsland – Nederland (EC/ IC)

EC-/IC-Netz 2016

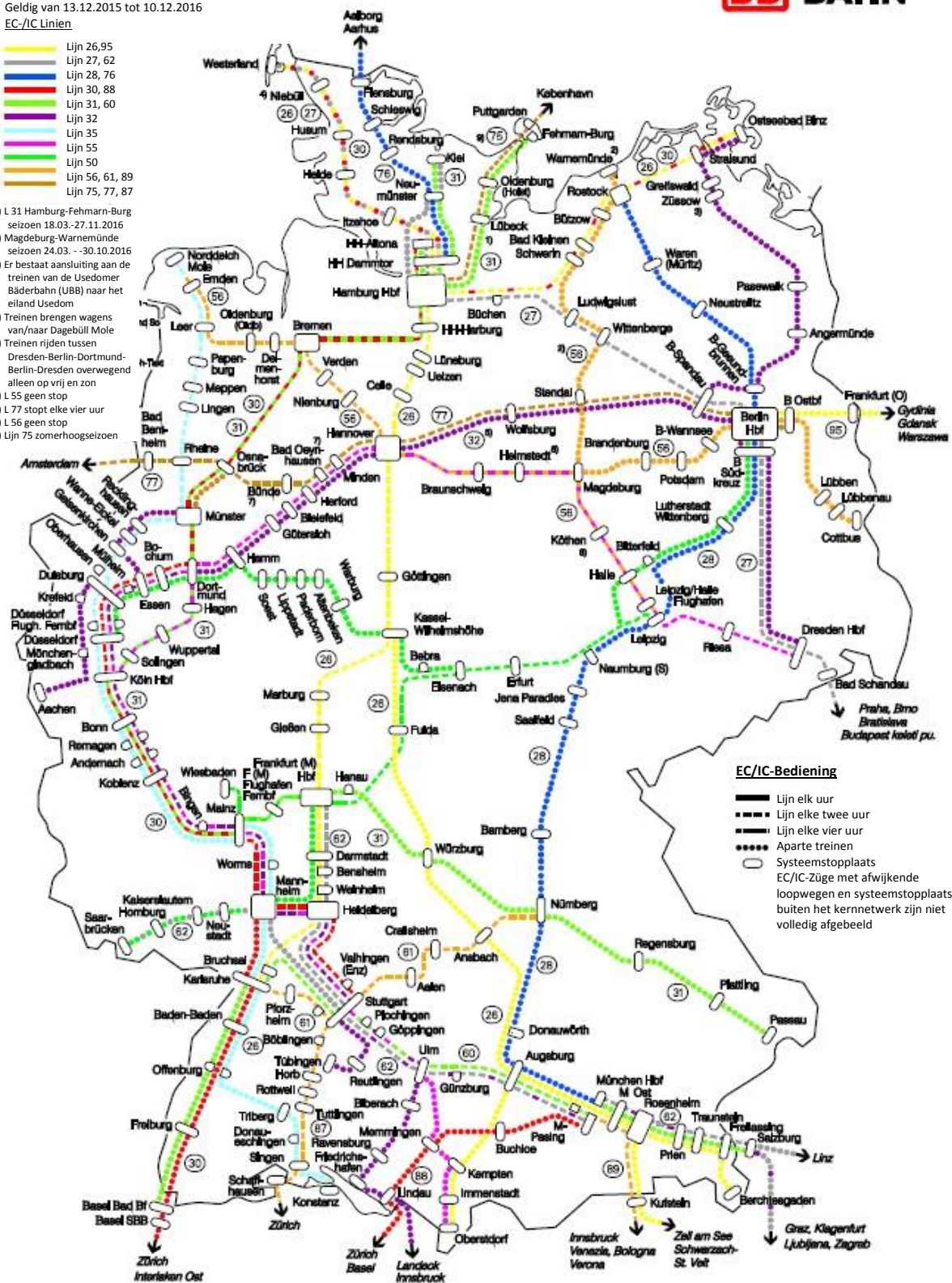


Geldig van 13.12.2015 tot 10.12.2016

EC-/IC-Linien

- Lijn 26,95
- Lijn 27, 62
- Lijn 28, 76
- Lijn 30, 88
- Lijn 31, 60
- Lijn 32
- Lijn 35
- Lijn 55
- Lijn 50
- Lijn 56, 61, 89
- Lijn 75, 77, 87

- 1) L 31 Hamburg-Fehmarn-Burg seizoen 18.03.-27.11.2016
- 2) Magdeburg-Warnemünde seizoen 24.03. - 30.10.2016
- 3) Er bestaat aansluiting aan de treinen van de Usedomer Bäderbahn (UBB) naar het eiland Usedom
- 4) Treinen brengen wagens van/naar Dagebüll Mole
- 5) Treinen rijden tussen Dresden-Berlin-Dortmund-Berlin-Dresden overwegend alleen op vrij en zon
- 6) L 55 geen stop
- 7) L 77 stopt elke vier uur
- 8) L 56 geen stop
- 9) Lijn 75 zomerhoogseizoen

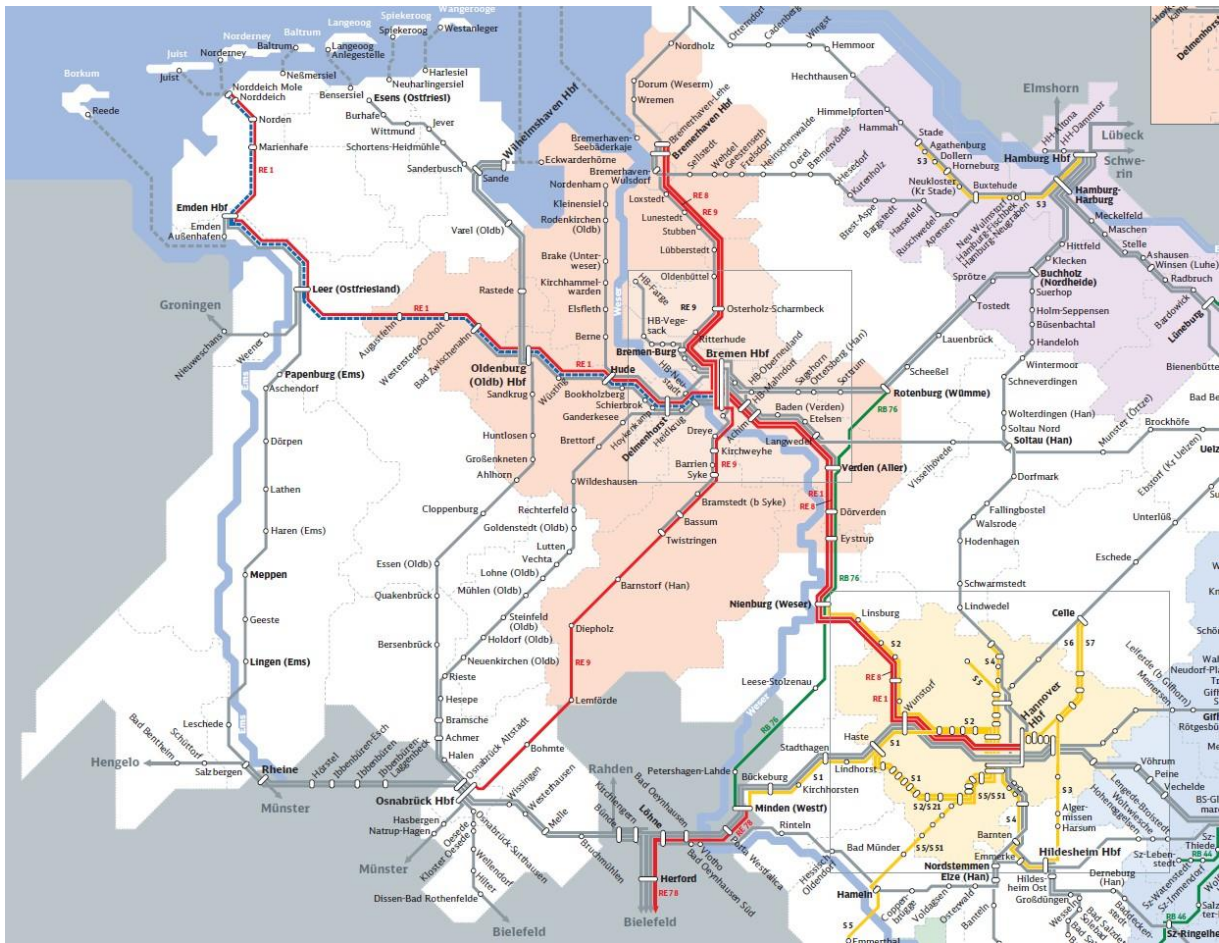


Kartografie: DB Netz AG, Zentrale, I.NPP 41 (V)
Im Galluspark 23, 60326 Frankfurt am Main

Redactie: DB Fernverkehr AG
V.FBZ 21
Stand december 2015

Bron: DB Netz AG 2016

Afb. 15: Grensoverschrijdend treinverkeer Nedersaksen/ Bremen – Nederland (Streekvervoer)



Bron: DB Netz AG 2016

Principieel bestaat een veelvoud van grensoverschrijdende verbindingen tussen Nederland en Duitsland (vgl. Afb. 13, 14, 15). Hierbij tellen de twee internationale lange afstandsverbindingen Amsterdam via Keulen en Frankfurt am Main naar Basel SBB (ICE) alsmede de verbinding Amsterdam – Berlijn (IC), die met rond 2,2 miljoen reizigers in het jaar 2014 een nieuw passagiersrecord vertoonde. De gegeneerde toename van 7 procent tot het voorjaar zette zich ook in de eerste helft van het volgende jaar 2015 verder voort (vgl. Deutsche Bahn 2015).

Stijgende passagiersaantallen tussen Duitsland en Nederland

Bovendien bestaan vijf regionale treinroutes tussen Duitsland en Nederland, die in de regel elk uur rijden. Daaronder vallen de door de DB beheerde verbindingen Enschede - Münster (RB 64), Enschede - Dortmund (RB 51) alsmede Heerlen - Aachen (RB 20). Tussen Venlo en Viersen rijdt de Duitse aanbieder Eurobahn, terwijl de regionale treinroute tussen Groningen en Leer door de Arriva, een DB dochter, beheerd wordt.

Regionaal verkeer tussen Duitsland en Nederland

De noordelijkste grensoverschrijdende regionale treinroute tussen Duitsland en Nederland verbindt de steden Groningen en Leer (Oost-Friesland). In de gelijknamige hoofdstad van de Nederlandse provincie Groningen leven rond 200.000 inwoners. De districtstad Leer (Oost-Friesland) is met rond 34.000 inwoners na Emmen en Aurich de op twee na grootste stad van Oost-Friesland. Beide steden duiden diensgevolge op een hogere regionale betekenis. De tussentijds in de jaren 90

Succesvolle reactivering van de regionale treinroute Groningen - Leer (Oostfriesland)

stilgelegde, rond 25 kilometer lange route tussen Leer en de Nederlandse grensstad Nieuweschans wordt sinds het jaar 2006 weer regelmatig bediend. Op het laatst reden hier elk uur tot wel 14 streekvervoertreinen per dag met rond 120 km per uur (vgl. LNKG 2013). De passagiersaantallen zijn sinds de heropname van het bedrijf continue gestegen. Terwijl in het jaar 2006 op het gedeelte tussen Leer en Nieuweschans slechts ongeveer 120 reizigers/km bedrijfs lengte geteld werden, konden in het jaar 2008 reeds rond 450 reizigers/km bedrijfs lengte verboekt worden (vgl. LNKG 2013). Met de invoering van de uurtact in december 2012 zette de trend zich verder voort. Inofficiële meldingen gaan uit van rond 700 passagiers per dag in het jaar 2015 (vgl. Stolle 2016). De reden voor de positieve ontwikkeling van de passagiersaantallen ligt naast de verbeterde tijden ook in de sinds 2015 bestaande mogelijkheid het Nedersaksen-Ticket tot Groningen te gebruiken (vgl. Dpa/ Neue Presse 2015). Vooral van Nederlandse kant is er duidelijk moeite gedaan voor de uitbouw van de spoorroute en de daarmee gepaard gaande inzet van sneltreinen vanaf 2018 alsmede een verlenging van de verbinding tot Bremen (HAZ 2014). Deze plannen werden echter begin december 2015 door de vernieling van de verkeersrelevante „Friesenbrücke“ door het vrachtschip „Emsmoon“ tot nader order verijdeld. Volgens mededeling van de Deutsche Bahn zal de route op het vroegst in vijf jaar weer te berijden zijn. Daarbij wordt niet alleen de instandzetting en de reactivering, maar veel meer een kwalitatieve verbetering van de route nagestreefd (vgl. Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr 2016a).

Een verdere reactivering van de SPNV gebeurde op een deelstuk van de treinroute Münster – Gronau – Enschede. Na de stillegging in de jaren 80 werd de dienst op het 9 kilometer lange deelstuk tussen de Nederlandse stad Enschede, met ca. 158.600 inwoners en het rond 46.000 inwoners tellende Duitse middelgrote centrum Gronau in het jaar 2001 weer hervat. Volgens een rapport uit het jaar 1996 werd voor een halfuurs-tact eerst een passagierspotentieel van ca. 1.500 tot 2.000 reizigers per dag berekend. Tegenwoordig rijden de treinen ieder uur tussen Münster en Enschede; de route Gronau en Enschede wordt vanaf het begin in 30-minutentact bereden. De verbinding vertekende vanaf begin van de heropening een zeer positieve navraagontwikkeling. Waren het op een werkdag in het jaar 2002 nog rond 1000 passagiers, steeg het aantal op 1.300 reizigers aan in het jaar 2005. In het jaar 2006 werden 1.800 reizigers en in het jaar 2010 reeds 2.000 passagiers per werkdag geteld. Terwijl de passagiersaantallen op zon- en feestdagen principieel iets lager uitvallen (2002: 900; 2005: 1.200; 2010: 1.400), liggen ze vooral op zaterdagen met gemiddeld 1.800 (2002) cq. 2.500 passagiers (2010) duidelijk hoger dan verwacht. De navraagtendens is ook verder stijgend. Als succesfactoren voor de goede acceptatie van de route werden naast de dichte frequentie ook het hoge comfort door moderne treinen genoemd, een omvangrijk aanbod van de vroege ochtend tot de late avond, de ongecompliceerde tarifiering, de eenvoudige ticketkoop bij de automaat en de bilinguale passagiersinformatie in het Nederlands en Duits. Daarbij is het goede gebruik van de route vooral op inkoop- en recreatieverkeer terug te leiden. Rond 55 procent van de passagiers geeft als reisdoel recreatie en rond 25 procent als reisdoel boodschappen aan. Navraagtoppen zijn er op marktdagen in Enschede cq. door Nederlandse inkoopbezoeken in de stad Münster, die vooral populair zijn in de tijd voor kerst. Bij slechts rond 15 procent van alle ritten wordt het reisdoel werk en bij 5 procent de opleiding genoemd. Het beroepsverkeer heeft dientengevolge nog uitbouwpotentieel (vgl. ASM 2011).

**Stijgende
passagiersaantallen
na de reactivering
Gronau-Enschede**

Tab. 3: Prognose en ontwikkeling van passagiersaantallen Duitsland - Nederland

Route	Afstand	Reactivering	Prognose P/ dag	Ontwikkeling P / dag	Tact HVZ/NVZ
Duitsland - Nederland					
Eurobahn Gronau -Enschede	9 km	2001	2000	1.000 (2002) 1.300 (2005) 1.800 (2006) 2.000 (2010)	60/120
Arriva Leer en Nieuweschans (alleen)	25 km	2006	geen	120* (2006) 450* (2008)	60

Eigen afbeelding, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH.

* Reizigers/km bedrijfs lengte

Verklaring: HVZ (Hoofdverkeerstijd), NVZ (Lage verkeerstijd, i.d.r. vanaf 22 uur) op werkdagen (maandag – zaterdag);
Stand: Juni 2016; Databasis: Website van de aanbieders en dienstregeling

In een afsluitende beschouwing is vast te houden dat tussen Duitsland en Nederland in totaal een zeer goed transnationaal netwerk bestaat, dat zich niet op de laatste plaats overwegend zeer positief in de ontwikkeling van de passagiersaantallen weerspiegelt. Weliswaar werden in de afgelopen jaren ook regionale treinverbindingen tussen Duitsland en Nederland stopgezet, waaronder de verbinding Oberhausen – Arnhem in het jaar 2006, de „Grenslanexpress“ tussen Hengelo - Bad Bentheim in het jaar 2013 alsmede de eerst 2002 geïnitieerde directe verbinding tussen Groningen en Hannover (vgl. NederlandseNet 2015), maar nieuwe verbindingen zijn in planning of worden als alternatief tot stopgezette verbindingen gerealiseerd. Vanaf zomer 2017 rijdt zo bijvoorbeeld een streekvervoerstrein van Arnhem via Emmerich naar Düsseldorf (Der Westen 2013). De stopgezette Grenslanexpress zal in het jaar 2017 door een directe drieregioverbinding van de Eurobahn (RB61) tussen het Nederlandse Hengelo, het Nedersaksische Bad Bentheim en het Noordrijn-Westfaalse Bielefeld worden afgelost. Door de uitgebreide aansluiting wordt een effectieve stijging van de passagiersaantallen verwacht (vgl. Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr 2014). Voor de reeds in de context van de route Groningen - Leer (Ostfriesland) genoemde opwaardering heeft de Nederlandse regering een investeringsvolume van 100 miljoen euro aangekondigd. De Nederlandse kant forceert een doorgaande verbinding van Amsterdam via Groningen en Bremen naar Hamburg. In het kader van de succesvolle noodzakelijke instandzetting cq. een nieuwbouw van de Friesenbrücke zouden deze plannen een extra stimulans krijgen. Zo wordt actueel ook in de Duitse politiek de mogelijkheid van een dubbelsporige elektrificering van de route tussen Groningen en Leer gediscussieerd (vgl. Radio Bremen 2016; Niedersächsisches Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr 2016b).

Goede transnationale netwerken, verdere uitbouw van de route

5.2 Regionale economische effecten van de referentieprojecten

A priori is aan te merken dat de aan de hand van de referentieprojecten aangetoonde ontwikkelingen en regionale economische uitwerkingen niet onmiddellijk op de reactivering van de route Emmen – Neuenhaus – Bad Bentheim overdraagbaar zijn. Het succes cq. ook de mislukking van zulke projecten wordt door een veelvoud van regionaal-specifieke factoren bepaald. Voor deze achtergrond is de beschouwing van de regionale uitgangspositie ter beoordeling van de randvoorwaarden voor de geplande routereactivering in het personenstreekvervoer nodig (Hoofdst. 4). Er kunnen echter aan de hand van de voorgestelde projecten

Kwalitatieve beoordeling op basis van de referentieprojecten

een paar geschikte conclusies worden getrokken, die voor de afsluitende kwalitatieve beoordeling van het project van belang zijn. De getoonde voorbeelden van route-activeringen alsmede verder leidende literatuur beleggen dat de passagiersaantallen zich na de heropname van het verkeer vaak beter ontwikkelen als in het kader van gestandaardiseerde methode geschat (vgl. Fiegenbaum/Klee 2002). Verder worden de projecten, zoals bijvoorbeeld de verbinding Selb-Aš, grote regionale economische winst voor de desbetreffende regio toegeschreven.

De regionale werking van een spoorroute is allereerst doorslaggevend van de rentabiliteit afhankelijk en daarmee gepaard gaand van de optimale mogelijkheden van het passagierspotentieel. In deze samenhang is het bepalend dat het SPNV-aanbod van de verschillende doelgroepen breed aangenomen en regelmatig gebruikt wordt. De verschillende gebruikersgroepen moeten van te voren geïdentificeerd en doelgericht en door desbetreffende aanbiedingen aangesproken worden. Het merendeel van de voorgestelde referentieprojecten laat zien dat de geprognosticeerde passagiersaantallen snel overtroffen of in het kader van een langdurige strategie behaald konden worden. Zoals bij de verbinding van Gronau – Enschede aangetoond, bestaat de uitdaging erin een aantrekkelijk aanbod voor zowel recreatie als ook beroepsverkeer ter beschikking te stellen. Bovendien zijn vooral voor structuurzwakkere regio's de generering van een basisbezetting van de spoorroute bepalend. Hiertoe kann, zoals het voorbeeld van de verbinding Niebüll-Tønder aantoont, de bereikbaarheid met een transregionaal betekenisvolle plaats zoals Esbjerg handig zijn.

Het ten volle benutten van het passagierspotentieel in verschillende doelgroepen

De ontplooiing van regionale economische effecten staat, zoals reeds in hoofdstuk 4.1 beschreven, in nauwe samenhang met de opwaardering van de regionale plaatskwaliteiten als gevolg van een verbeterde bereikbaarheid. Routereactiveringen kunnen de aantrekkelijkheid van de nieuwe cq. beter bereikbare plaatsen doorslaggevend vergroten. In het geval van de voorgestelde referentieprojecten werd een extra bestemmingsplan voor industriegebieden en bedrijfsvestigingen langs de route bekeken. Bovendien werd door de spoorverbinding nieuw potentieel aan woonruimte geschapen. Het aanwezig zijn van een ÖPNV-aanbod is een belangrijk aspect in de veiligstelling van het bestaan. Vooral voor gezinnen met niet gemotoriseerde kinderen of oudere bevolkingsgroepen is het aanwezig zijn van aantrekkelijk streekvervoer een belangrijke factor voor de keuze van de woonplaats. Een rij van de referentieprojecten openbaarde een stijgende navraag naar woningbouwgrond en een daaruit resulterende uitbreiding alsmede toenemende bebouwing en verdichting van aanwezige woongebieden. Daarbij was doorgaans ook een stijging van de bouwterreinwaardes in de aan de route gelegen gemeentes te zien. Voor deze achtergrond kan worden samengevat dat door de routereactiveringen in de regel een positieve bevolkings- en industrie-ontwikkeling in de aangrenzende gemeentes resulteren. Deze ontwikkelingen beïnvloeden wederom de volledige mogelijkheden van de verbinding: in het kader van een gunstige cq. stabiele demografische ontwikkeling is ook uit te gaan van constante cq. toenemende passagiersaantallen.

Bereikbaarheid maakt opwaardering van de plaatskwaliteiten mogelijk

Evenwel kunnen de geobserveerde regionale economische effecten niet principieel causal op de reactivering van het spoorgerelateerde personenstreekvervoer teruggebracht worden. Bovendien is het aanwezig zijn van een SPNV-aanbod niet als principieel betrouwbare determinante voor een positieve regionale economische ontwikkeling te zien.

Regionale economische effecten als samenspel van verschillende invloedfactoren

Regionale economische effecten van de SPNV op de verbinding Emmen-Rheine
In het geval van de Schönbuchbahn tussen Böblingen en Dettenhausen werden met de uitbouw van de Bundesstraße B 464 parallel tot de regionale trein verdere maatregelen voor de infrastructuur in het kader van de weg versneld, die een positieve werking op de reactivering van de regionale economische ontwikkeling zouden hebben kunnen gehad.

Bij de reactivering van de AmmertalBahn werden snelwegaansluitingen met directe verbinding naar Stuttgart als bepalende factoren voor vestigingen van industrie gezien (vgl. RegioNord, NORD/LB 2011). De verkeersinfrastructuur van de regio Westküste, hier vooral de wegenverbinding tussen Esbjerg en Heide, is echter eerder slecht en dus niet als doorslaggevende concurrentiefactor aan te geven. De aanwezige treinverbinding kon de eerder negatieve ontwikkelingen in de regio, zoals de demografische verandering, emigratie of verliezen voor de economische standplaats niet duurzaam omkeren of tegenhouden (vgl. Rambøll 2012). Regionale effecten genereren zich dientengevolge veel meer uit een samenspel van verschillende factoren, waarbij de werking van de enkele in afhankelijkheid van de regionale economische Ausgangssituation verschillend kan uitvallen. Principieel tellen de verkeersbereikbaarheid en de verbinding met het streekvervoer echter tot de belangrijkste vestigingsfactoren (vgl. DIFU 2005). Een toch al hoge vestigingsgunst wordt door een SPNV-aansluiting en vooral de verbinding met een bovenregionaal belangrijk centrum cq. een bevolkingsagglomeratie nog verder vergroot, waarentegen structuurzwakke regio's in hun Ausgangsposition meestal gestabiliseerd cq. positief beïnvloed worden.

Voor een economisch gebied, het toerisme, was de verbinding van het spoorgerelateerde personenstreekvervoer in de meeste van de geobserveerde referentieprojecten echter bijzonder succesvol. Er konden overwegend positieve effecten in de zin van een duidelijk plus van toeristenstromen, vooral in het weekend, geregistreerd worden. Dit geldt zowel voor de nationale routes van de Schönbuchbahn en de AmmertalBahn, maar ook in het geval van de transnationale voorbeelden, zoals voor de Blauwal of voor de route Groningen – Leer (Oost-Friesland). Deze ontwikkeling wordt vooral door de toenemende betekenis van het fiets- en wandeltoerisme in de toekomst nog verder versterkt. Gemeenschappelijke tarifieringen, zoals in het geval van het „Niedersachsenticket“ op de treinverbinding Groningen – Leer (Ostfriesland) zijn voor de toeristen daarbij bijzonder aantrekkelijk en vergroten uit ervaring de navraag.

Groot belang van de SPNV voor toerisme economie

5.3 Succesfactoren en hindernissen

In het kader van de getoonde voorbeelden werden reeds enkele succesfactoren en hindernissen voor de reactivering van een regionale treinroute genoemd, die navolgend nog een keer samenvattend getoond en uitgewerkt zullen worden.

In veel gevallen wordt de kwalitatieve opwaardering van het aanbod in de zin van verbeterde tijden als belangrijke invloedfactor voor een verbeterde acceptatie van het ÖPNV-aanbod en stijgende passagiersaantallen genoemd. Zowel de Nedersaksische voorbeeldroute „Haller Willem“, de „Blauwal“ tussen Müllheim en Mulhouse alsook de Duits-Nederlandse verbinding Groningen - Leer (Oost-Friesland) geven hiervoor het bewijs. Bovendien wordt ook de dagelijkse bedrijfsduur als een belangrijk aspect gezien. Betrouwbaar beschikbare aanbiedingen verhogen de aantrekkelijkheid, waarbij een overeenkomstige basisbelasting voor een dergelijke vorming cq. uitbreiding van de bedrijfstijd gegeven moet zijn.

Uitbreiding van de tijden cq. de bedrijfstijd

Een eveneens belangrijke factor voor de acceptatie van het aanbod is de opname van de route in het aanwezige spoornetwerk en vooral de verbinding met bovenregionaal

Bereikbaarheid van bovenregionaal belangrijke centra

relevante centra of agglomeratiegebieden. Dit laat uitdrukkelijk het voorbeeld Niebüll-Tønder zien, maar ook de bereikbaarheid van de Blauwal naar Freibrug of de verbinding van de route Gronau – Enschede naar Münster. In deze context is ook rekening te houden met het multi-/intermodale netwerken. De afstemming van het aanbod op het flexibele cq. relevante gebruik van verschillende verkeersdragers heeft vooral in tijden van digitale communicatie van de dienstregeling een toenemende betekenis. Zo moet het personenverkeer per spoor bijvoorbeeld afgestemd zijn op de dienstregeling van het busverkeer of naast het klassieke Park & Ride cq. Bike & Ride ook nieuwe mobiliteitsaanbiedingen zoals Car- of fietsverhuursystemen op de treinstations integreren. Zo was de afstemming tussen bus- en treinverkeer in het geval van de Nordbahn in Sleeswijk-Holstein positief voor de ontwikkeling van de passagiersaantallen. Het intermodale netwerken kan dientengevolge ertoe bijdragen om extra passagiers voor de SPNV te genereren.

Multi- cq. intermodale netwerken van het aanbod

Een verdere bepalende factor is de kwalitatieve opwaardering van de route in de zin van de reistijdverbetering of de opwaardering van de aangrenzende infrastructuren. Zowel het voorbeeld Niebüll – Tønder alsook het voorbeeld Groningen - Leer (Ostfriesland) wijzen op het belang van een reistijdverkorting. In het geval van de voorbeeldroute tussen Traunstein en Traunreut wordt ervan uitgegaan dat door de verlegging van de stopplaatsen het passagiersaantal op de totale route verhoogd kan worden. Naast de ontwikkeling van de stations wordt ook de toestand van het materiaal, dwz. de treinen als bepalend aspect genoemd. Kwalitatief hoogwaardige, moderne wagens vergroten het comfort van de reizigers. Alle genoemde factoren zijn voordelig voor de reiskwaliteit en daarmee voor de concurrentie-capaciteit van de trein.

Kwalitatieve opwaardering van de route en het materiaal

Het succes van een verbinding wordt bovendien doorslaggevend beïnvloed door de maatschappelijke en politieke ondersteuning. Zoals de voorbeelden Selb - Aš, Gronau - Enschede of Freiburg, Müllheim en Mulhouse laten zien, heeft de reactivering ook een grote symbolische betekenis voor het (weer) samengroeien van regio's. Wordt deze van de kant van de geïnvolveerde landen en gemeentes, maar ook door de politiek alsmede betrokken gemeenschappen en verenigingen herkend en geforceerd, kan dit zeer bevorderlijk voor het succes van de treinverbinding zijn. Ook de omgang met tegenstanders van de infrastructuurmaatregel heeft in deze samenhang een belangrijke rol. In het geval van de Traunsteinbahn kwam het bijvoorbeeld tot weerstand door de lobby van de boeren, die zich duurzaam op de maatschappelijke acceptatie van de nieuwe verbinding uitgewerkt hebben. Een vroegtijdige aansluiting van de relevante acteurs, de transparante informatie van de bevolking en de doelgerichte ondersteuning door de betrokken gemeentes bevorderen de maatschappelijke ondersteuning, de identificatie met en dus ook het succes van het project.

Maatschappelijke-politieke steun alsmede transparantie in het planningsproces

Verder zijn naast de vormgeving van het aanbod ook de marketing en de verkoop als belangrijke invloedfactoren voor de aanname van het SPNV-aanbod naar voren te halen. Op het gebied van omzet tellen hiertoe de ongecompliceerde tarifiering, de eenvoudige ticketkoop bij de automaat alsmede desbetreffende passagiersinformatie. Marketing maatregelen als continue pers-activiteit, acties of events zoals open dagen, „Schnupperfahrten“, „Themenzüge“ etc. en de ter beschikkingstelling van informatiemateriaal of imagebrochures zorgen voor het veiligstellen van het duurzame project.

Marketing en verkoop

6 SCHATTINGEN VAN HET PASSAGIERSPOTENTIEEL

Voor de vaststelling van de regionale economische effecten wordt principieel de totale regionale treinroute van Bad Bentheim via Nordhorn, Neuenhaus, Coevorden naar Emmen bekeken, omdat de reactivering van het deelstuk Neuenhaus – Coevorden voor het personenverkeer uitwerkingen op de totale lengte van de route laat verwachten. In deze samenhang worden drie verschillende werkingsgebieden, de kernregio alsmede het noordelijke en het zuidelijke uitbreidingsgebied gedifferentieerd. Voor de gebieden moeten vanwege de verschillende betekenis van de treinverbinding afwijkende inzichten worden getroffen.

Werkingsgebieden van de verlenging van de SPNV tussen Neuenhaus en Emmen

Bij de kernregio gaat het om het verzorgingsgebied rondom de treinstations Emlichheim en Hoogstede. In een straal van 15 kilometer leven hier rond 29.700 inwoners. Voor de daar gehuisveste bevolking heeft de verlenging van de SPNV-aansluiting een bijzonder hoge relevantie omdat de plaatsen volledig nieuw ontsloten worden.

De kernregio

Het noordelijke verzorgingsgebied omvat daarentegen de reeds met de SPNV verbonden Nederlandse stopplaatsen Coevorden, Nieuw Amsterdam en Emmen. Op deze plaatsen volgt in de eerste plaats een kwalitatieve verbetering van het SPNV-aanbod ingevolg van frequentere tijden cq. een snellere verbinding. Het inwonerspotentieel belooft zich in een straal van 15 kilometer om de stations op rond 206.000 inwoners.

Het noordelijke verzorgingsgebied

Het derde, zuidelijke verzorgingsgebied omvat de Duitse plaatsen Veldhausen, Neuenhaus, Isterberg, Nordhorn en Bad Bentheim. Deze plaatsen profiteren vooral door de grensoverschrijdende verbinding naar Nederland. In een kring van 15 kilometers rondom de stopplaatsen van het zuidelijke uitbreidingsgebied leven ca. 227.500 inwoners.

Het zuidelijke verzorgingsgebied

6.1 Beroepsforenzen

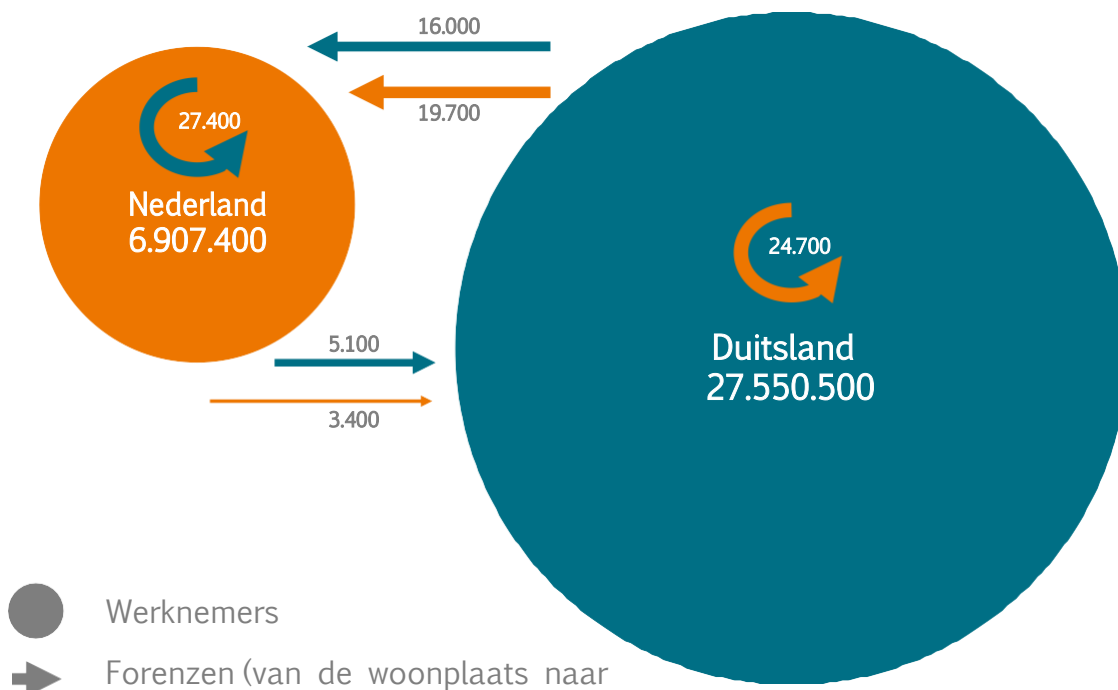
Als beroepsforenzen worden hier alle werknemers genoemd, die op de weg naar hun werkplaats een administratieve grens passeren. Afhankelijk van het gezichtspunt kan dit een gemeente-, district-, land- of ook staatsgrens zijn, die via de statistische registratie van woon- en arbeidsplaats na te trekken is. Bij het overschrijden van staatsgrenzen vindt echter meestal alleen een deelregistratie plaats. De werkstatistiek van de „Bundesagentur für Arbeit“ toont bijvoorbeeld in Duitsland werknemers met woonplaats in het buitenland, toont echter niet de in Duitsland levende werknemers die in het buitenland werken.

Afgrenzing beroepsforenzen

Een actuele Nederlandse studie heeft informatie over grensforenzen tussen Duitsland en Nederland uit verschillende bronnen samengevat (Weterings / van Gessel-Dabekaussen 2015) en vormt een belangrijke basis voor de navolgende berekeningen van het forenzenaantal tussen de provincie Drenthe en het graafschap Bentheim (vgl. Afb. 16). Derhalve pendelen dagelijks bijna 36.000 in Duitsland levende werknemers naar hun werkplaats in Nederland – daaronder ongeveer 25 % meer Nederlandse staatsburgers dan Duitse. Er pendelen rond 8.500 werknemers uit Duitsland naar Nederland, hier zijn echter de Duitse staatsburgers in het merendeel. Zowel hun woon- als ook hun werkplaats

Grensforenzen Nederland – Duitsland

Afb. 16: Forenzenverstregelingen tussen Nederland en Duitsland



Bron: Weterings, A. & G. van Gessel-Dabekaussen (2015). Arbeidsmarkt zonder grenzen. PBL/CBS; Eigen afbeelding, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH

hebben 24.700 Nederlanders in Duitsland, omgekeerd leven en werken 27.400 Duitsers in Nederland.

De invoering van een SPNV-aanbod tussen Neuenhaus en Emmen beïnvloedt herkenbaar de grensoverschrijdende forenzenstromen. Zo is ervan uit te gaan dat vooral de in de aangrenzende gemeentes, waarlangs de regionale treinroute loopt, levende bevolking het nieuwe mobiliteitsaanbod benut voor beroepsdoeleinden. De bestemming van het passagierspotentieel volgt uit een schattingsopzet van drie stappen.

Berekening middels een schattingsaanzet in drie stappen

Eerst worden de grensoverschrijdende forenzen, die alleen voor de districten in Duitsland cq. COROP regio's in Nederland bekend zijn, op alle gemeentes naar beneden gerekend. Deze werkstap is noodzakelijk om regionaal potentieel langs de nieuwe treinroute te kunnen bepalen.

Stap 1 | Forenzen op gemeentelevel

Aangezien alleen de forenzen in totaal bekend zijn en niet de regionale verstrengeling tussen gemeentes in het grensgebied, wordt de verstrengeling in een tweede werkstap met behulp van het gravitatie-model geschat. Het gravitatie-model gaat daarbij ervan uit dat verstrengeling tussen gemeentes van de grootte cq. aantrekkelijkheid van de plaatsen en de afstand afhangt.

Stap 2 | Inzetten van een gravitatie-model

In een laatste stap wordt het berekende forenzenpotentieel op de directe omgeving van de haltes langs de treinroute betrokken en onder gebruik van bekende delen van SPNV-gebruikers (Modal Split) in passagiers omgerekend.

Stap 3 | Forenzenpotentieel langs de route

In het voorliggende model wordt rekening gehouden met de dagforenzen, dwz. forenzen uit de regio die de regionale treinlijn op werkdagen twee keer daags gebruiken. Het gaat daarbij om werknemers die in de dichtere omgeving van de relevante regionale treinlijn Bad Bentheim – Neuenhaus – Emmen leven en werken.

Doelgroep en verzorgingsgebied

Omdat ervan wordt uitgegaan dat de verlenging van de SPNV van Neuenhaus naar Emmen ook voor de beroepsforenzen in het zuidelijke uitbreidingsgebied (Bad Bentheim via Nordhorn naar Neuenhaus) relevant is, worden de desbetreffende haltes eveneens in acht genomen. Met de lange afstandsforenzen die de regionale trein in de regel een tot twee keer per week naar de Transit gebruiken, wordt opgrond van een waarschijnlijk laag potentieel geen rekening gehouden.

Ter berekening van het forenzenpotentieel worden de op NUTS-3 level aanwezige forenzendata op gemeentellevel uitgesplitst. Daartoe wordt het bevolkingspotentieel van de relevante gemeentes¹⁰ berekend en in een volgende rekenstap gekwadraterd. Het kwadrateren garandeert dat gemeentes met een grotere bevolking die in de regel een hogere betekenis als arbeidsmarktplaats hebben, een overeenkomstig groter gewicht krijgen. Aansluitend wordt het bevolkingsaandeel van iedere gemeente in de som van de NUTS3-regio bepaald. De voorliggende data over de forenzen in het grensgebied kunnen op grond van op deze waardes op de gemeentes toegepast worden.

Voor het gravitatiemodel worden volgende aannames getroffen: Er worden alleen gemeenteparen (herkomst- en bestemmingsplaats) met een afstand van minder dan 75 kilometer in de berekeningen betrokken, omdat men ervan uitgaat dat de regionale trein in het geval van een grotere afstand niet meer voor de dagelijkse reis naar de werkplaats wordt gebruikt. Verder worden alleen grensoverschrijdende gemeenteparen tussen NL- DE en DE-NL bekeken, omdat deze verbindingen voor het gedeelte Neuenhaus – Emmen relevant zijn. Voor de herkomstgemeentes wordt een straal van 10 Kilometer tussen de haltes genomen, omdat het hierbij om een te tolereren afstand naar het treinstation gaat, die eventueel ook nog met de fiets of per Pedelec wordt doorgevoerd. De bestemmingsgemeente moet verder over een station beschikken, omdat aangenomen wordt, dat na de aankomst met de trein niet meer over grote afstanden verder wordt gereisd.

De berekeningen leveren een potentieel van 343 werknemers op, die van Nederland naar Duitsland pendelen en 865 personen die in de andere richting van Duitsland naar Nederland pendelen. In totaal levert dit een som van 1.207 grensoverschrijdende beroepsforenzen op in het verzorgingsgebied van de voor de regionale trein relevante plaatsen.

Aangezien men er niet van uit kan gaan dat alle forenzen in gelijke mate het openbare vervoer gebruiken, worden de vastgestelde waardes onder inachtneming van de Modal Split gespecificeerd. Principieel ligt het aandeel van het openbare vervoer (SPNV, trams, bussen etc.) in Duitsland bij gemiddeld 16 procent (vgl. MiD 2008, S. 21). Ter vaststelling van de forenzen die de regionale trein gebruiken zou men echter tussen het openbaar vervoer voor korte afstanden (ÖSPV, trams en bussen) en spoorverkeer, dwz. trein en sneltrein moeten differentiëren. De Europese commissie voorziet in haar statistiek voor het jaar 2013 en de EU 28 voor het spoorpersonenvervoer van 6,6 procent aan de Modal Split. In Duitsland en Nederland is de betekenis van het spoorpersonenvervoer met 8,4 procent (DE) en 10 procent (NL) nogmaals duidelijk groter (vgl. Eurostat 2015). Aangezien ten gevolge van de inzichten tot het verzorgingsgebied en de doelgroep daarvan, ervan uit te gaan is dat het SPNV-aanbod voor de forenzen een zeer aantrekkelijke optie is, wordt in de verdere berekeningen een waarde van 15 procent voor de Modal Split aangenomen.

Optreden ter berekening van het forenzenpotentieel op gemeentellevel

Te gronde liggende aannames

1.207 beroepsforenzen in het grensgebied

Inachtneming van de Modal Split

¹⁰ De in een kring van 10 kilometer levende bevolking van alle gemeentes met haltes langs de regionale treinlijn Bad Bentheim- Neuenhaus – Emmen.

De berekeningen leveren een potentieel op van 181 grensoverschrijdende beroepsforenzen uit de regio langs de regionale trein, die de SPNV op doordeweekse twee keer per dag gebruiken.

**181
beroepsforenzen
voor de regionale
trein**

Extra investeringen zoals bijvoorbeeld de uitbouw van verdere stations of frequentere tijden kunnen, zoals aan de hand van de referentievoorbeelden getoond werd, positief de frequentie van de verbinding beïnvloeden (vgl. hoofdst. 5.). Tegelijkertijd is het passagiersvervoer een uitermate belangrijke factor voor de beslissing of extra tijden ingevoerd worden en eventueel nodige investeringen in extra wagens gedaan zullen worden. Daarvan uitgaand worden navolgend in vijf scenario's de mogelijke toename van het grensoverschrijdende forenzenopkomen ingevolg van investeringen berekend (vgl. tabel 4).

**Scenario's voor
relatieve groei**

Tab. 4: Schattingen van de grensoverschrijdende beroepsforenzen – 5 scenario's

Scenario's voor de relatieve groei	Grensoverschrijdend Forenzenaantal	Fozenaantal SPNV Modal Split 15%
A 10%	121	18
B 25%	302	45
C 50%	604	91
D 75%	905	136
E 100%	1.207	181

Eigen afbeelding, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH
Berekeningen Reichsuniversität Groningen (RUG)

6.2 Opleidingsforenzen

Naast de beroepsforenzen vormen de opleidingsforenzen – dus degenen die op grond van enige soort van opleiding pendelen – een beslissende doelgroep van het personenstreekvervoer. Vooral in landelijke regio's worden door deze bepalende transporthoeveelheden vaak belangrijke inkomsten gegenereerd (vgl. BBSR 2007). In de schatting van de passagiersaantallen worden de scholieren van de scholen voor beroepsonderwijs alsmede de studenten – zowel aan de Hoge School Emmen (als enige hogeschool in het onderzoeksgebied) alsook met herkomst uit het onderzoeksgebied (thuiswoonplaats) – meegerekend.

**Opleidingsforenzen
als belangrijke
doelgroep**

- Bij de **scholieren van de scholen voor beroepsonderwijs** wordt ervan uitgegaan dat vanwege het verschillende nationale school- en opleidingssystemen een noemenswaardig grensoverschrijdend passagiersaantal te verwachten is. Aangezien aan de Nederlandse kant reeds een verbinding bestaat die door frequentere tijden kwalitatief opgewaardeerd wordt, worden de scholieren aan de Duitse kant in de berekening van het passagierspotentieel meegerekend. Zo beperkt zich de schatting van het passagierspotentieel op de scholieren

**Scholen voor
beroeps-
onderwijs**

uit de omgeving van de nieuwe haltes in de Niedergrafschaft (kernregio).

- Met **scholieren aan algemeen vormende scholen** wordt met uitzondering van Sekundarstufe II (voortgezet onderwijs) van het Lise Meitner Gymnasium Neuenhaus geen rekening gehouden. Het plaatsnetwerk in het onderzoeksgebied is met gymnasiale aanbiedingen in Neuenhaus, Uelsen en Emlichheim (Sekundarstufe I) zeer dicht gevormd. Een gebruik van de regionale trein zou voor de scholieren op grond van het woonplaatsdichte schoolaanbod in de meeste gevallen niet in aanmerking komen. Aan het Lise Meitner Gymnasium in Neuenhaus worden daarentegen, centraal voor de Niedergrafschaft, de voortgezette jaargangen vanaf klas 9 (wissel van de filiaal Uelsen) cq. vanaf klas 11 (wissel van Gymnasium an der Vechte, Emlichheim) onderwezen. Voor de Nederlandse kant wordt analoog tot de scholieren van de scholen voor beroepsonderwijs op de reeds bestaande verbinding verwezen.
- Voor de vaststelling van het passagierspotentieel van de **studenten op de vestigingsplaats Emmen** worden de studenten uit Duitsland erbij getrokken, want voor hen zou met de regionale trein een eerste bereikbaarheid met het ÖPNV gerealiseerd worden. De bestaande verbinding aan de Nederlandse kant, het noordelijke verzorgingsgebied, zou kwalitatief opgewaarderd worden, voor de inschatting van de passagiersaantallen blijft dit deel van de route echter buiten beschouwing. De vaststelling van het passagierspotentieel richt zich daarom op studenten uit het kerngebied van het onderzoeksgebied (in de omgeving van de nieuwe haltes) alsook uit het zuidelijke verzorgingsgebied aan de Duitse kant.
- De berekening van het passagierspotentieel van de **studenten uit het onderzoeksgebied** steunt op de studenten uit de Niedergrafschaft (uit de omgeving van de nieuwe stopplaatsen) aan de omliggende Duitse hogescholen in Lingen, Osnabrück en Münster ¹¹. Analoog tot de studenten in de studieplaats Emmen wordt het potentieel van de studenten met woonplaats aan de Nederlandse kant van het onderzoeksgebied op grond van de reeds bestaande verbinding naar Emmen niet bij de kwantificering van het passagierspotentieel betrokken. Het aantal van de Nederlandse studenten aan Duitse hogescholen is – anders dan het aantal van Duitse studenten aan Nederlandse hogescholen - uiterst laag en blijft daardoor voor de inschatting van de passagiersaantallen buiten beschouwing ¹².

Scholieren van het Lise Meitner Gymnasium Neuenhaus

Studenten in Emmen

Studenten uit het onderzoeksgebied

6.2.1 Scholieren van het Lise Meitner Gymnasium Neuenhaus

Als potentiële passagiers voor de regionale trein komen scholieren van het Lise Meitner Gymnasium met woonplaats in de omgeving van de nieuwe stopplaatsen Emlichheim en Hoogstede in aanmerking. Aangezien er in de ambtelijke schoolstatistiek geen informatie over de woonplaats opgenomen is moeten hier bepaalde aannames worden getroffen.

Schatting van de potentiële passagiers

¹¹ Voor deze vestigingsplaatsen van hogescholen wordt op grond van de in vergelijking lage afstand aangenomen, dat het dagelijkse pendelen een alternatief voor een verhuizing naar de studieplaats is. Principieel is dit ook van toepassing voor de studieplaats Emmen in Nederland, waarvoor op grond van de afwijkende data echter een separate schatting voorgenomen moet worden.

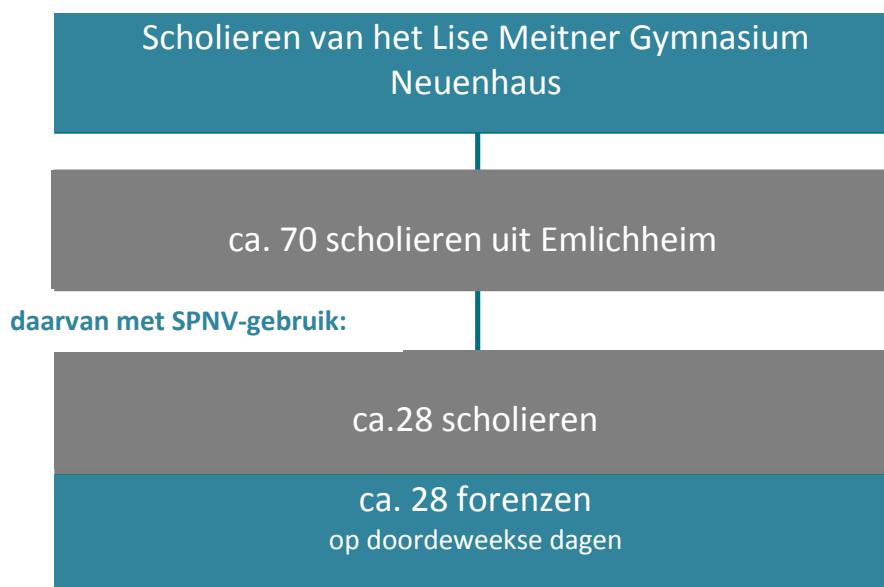
¹² In het jaar 2014 stonden de rond 23.000 Duitse studenten in Nederland rond 900 Nederlandse studenten aan Duitse hogescholen (Duitslandwijd) tegenover.

- De studenten uit Emlichheim worden vanaf de Sekundarstufte II niet meer met het scholierenticket in het reguliere verzamelvervoer geregistreerd. Voor deze doelgroep vormt de regionale trein een belangrijke verbinding met de schoolvestiging. Actueel wordt de Sekundarstufte II van het Lise Meitner Gymnasium Neuenhaus van rond 70 studenten uit het stadsgewest Emlichheim, dwz. uit de omgeving van de stopplaatsen Emlichheim en Hoogstede bezocht¹³ (vgl. afb. 17).
- Op grond van de inkomenssituatie van de scholieren alsmede het gebruikelijke afhankelijk zijn van openbare verkeersmiddelen tijdens de schooltijd, wordt van een in vergelijking hoog ÖPNV-gebruik uitgegaan. Echter moet ook de hoge motoriseringsgraad in het landelijke gebied in de gaten gehouden worden. In het verloop van de Sekundarstufte II volgt vooral in landelijke gebieden vaak het rijbewijs en motorisering van de scholieren. Bovendien is ervan uit te gaan dat de scholieren ook verder gedeeltelijk het gebruikelijke schoolbussysteem gebruiken. Voor de achtergrond van de beschreven uitgangssituatie (motorisering en bestaand busverkeer) wordt ervan uitgegaan dat rond 40 procent van de scholieren van de Sekundarstufte II de regionale trein als regulier verkeersmiddel gebruikt.

70 scholieren van de Sekundarstufte II uit de SG Emlichheim

Op werkdagen rond 28 passagiers

Abb. 17: Schatting van het passagierspotentieel door scholieren van het Lise Meitner Gymnasium Neuenhaus



Eigen afbeelding, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH

6.2.2 Scholieren aan scholen voor beroepsonderwijs

Rond 5.000 scholieren bezoeken op het moment de vijf scholen voor beroepsonderwijs „Berufsbildenden Schulen“ (BBS) in het graafschap Bentheim (vgl. Afb. 18). Naast de drie openbare beroepsvormende scholen van het district in Nordhorn complementeren twee beroepsvak scholen, van niet-overheids instellingen, ¹⁴ het aanbod. Op lange termijn hebben de scholen voor beroepsonderwijs een duidelijke

5.1 Scholieren aan de BBS in de graafschap

¹³ Inlichting van het Lise Meitner Gymnasiums 2016

¹⁴ Berufsfachschule Altenpflege van de Ev. Krankenhausverein in Nordhorn en Berufsfachschule für Ergotherapie in Bad Bentheim

stijging van de scholierenaantallen kunnen laten zien, hoewel sinds het midden van de afgelopen tien jaar een stagnatie te herkennen is. Goed de helft van alle scholieren valt ten deel aan de voltijdscholen voor beroepsonderwijs (Berufseinstiegsschule, Berufsfachschule, Fachoberschule of Berufliches Gymnasium). De overige scholieren bezoeken in het kader van een bedrijfsberoepsopleiding een tot twee keer per week de deeltijdschool voor beroepsonderwijs.

Als potentiële passagiers voor de regionale trein komen scholieren met woonplaats in de omgeving van de nieuwe stopplaatsen Emlichheim en Hoogstede, die de scholen voor beroepsonderwijs in Nordhorn en Bad Bentheim bezoeken¹⁵, in aanmerking. Aangezien er in de ambtelijke schoolstatistiek geen informatie over de woonplaats opgenomen is, moeten hier bepaalde aannames worden getroffen:

- Men gaat ervan uit dat het aandeel van de BBS-scholieren van dezelfde leeftijdsgroep ¹⁶ binnen het district niet varieert. Het aantal van de BBS-scholieren in het stadsgewest Emlichheim wordt proportioneel tot de jeugd en jonge volwassenen van de relevante leeftijdsgroep op rond 580 geschat.
- Men gaat er verder van uit dat de regionale trein als verkeersmiddel voor de reis naar de school voor beroepsonderwijs alleen dan in aanmerking komt als het station niet te ver van de woonplaats verwijderd is. Er worden daarom alleen de scholieren met woonplaats binnen een straal van 5 km om het station in aanmerking genomen. Aangezien voor deze kring alleen het bevolkingsaantal in totaal aanwezig is volgt wederom een schatting met de aanname dat het aandeel van de jeugd en jonge volwassenen in de bevolking binnen het stadsgewest geen grotere afwijkingen laat zien. Derhalve zouden er rond 500 BBS-scholieren in de omgeving van de stopplaatsen leven.
- Het aandeel van het ÖPNV-gebruik wordt met 80 procent bij de scholieren op de voltijd-schoolvormen en 50 procent bij de deeltijdberoepsscholieren geschat. De lager geschatte gebruiksquota van de deeltijdberoepsscholieren baseert daarop dat deze gemiddeld ouder zijn en met de opleidingsvergoeding reeds over een eerste eigen inkomen beschikken, wat het bezit en gebruik van een eigen auto waarschijnlijker maakt. Aan de andere kant komt het gebruik van abonnementen die de aantrekkelijkheid van de SPNV vergroten, vooral voor de dagelijks pendelende voltijdscholieren in aanmerking. Op grond hiervan zou het aantal van de potentiële SPNV-gebruikers zich op rond 330 BBS-scholieren belopen.
- Terwijl men ervan uit kan gaan dat de scholieren van de voltijd-schoolvormen dagelijks als passagiers optreden, zijn de deeltijd-beroepsscholieren alleen op een tot twee dagen per week in de school voor beroepsonderwijs ¹⁷. Voor de berekening van de dagelijkse passagiers wordt bij de opleidingsduur van gemiddeld drie jaar

Schatting van de potentiële passagiers

580 BBS-scholieren uit het stadsgewest Emlichheim

500 BBS-scholieren in de omgeving van de haltes

Rond 330 BBS-scholieren met SPNV-gebruik

Doordeweeks rond 240 passagiers

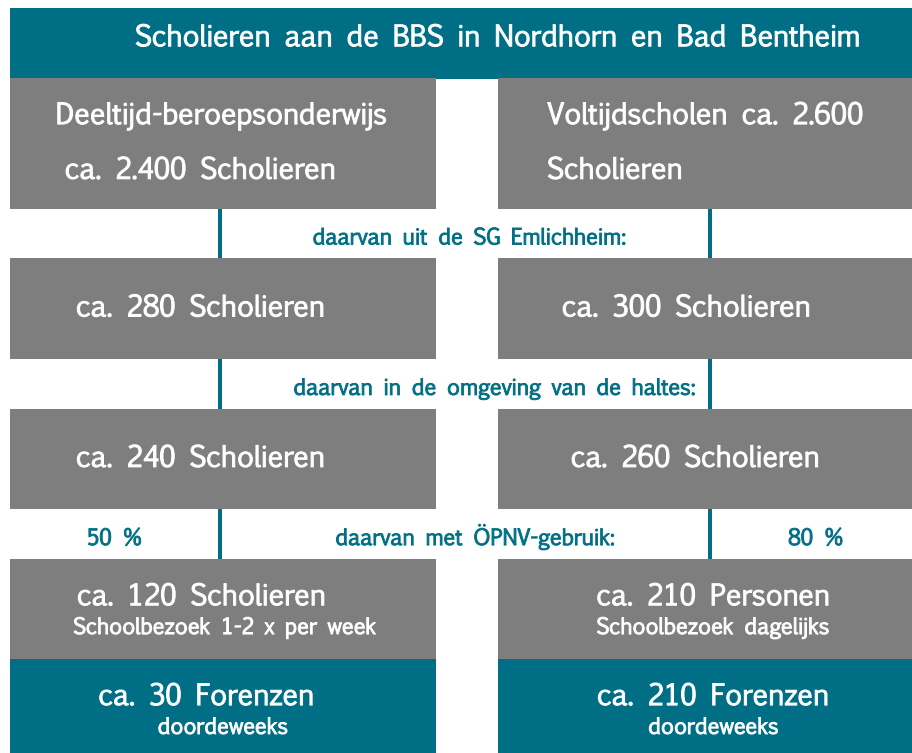
¹⁵ Principieel is het ook denkbaar dat scholieren uit de omgeving van de nieuwe stopplaatsen een BBS buiten het districtgebied bezoeken en daarbij de regionale trein gebruiken. In aanmerking komen zou op grond van de dichtbijheid en goede verbinding vooral het Berufskolleg en de Kaufmännische Schule in Rheine. Hierbij gaat het echter vooral om scholieren uit de Obergrafschaft (vgl. RegioNord, NORD/LB 2011). Me blik op de Niedergrafschaft zou de betekenis van het schoolbezoek in Rheine kwantitatief buiten beschouwing kunnen blijven.

¹⁶ Als referentiegroep van de leeftijdsgelijke bevolking worden voor de voltijdschoolvormen de jeugd tussen 15 en onder 20 jaar vastgelegd, voor het deeltijd-beroepsonderwijs worden de 15- tot onder 25-jarigen erbij getrokken.

¹⁷ Eventueel kan de regionale trein op de overige dagen voor het bereiken van de opleidingsplaats gebruikt worden. Het opzoeken van het opleidingsbedrijf wordt door de berekeningen tot de beroepsforenzen mee afgedekt.

van twee schooldagen beroepsonderwijs in het eerste opleidingsjaar en van telkens een dag beroepsonderwijs in het tweede en derde opleidingsjaar uitgegaan. Daaruit volgt een doordeweeks passagierspotentieel van 240 BBS-scholieren.

Afb. 18: Schatting van het passagierspotentieel door de scholieren aan de scholen voor beroepsonderwijs



Eigen afbeelding, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH

6.2.3 Studenten uit het onderzoeksgebied in Emmen

Binnen het onderzoeksgebied is er slechts een hogeschool en weliswaar een vestiging van de Stenden Hogeschool in Emmen ¹⁸ (vgl. afb. 19). Zoals boven geschetst worden voor de inschatting van het passagierspotentieel alleen de Duitse studenten erbij betrokken die van hun thuiswoonplaats in het onderzoeksgebied naar de studieplaats reizen. Van de 1750 studenten in Emmen zijn rond 200 Duits ¹⁹. Behalve de nationaliteit is er geen informatie over de herkomst of over de actuele woonplaats van de studenten beschikbaar, zodat wederom een rij van aannames getroffen moet worden:

- Aangezien het bij de Stenden Hogeschool in Emmen om een kleine hogeschool gaat zonder bovenregionale unique sellingpoints in het studie-aanbod, gaat men ervan uit dat het merendeel van de Duitse studenten uit de nabije omgeving van de grens stamt. Naast het graafschap heeft daarbij een groot deel het bevolkingssterkere Eemsland als herkomstregio.

Rond 200 Duitse studenten in Emmen

Ca. 80 studenten in Emmen uit het graafschap ...

¹⁸ Verdere vestigingen van de Stenden Hogeschool zijn Leeuwarden en Meppel in Nederland. Hierbij komen vestigingen op Bali en in Zuid-Afrika, Katar en Thailand.

¹⁹ Inlichting van de Hogeschool Stenden, Grenz Centrum / trans-border cooperation

Regionale economische effecten van de SPNV op de verbinding Emmen-Rheine

Voor deze achtergrond wordt aangenomen dat ca. 80 studenten op de vestiging Emmen uit het graafschap stammen (kernregio van het onderzoeksgebied zzgl. zuidelijk verzorgingsgebied in het Duitse omland).

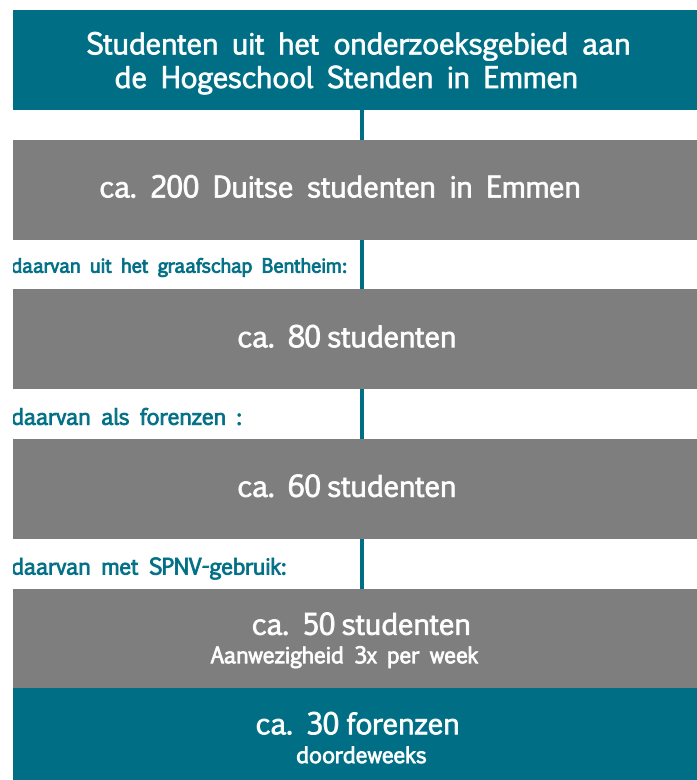
- Vanwege de nabijheid tot de woonplaats wordt ervan uitgegaan dat een groot deel van de studenten hun thuiswoonplaats aanhouden en naar de studieplaats Emmen pendelen. Voor de verdere berekeningen wordt hierbij uitgegaan van rond 60 studenten.
- Met een nieuwe SPNV-verbinding tussen Neuenhaus en Emmen zou voor de studenten een aantrekkelijk verkeersaanbod ontstaan, zodat men van een hoog gebruik uit kan gaan. Eventueel kan het aanbod van een desbetreffend semesterticket een extra stimulans zijn. Hier wordt ervan uitgegaan dat rond 50 studenten de SPNV voor het pendelen tussen het graafschap en de hogeschoolplaats Emmen zullen gebruiken.
- De individuele vorming van lesroosters alsmede praktijk- en zelfstudietijden dragen ertoe bij dat hogescholen niet met dezelfde regelmatigheid opgezocht worden als algemeenvormende- of scholen voor beroepsonderwijs. Men gaat ervan uit dat de forenzen gemiddeld drie keer per week op de studieplaats aanwezig zijn. Daaruit volgt een potentieel van ca. 30 passagiers per weekdag.

... daaronder ca. 60 forenzen

Ongeveer 50 studenten met SPNV-gebruik

Rond 30 passagiers per dag (doordeweeks)

Afb. 19: Schatting van het passagierspotentieel door studenten uit het onderzoeksgebied aan de Hogeschool Stenden in Emmen



Eigen afbeelding, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH

6.2.4 Studenten uit het onderzoeksgebied aan de hogescholen in Lingen, Osnabrück en Münster

Als basis voor de schatting van het passagierspotentieel door studenten uit het onderzoeksgebied aan de hogescholen in Lingen, Osnabrück en Münster dienen data over de herkomst van de studiebeginners uit de ambtelijke statistiek voor hogescholen²⁰. Uit het graafschap Bentheim hebben in het wintersemester 2012/13 ²¹ bijna 200 jonge mensen een studie aan een van de omliggende hogescholen in Lingen, Osnabrück of Münster opgenomen (vgl. afb. 30).

- Het aantal van de studiebeginners wordt in een volgende stap op het bestand van de studenten hooggerekend. Bij een gemiddelde studieduur van vier jaar en een aangenomen ongenueanceerde waarschijnlijkheid van het stoppen met de studie van 25 procent (over de complete studieduur) wordt uitgegaan van rond 550 studenten uit het graafschap Bentheim aan de omliggende hogescholen.
- Afhankelijk van de afstand en de aantrekkelijkheid van de vestigingsplaats van de hogeschool worden verschillende aantallen van forenzen aangenomen. Daarbij vergroot de nabijheid van de thuiswoonplaats de waarschijnlijkheid om te pendelen, terwijl de aantrekkelijkheid van de studieplaats – vooral met blik op het recreatie-aanbod en het „studentenleven“ in de grote studentensteden – eerder ertoe leidt dat een woonplaats bij de studieplaats wordt gekozen in plaats van te pendelen. Overdragen op het aantal van de studenten wordt uitgegaan van totaal 270 pendelende studenten in het hele graafschap Bentheim.
- Vooral die studenten zijn relevant voor de nieuwe regionale trein, die door de stopplaatsen Hoogstede en Emlichheim met de SPNV in richting Lingen, Osnabrück of Münster verbonden worden. Overeenkomstig met het berekeningsprocedé voor de scholen voor beroepsonderwijs wordt hierbij een schatting aan de hand van de bevolking met eenzelfde leeftijd in het stadsgewest Emlichheim cq. in een verdere stap op basis van de bevolking in totaal in een straal om de haltes voorgenomen. Anders als bij de scholieren van de scholen voor beroepsonderwijs wordt deze straal om de haltes op 15 km vastgelegd. Redenen voor dit grotere verzorgingsgebied zijn aan de ene kant de met de trein af te leggen langere afstanden, waarvoor ook een langere aanreis naar het station de moeite waard is. Aan de andere kant is het SPNV-gebruik voor studenten door de uitgave van semestertickets bijzonder aantrekkelijk. Door de nieuwe stopplaatsen worden potentieel 60 pendelende studenten aangesloten aan de SPNV.
- Uitgaand van een hoge aantrekkelijkheid van de SPNV voor de pendelende studenten – bijvoorbeeld door de desbetreffende semestertickets – wordt overeenkomstig tot de berekeningen voor de Stenden Hogeschool in Emmen ervan uitgegaan dat een groot deel van de studenten de nieuwe regionale verbinding zal gebruiken. Hier wordt met rond 50 studenten als potentiële passagiers gerekend.
- Aangezien aan de hogescholen echter niet van een doorgaande aanwezigheid op alle weekdays uit te gaan is (vgl. studenten in Emmen), zou het dagelijkse forenzenopkomen lager uitvallen. Bij drie pendeldagen per week

200 Studiebeginners uit het graafschap aan de omliggende hogescholen ...

... maken hooggerekend rond 550 studenten

Ongeveer 270 pendelende studenten uit het graafschap in totaal ...

... daarvan 60 uit de kernregio van het onderzoeksgebied

Ca. 50 studenten met SPNV-gebruik

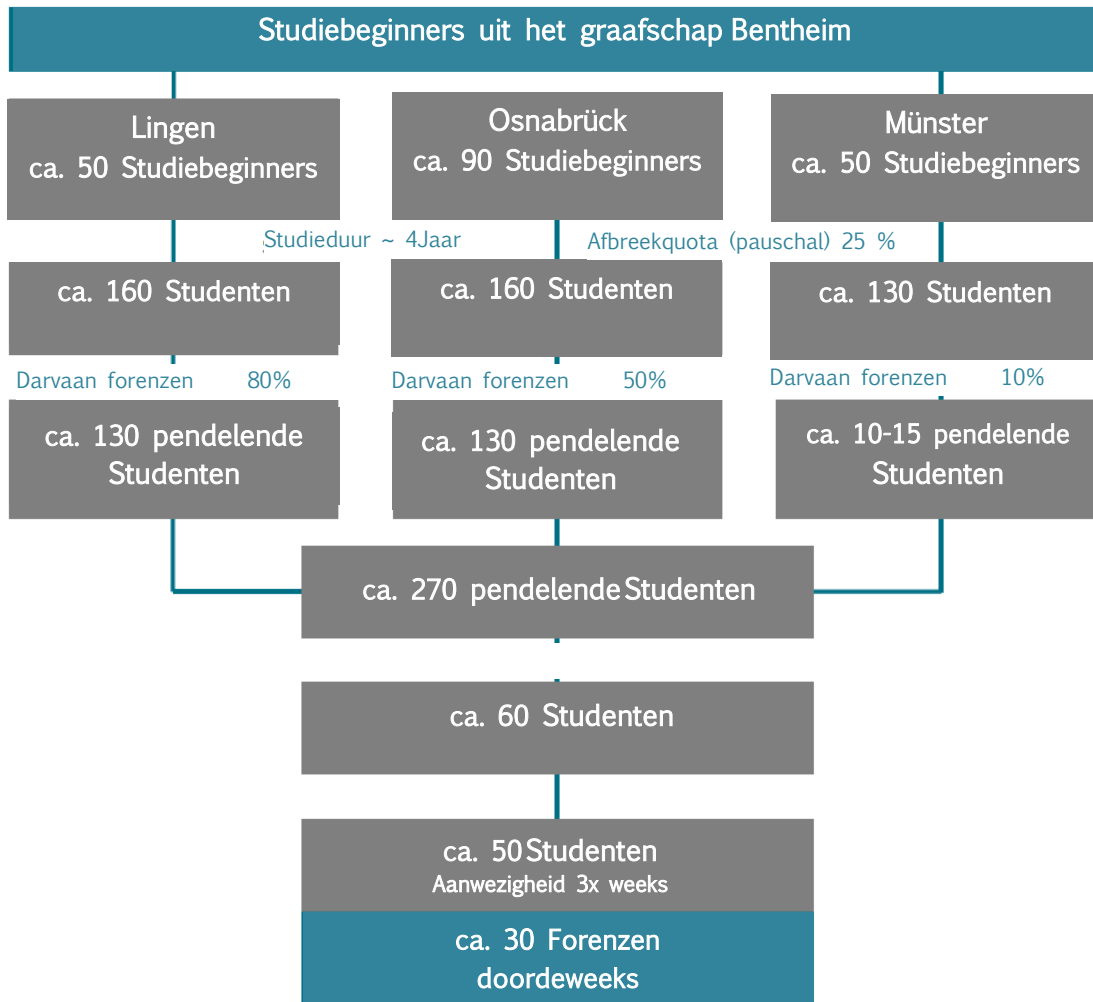
Doordeweeks passagiers-potentieel: 30 personen

²⁰ Studiebeginners volgens „Landeskreis des Erwerbs der Hochschulzugangsberechtigung“; Bijzondere evaluatie uit de statistiek voor hogescholen, stand wintersemester 2012/13, „Statistisches Bundesamt“.

²¹ Meest actuele datastand

zou daaruit door de studenten aan de omliggende Duitse hogescholen een gemiddeld wekelijks passagiersaantal van 30 personen resulteren.

Afb. 20: Schatting van het passagierspotentieel door studenten uit het onderzoeksgebied aan de hogescholen in Lingen, Osnabrück en Münster



Eigen afbeelding, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH

6.3 Toeristen

Bij de schatting van de toeristische ritten worden zowel aankomst en vertrek van vakantiegasten en korte vakantiegangers alsook dagjesmensen uit de regio geobserveerd.

Overnachtingsgasten en dagjesmensen

6.3.1 Vakantiegasten en korte vakantiegangers met overnachtingen

Als vakantiegasten en korte vakantiegangers worden overnachtingsgasten in professionele overnachtingsbedrijven, in de privéverhuur (vakantiewoningen, kleine pensions etc.) en privé-overnachtingen bij familie of kennissen (zogenoemd „sofatoerisme“) in de berekeningen meegenomen. Campinggasten blijven buiten beschouwing omdat reizen met de trein bij dit reistype uitgesproken ongebruikelijk is.

Professioneel en privé-verhuur alsmede „sofatoerisme“

Daarbij is een schatting volgens de herkomstregio's nodig, omdat de geplande SPNV-route tussen Neuenhaus en Emmen niet voor alle aankomstrichtingen relevant is. De volgende gastenstromenrichtingen worden in de berekeningen opgenomen:

Relevante herkomstregio's

- Reizen vanuit Nederland naar Duitsland – dwz. in het graafschap Bentheim, richting Osnabrücker Land en Münsterland; alle andere bestemmingen worden eerder via het lange afstandsverkeer cq. andere verbindingen bereikt
- Reizen uit Duitsland naar Drenthe; alle andere bestemmingen worden eerder via het lange afstandsverkeer cq. andere verbindingen bereikt

Daarentegen worden de navolgende reisrichtingen niet in acht genomen:

Herkomstregio's zonder verbetering van de aansluiting

- Reizen binnen Nederland, omdat het daar bestaande netwerk onveranderd blijft en alleen op het routedeel Coevorden – Emmen een kwalitatieve verbetering door frequentere tijden wordt bereikt.
- Reizen uit Duitsland in het graafschap blijven eveneens buiten beschouwing omdat de met afstand sterkste bestemmingen qua overnachtingen Bad Bentheim en Nordhorn reeds aangesloten zijn cq. met de actuele reactivering van het voorliggende routedeel aangesloten worden.

De berekening van het passagierspotentieel, dat door vakantiegasten en korte vakantiegangers ontstaat, concentreert zich op de aankomst- en vertrekpunten. Eventuele routes die tijdens het verblijf binnen de regio afgelegd worden, worden vanwege ontbrekende data uitgesloten.

Aankomst- en vertrekpunten

Als uitgangsbasis voor de schatting van de passagiersaantallen door overnachtingsgasten worden in een eerste stap de commerciële overnachtingen uit de ambtelijke statistieken voor het reisverkeer erbijgehaald (vgl. afb. 21 en 22). In Drenthe werden in de laatste jaren ²² gemiddeld 11.000 aankomsten en 18.000 overnachtingen van Duitse gasten geregistreerd ²³. Aan Duitse kant toont de overnachtingsstatistiek voor het reisverkeer voor de regio's graafschap Bentheim, Osnabrücker Land (incl. stad Osnabrück) en Münsterland (stad Münster en district Steinfurt) in totaal 122.000 aankomsten en 426.000 overnachtingen ²⁴.

Commercieel reisverkeer: per jaar rond 133.000 aankomsten

²² Middelwaarde van de jaren 2012 tot 2014

²³ Bron: Statistics Netherlands, The Hague/Heerlen

²⁴ Middelwaarde van de jaren 2012 tot 2014; Bron: Landesamt für Statistik Niedersachsen (LSN), Landesbetrieb

- Uit de commerciële overnachtingen worden de aankomsten in kleine bedrijven en bij privéverhuurders geschat. De voor Nedersaksen berekende factoren (TMN 2010) worden daarbij overgedragen op de buurprovincie Drenthe: Er wordt een verhouding van de commerciële tot de privé-overnachtingen van 2,5 : 1 aangenomen en via de gemiddelde verblijfsduur van 7-8 nachten het aantal van de aankomsten berekend. Zo resulteren in Drenthe bovendien bijna 1.000 extra aankomsten van Duitse gasten, in de aan Duitse kant onderzochte regio zijn het bovendien rond 23.000 aankomsten van Nederlandse gasten.
- Voor Drenthe wordt verder ervan uitgegaan dat het merendeel van de Duitse gasten uit een richting aanreist, waarbij zich het gebruik van de regionale trein als zinvolle optie aanbiedt, eventueel ook met een overstap bijvoorbeeld in Bad Bentheim. Bij de aankomst in de Duitse onderzoeksgebieden wordt de regionale trein slechts een lagere betekenis toegekend, omdat de bestemmingsregio breder is en er diverse alternatieven ter beschikking staan, bv. ook in het lange afstandstreinverkeer. In totaal resulteren daaruit met zicht op de herkomstrichting haast 11.000 relevante aankomsten in Drenthe en goed 36.000 relevante aankomsten in de Duitse onderzoeksregio.

**Rond 24.000
aankomsten in
kleine bedrijven en
privé kwartieren**

**Ongeveer 47.000
aankomsten uit voor
de regionale trein
relevante richtingen**

Parallel wordt in een tweede berekeningsstap het passagierspotentieel uit het zogenoemde „sofatoerisme“ vastgesteld, dat privé bezoeken van familie en kennissen omvat. Omdat deze niet statistisch te registreren zijn, wordt hier op resultaten van representatieve studies teruggegrepen. Als uitgangsbasis voor de berekeningen dienen de huishoudens in de onderzoeksregio als gastheer of gastvrouw.

**„Sofatoerisme“:
privé bezoeken van
familie en kennissen**

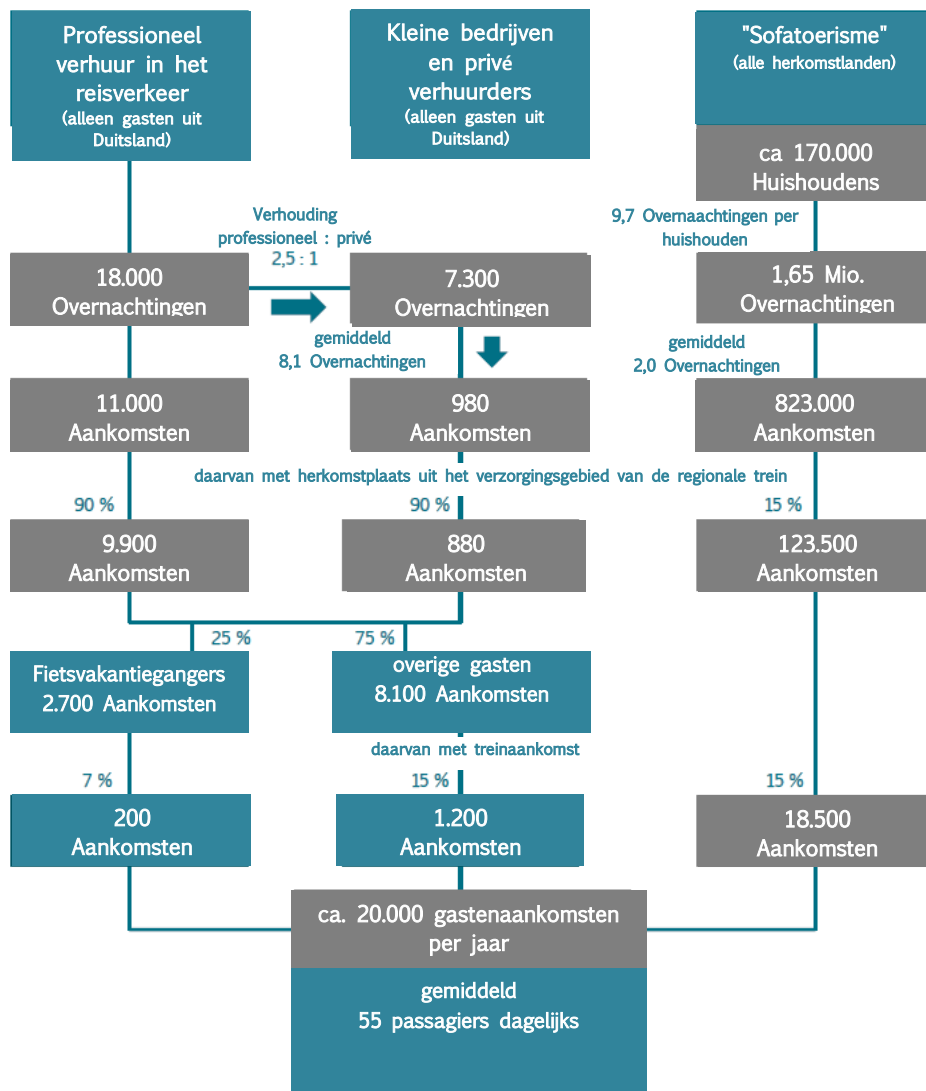
- Voor het graafschap Bentheim wordt een waarde van jaarlijks 650.000 overnachtingen (vgl. Grafschaft Bentheim Tourismus e.V. (GBT) 2013) in het sofatoerisme vastgesteld – betrokken op de huishoudens betekent dit rond 10 overnachtingen per huishouden en jaar. Deze waarde beweegt zich in een grootte die ook voor andere regio's is genoemd en wordt daarom voor de schatting als algemene waarde voor het totale onderzoeksgebied genomen.
- Bij een gemiddelde verblijfsduur van 2 nachten (Hollmann 2010), die eveneens voor de onderzochte regio wordt overgenomen, volgen hieruit in Drenthe ongeveer 823.000 aankomsten, aan Duitse kant zijn het in het duidelijk grotere deel van de onderzochte regio 3,24 miljoen aankomsten.
- Aangezien in deze aanzet nog niet van begin af aan een differentiatie naar herkomstlanden wordt gemaakt, ontvallen slechts relatief kleine delen van de aankomsten op de telkens voor de regionale trein relevante herkomstregio's. Tegelijkertijd is ervan uit te gaan dat familie en vriendschappelijke verhoudingen over de grens iets minder sterk gekenmerkt zijn dan binnen de desbetreffende landen, wat eveneens voor de aanname van een in vergelijking lage factor spreekt. Hier worden voor de verdere berekeningen in Drenthe 123.500 en aan Duitse kant 324.000 relevante aankomsten als basis gelegd. In het onderliggende schattingsmodel komt het „sofatoerisme“ met blik op de aankomsten een duidelijk grotere betekenis toe dan de professionele en privéverhuur samen.

**Rond 10
overnachtingen per
huishouden en jaar**

**Ongeveer 4
miljoen
aankomsten
in het
sofatoerisme**

**450.000 aankomsten
uit voor de regionale
trein relevante
richtingen**

Afb. 21: Schatting van het passagierspotentieel door overnachtingsgasten uit Duitsland in Drenthe



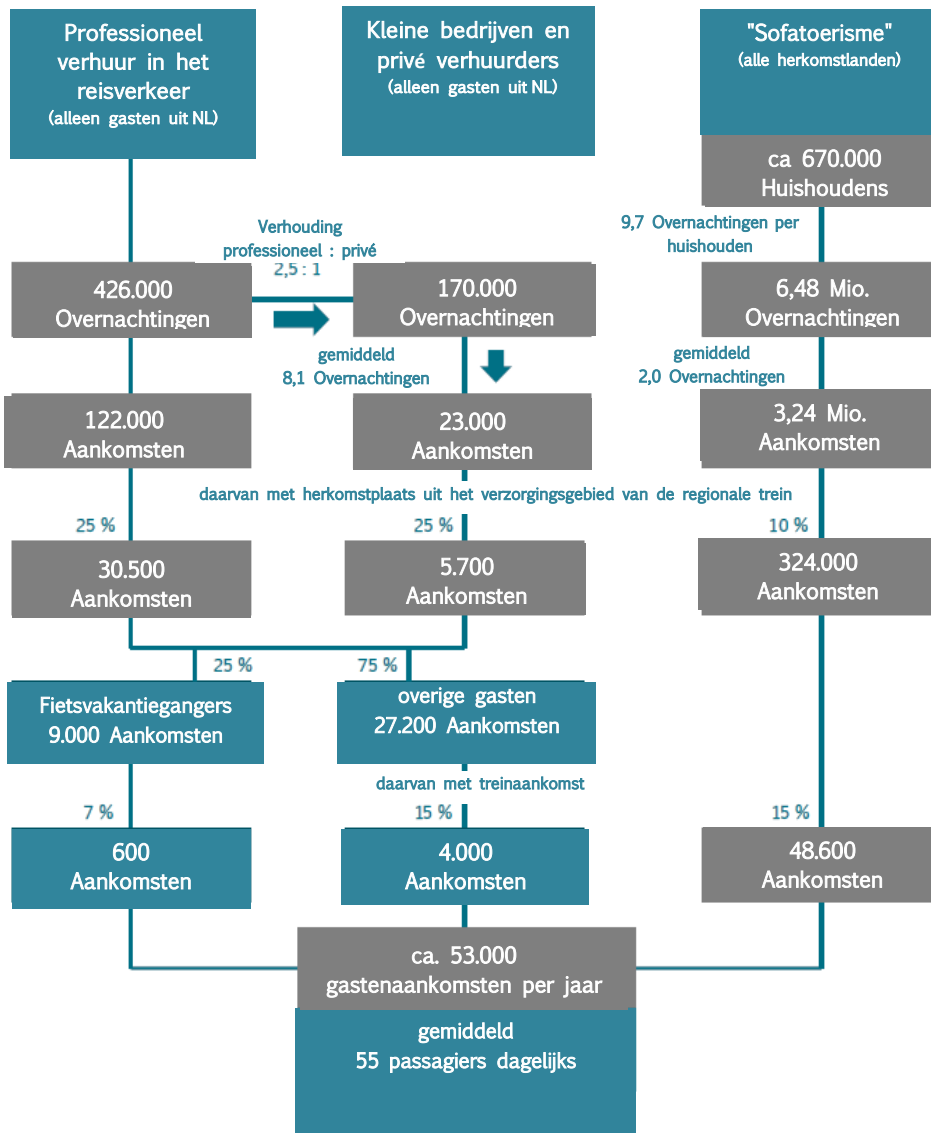
Eigen afbeelding, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH

Bij de vraag naar de keuze van het verkeersmiddel is rekening te houden met het feit dat het aan beide kanten van de grens om regio's gaat waarin het fietstoerisme een sterke rol speelt. Fietstoeristen gebruiken vanwege de moeilijke transport duidelijk zeldener openbare verkeersmiddelen voor de aankomst- en vertrekreis dan andere gasten (vgl. RegioNord, NORD/LB 2011). Bij de keuze van de verkeersmiddelen wordt daarom onder de aankomsten in commerciële accommodaties en bij privéverhuurders nogmaals naar fietstoeristen en overige gasten gedifferentieerd. Voor de berekeningen wordt een aandeel van de fiets-

Fietstoeristen zeldener met ÖPNV-aankomst

toeristen op 25 % gezet. Bij de familie en kennisbezoeken in het sofatoerisme wordt daarentegen ervan uitgegaan dat de fietsreizers geen noemenswaardige betekenis hebben.

Afb. 22: Schatting van het passagierspotentieel door overnachtingsgasten uit Nederland in het graafschap Bentheim, in het Osnabrücker Land en in het Münsterland



Eigen afbeelding, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH

In totaal zou in de onderzochte regio voor rond 73.000 personen per jaar een aankomst en vertrek (ook) op de regionale treinroute Emmen – Neuenhaus (– Nordhorn Bad Bentheim) in aanmerking komen. Per dag zou zo met gemiddeld 200 passagiers te rekenen zijn, die zich echter sterk op bepaalde jaar- en vakantietijden alsmede op de weekeinden (vooral „sofatoeristen“ met hun in vergelijking korte verblijfsduur) zouden concentreren.

**Passagiers-
potentieel van
ongeveer 200
personen per dag**

6.3.2 Dagtochtjes en dagzakenreizen

Als dagtochtje wordt volgens een definitie van het „Deutsche Wirtschaftswissenschaftliche Institut für Fremdenverkehr (dwif)“ „ieder verlaten van de woonomgeving aangeduid, waarmee geen overnachting verbonden is en dat

- niet als reis van of naar school, naar de werkplaats, naar de beroepsuitoefening ondernomen wordt,
- niet als inkoopgang voor de dekking van de dagelijkse behoefte (bv. levensmiddelen) dient en
- niet een bepaalde routine of regelmatigheid betreft (bv. regelmatige verenigingsactiviteiten in de buurtplaats, dagelijkse ziekenhuisbezoeken, artsenbezoeken; wegen naar autoriteiten, godsdienstbezoeken). [...]“(dwif 2013).

Aldus kunnen dagtochtjes duidelijk van het in de hier voorliggende studie gebruikte begrip van de recreatiemobiliteit (vgl. Hoofdstuk. 6.4) afgegrensd worden. Omdat dagreizen in alle regel via enquetes vastgesteld worden, is bovendien het subjectieve gevoel van een activiteit als dagreis een bepalend criterium.

Dagzakenreizen hebben in verschil met de dagtochtjes geen privé motief maar een zakelijk. Ze omvatten „alle plaatsveranderingen om zakelijke taken waar te nemen. Taken die over de gemeentegrens, waarin zich de permanente werkplaats van de betrofene persoon bevindt, heengaan. Hieronder vallen echter

- geen ritten naar de permanente of wisselende werkplaats (bv. montage) en
- geen ritten binnen de gemeente van de werkplek (bv. zogenoemde „dienstgangen“).“ (dwif 2013)

Voor de aparte onderzochte deelgebieden volgen voor een reactivering van de SPNV zeer verschillende effecten. Terwijl de kernregio om Hoogstede en Emlichheim nieuw aangesloten wordt, krijgt de streek aan Duitse kant een aansluiting in een nieuwe rijrichting en het Nederlandse gedeelte naast de verbinding aan het Duitse netwerk een kwaliteitsverbetering door frequentere tijden.

De bevolking in de regio cq. in de omgeving van de haltes vormt de uitgangsgrootte voor de berekeningen van het passagierspotentieel. Er wordt daarbij rekening gehouden met de inwoners in een straal van 5 km om de betreffende halte. In het complete onderzoeksgebied van Emmen tot Bad Bentheim zijn dat in totaal 188.000 inwoners. Gesteund op de resultaten van een basisstudie van de dwif (dwif 2013) worden volgende aannames ter vaststelling van de verkeersdruk uit dagtochtjes getroffen:

- De dagreisintensiteit, dwz. het aandeel van de bevolking, dat in het afgelopen jaar tenminste een dagreisje (dagtochtje of dagzakenreis) heeft ondernomen, ligt gemiddeld in de Bondsrepubliek Duitsland bij rond 84 %²⁵. Voor het Nederlandse deel van het onderzoeksgebied wordt deze waarde

Definitie „Tagesausflug“ - dagtochtje

Afgrenzing tot de recreatiemobiliteit

Definitie „Tagesgeschäftsreise“ - dagzakenreis

Effecten in de deelgebieden

188.000 inwoners met nieuwe of verbeterde verbinding

157.1 inwoners ondernemen dagreizen

²⁵ De geleverde data hebben betrekking op de bevolking vanaf 14 jaar. Bij gezinnen met kinderen ligt de dagreisintensiteit met 91 % duidelijk boven het gemiddelde. Hierbij zou vooral

eveneens toegepast. Men gaat ervan uit dat het dagtochtjesgedrag in de buurt van grensregio's niet graverend van elkaar verschilt. Aldus is ervan uit te gaan dat rond 157.000 inwoners uit de omgeving van de haltes dagtochtjes en dagzakenreizen ondernemen (vgl. afb. 23).

- Als dagreisfrequentie, dwz. aantal van dagtochtjes en dagzakenreizen binnen een jaar, wordt van 30 dagreizen per deelnemer aan dagreizen uitgegaan ²⁶. Daaruit volgt een potentieel van 3,9 miljoen dagreizen in het jaar cq. bijna 13.000 dagreizen per dag.
- Men moet ervan uitgaan dat alleen voor een klein deel van de dagreizen het gebruik van de ÖPNV in aanmerking komt. Dit geldt vooral voor landelijke gebieden zodat hier een extra ongenueanceerde afslagfactor erbij genomen wordt. Hier wordt van rond 900 dagreizen met ÖPNV-gebruik uitgegaan.
- Afsluitend is mee te berekenen dat zich niet het totale dagreisverkeer in het onderzoeksgebied langs het regionale treintracé oriënteert. In de kernregio van het onderzoeksgebied valt vanwege de centrale ligging het merendeel van de dagreizen op de door de regionale trein verzorgde trajecten. In de Nederlandse als ook de Duitse regio is dit echter slechts een van meerdere mogelijke oriëntatierichtingen. Dienovereenkomstig worden via aangenomen factoren de desbetreffende aandelen van de wegen in de richting van de regionale treinroute geschat. Daarmee volgt uit de dagtochtjes en dagzakenreizen van de inheemse bevolking een passagierspotentieel van ongeveer 315 personen per dag.
- Daarvan worden echter alleen rond 55 passagiers via de stopplaatsen Hoogstede en Emlichheim compleet nieuw bereikt. Voor de rond 130 potentiële passagiers uit het overige graafschap (regio Duitsland) wordt een verbinding in een nieuwe rijrichting geopend, de 130 potentiële gebruikers in de Nederlandse regio krijgen naast de aansluiting aan het Duitse netwerk een kwalitatieve verbetering op de bestaande route door frequentere tijden.

13.000 dagreizen per dag

900 dagreizen met ÖPNV-gebruik

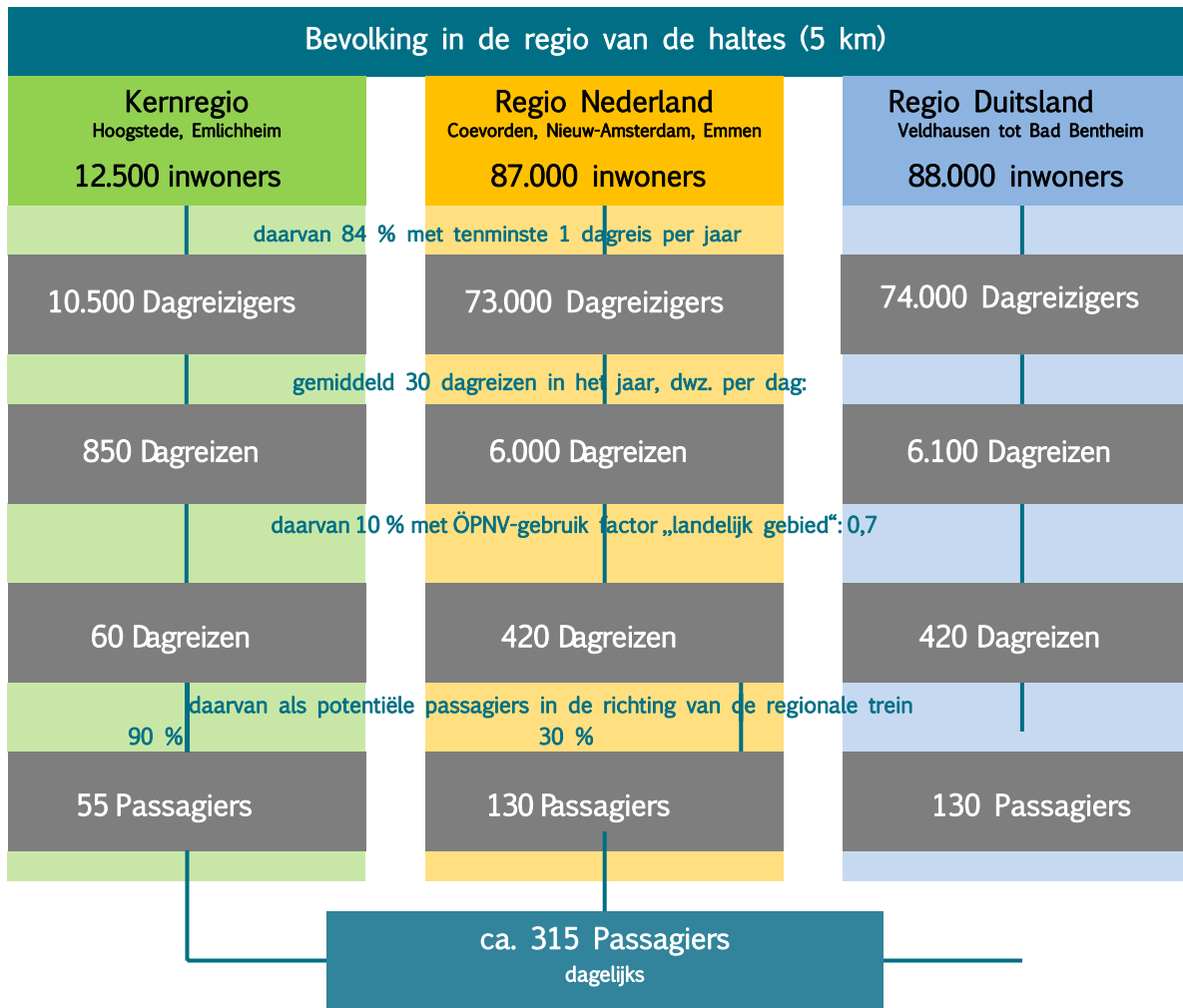
Passagierspotentieel van ongeveer 315 personen per dag...

... daaronder 55 door nieuwe bereikbaarheid

een rol spelen, dat met kinderen vaker dagtochtjes ondernomen worden. Echter ondernemen kinderen geen dagzakenreizen, die eveneens voor de dagreisintensiteit meetellen. Voor de navolgende berekeningen wordt de middelste dagreisintensiteit op alle leeftijdsgroepen toegepast en ervan uitgegaan dat de hogere deelname aan de dagtochtjes onder 14-jarigen met de ontbrekende deelname aan dagzakenreizen tegen elkaar opweegt.

²⁶ De basisstudie van het dwif (dwif 2013) laat een gemiddelde dagreis van 38 dagreizen in het jaar (betrokken op de bevolking boven 14 jaar) zien. In tegenstelling tot de dagreisintensiteit laat de dagreisfrequentie over het tijdsbestek zeer sterke schommelingen zien. Om de daaruit resulterende onzekerheid op te vangen, wordt voor de hier voorgenomen schatting van het passagierpotentieel een conservatievere aanzet gekozen en de gemiddelde dagreisfrequentie op 30 per jaar vastgelegd.

Afb. 23: Schatting van het passagierspotentieel door dagtochtjes en dagzakenreizen van de bevolking in het onderzoeksgebied



Eigen afbeelding, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH

6.4 Recreatiemobiliteit

De recreatiemobiliteit omvat volgens de hier aangenomen uitgangspunten boodschappen doen de dagelijkse behoeftes²⁷, privé-werkzaamheden en wegen naar sport en hobby. Opgrond van de gedifferentieerde aspecten van de reactivering – van een complete nieuwe aansluiting in de kernregio van het onderzoeksgebied via de aansluiting van een nieuwe rijrichting voor de Duitse regio (zuidelijk verzorgingsgebied) tot kwaliteitsverbeteringen door hogere intensiteit voor het Nederlandse gebied (noordelijk verzorgingsgebied) – wordt het passagierspotentieel voor deze drie deelgebieden apart vastgesteld (vgl. afb. 24).

- De uitgangsgrootte voor de berekeningen van het passagierspotentieel, die uit deze activiteiten volgt, is de bevolking in het gebied van de haltes langs de route Neuenhaus – Emmen alsmede in het routeverloop door Nordhorn en de Obergraafschap tot Bad Bentheim. Er wordt daarbij rekening gehouden met het bevolkingspotentieel in een straal van 5 km om de desbetreffende stopplaats – van Emmen tot Bad Bentheim zijn dat in totaal 188.000 inwoners.
- Ongeveer 89 procent van de bevolking is mobiel (MiD 2008) en onderneemt reizen naar werk of in de vrije tijd (zie boven). Overdragen op het onderzoeksgebied zijn dat in totaal 167.000 personen.
- Iedere mobiele persoon legt gemiddeld 3,5 tochten per dag af (MiD 2008). Betrokken op de onderzoeksregio volgt daaruit in totaal een verkeer van gemiddeld 585.000 ritten per dag.
- Hier worden uitsluitend de activiteiten in de vrijetijd volgens de boven geschetste afgrenzing vastgesteld. Op inkopen doen vallen daarbij rond 21 procent van de verplaatsingen, op privé werkzaamheden 12 procent en ongeveer 6 procent op sport en hobby (MiD 2008). In totaal volgen daaruit voor de bevolking in het gebied van de stopplaatsen 229.000 verplaatsingen per dag, die tot de recreatiemobiliteit gerekend worden.
- Het gebruik van de regionale trein zal daarbij alleen voor langere ritten in aanmerking komen, niet voor het afleggen van korte routes binnen de woongemeente. Voor de verdere schatting worden daarom alleen de gemeentegrensoverschrijdende routes erbij genomen. Volgens beschikbare studies (MiD 2008) kan dit criterium toegepast worden op 15 procent van de privé werkzaamheden en op 5 procent van de wegen naar sport en hobby. Boodschappen doen voor de dagelijkse behoefte wordt normaalgesproken in de eigen gemeente gedaan en genereert daarom in de regel geen passagiersopkomen voor de SPNV, zodat hier navolgend niet verder rekening mee gehouden wordt. Zo verblijven ongeveer 24.500 relevante verplaatsingen voor de regionale trein.
- Afsluitend moet echter rekening gehouden worden met het feit dat alleen een klein gedeelte van deze ritten naar sport en hobby of privé werkzaamheden afgelegd worden (MiD 2008). Dit geldt vooral voor landelijke gebieden, zodat hier een extra ongenueanceerde afslagsfactor erbij getrokken wordt (vgl. Regio-Nord, NORD/LB 2011). Zo verblijven rond 1.400 verplaatsingen waarvoor een ÖPNV-gebruik in aanmerking komt.

**Afgrenzing
recreatie-
mobiliteit**

**Bevolkings-
potentieel
rondom de
stopplaatsen:
188.000 inwoners**

**167.1
mobiele
personen**

**Rond 585.000
verplaatsingen per
dag ...**

**... daaronder
229.000 in de vrije
tijd**

**Rond 24.500
verplaatsingen
buiten de eigen
gemeente**

**Lage ÖPNV- quota:
slechts 1.400
verplaatsingen
komen in
aanmerking**

²⁷ Inkopen voor de periodieke behoefte en shopping als vrijetijdsactiviteit worden in dit model bij de dagtochtjes gerekend.

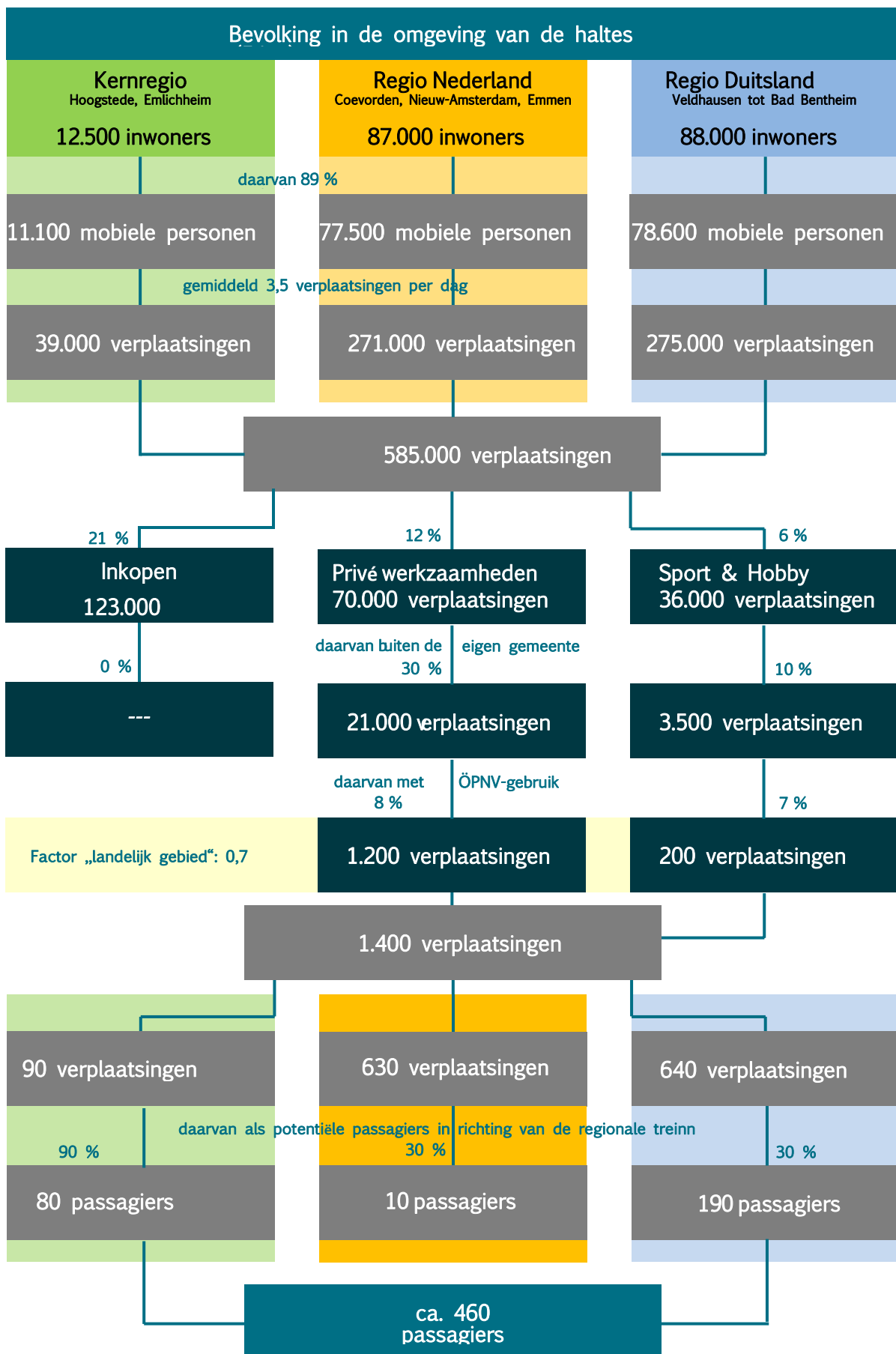
- Afsluitend is te bedenken, dat zich niet het hele recreatieverkeer in het onderzoeksgebied aan het regionale spoor oriënteert. Terwijl zich in de kernregio van het onderzoeksgebied vanwege de centrale ligging het merendeel van de recreatiemobiliteit langs de door de regionale trein verzorgde trajecten zou mogen oriënteren, is dit in het Nederlandse alsook het Duitse gebied alleen een van meerdere mogelijke oriëntatierichtingen. Dienovereenkomstig worden over aangenomen factoren de desbetreffende aandelen van de verplaatsingen via de regionale treinroute geschat. Daarmee blijft een passagierspotentieel over van rond 460 personen per dag in het hele onderzoeksgebied.
- Daarvan worden echter slechts rond 80 passagiers via de haltes Hoogstede en Emlichheim compleet nieuw verbonden met het netwerk. Voor de rond 190 potentiële passagiers uit het overige graafschap (regio Duitsland) wordt een verbinding in een nieuwe rijrichting geopend, de gebruikers in het Nederlandse gebied krijgen naast de aansluiting aan het Duitse netwerk een kwalitatieve verbetering op de bestaande route door frequentere tijden.

**Passagierspotentieel:
460 personen per dag**

...

**... daaronder 80
door een nieuwe
bereikbaarheid**

Afb. 24: Schatting van het passagierspotentieel door recreatiemobielen



6.5 Tussenresultaat

In de samenvatting volgt op basis van een mogelijke reactivering van de regionale treinroute tussen Neuenhaus en Emmen een passagierspotentieel van rond 1.530 personen per dag uit verschillende doelgroepen (vgl. Afb. 25). Daarbij zijn de op de aparte routedelen behaalde effecten – van een nieuwe verbinding met de SPNV in Emlichheim en Hoogstede over de ontsluiting van een nieuwe rijrichting tot een kwalitatieve verbetering van de verbinding door frequentere tijden – beslist gedifferentieerd te beoordelen.

De gemiddelde waarde van 1.530 passagiers per dag kan echter slechts een richtgrootte zijn, omdat de aparte passagiersgroepen zich zeer verschillend over wekdagen cq. het jaar verdelen. Terwijl zich de hoeveelheid van de beroeps- en opleidingsforenzen, die samen rond een derde van het passagierspotentieel vormen, sterk op de wekdagen (met uitzondering van de vakantietijden) concentreert, vinden de ritten van toeristen en recreatiemobielen vooral op de weekeinden plaats. Bovendien is hierbij van een seizoencomponent, cq. in het perspectief op korte termijn van de weersafhankelijkheid uit te gaan.

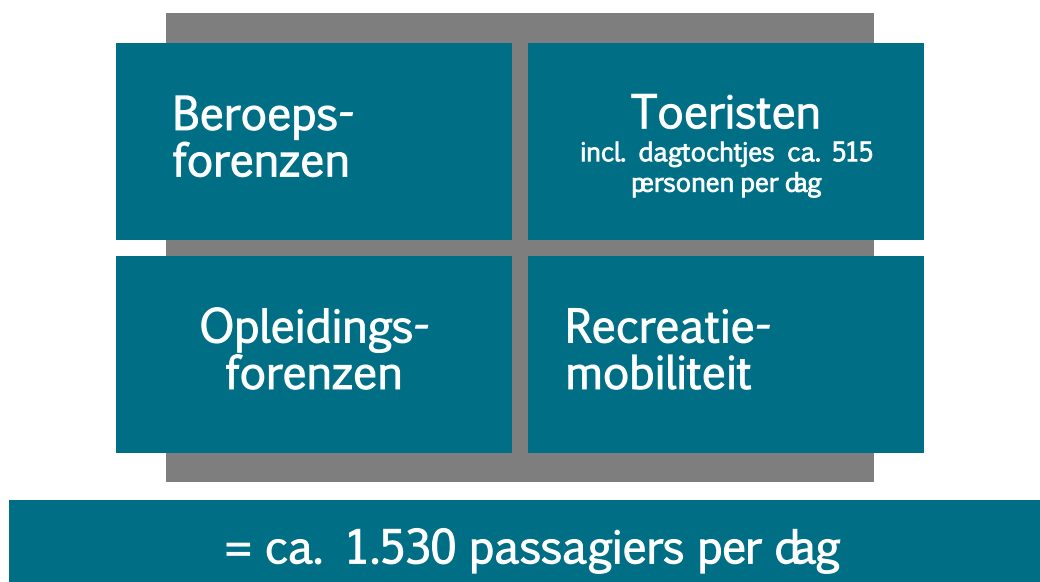
Niet op de laatste plaats wordt erop gewezen dat de gepresenteerde schattingen een verlenging van de status quo vormen, die zich met inbedrijfname van de regionale treinroute door effecten, die van het aanbod afhankelijk zijn, zou kunnen veranderen. De verbeterde bereikbaarheid kan bijvoorbeeld positieve impulsen voor het toerisme brengen (en daardoor stijgende gastenaantallen) of ook tot een gunstigere economische ontwikkeling (en daarmee gepaard gaand een banengroei) bijdragen. Zulke effecten kunnen ervoor zorgen dat na de inbedrijfname de passagiersaantallen op de middellange termijn boven het verwachte uitgangsniveau zullen stijgen.

**Passagiers-
potentieel:
gemiddeld
1.500 personen per
dag**

**Verskillende
verdeling op
wekdagen en
jaargetijden**

**Stijging op
middelmaterige
termijn van
passagiersaantallen
door
aanbodafhankelijke
effecten**

Afb. 25: Totale balans



Eigen afbeelding, CIMA Institut für Regionalwirtschaft GmbH

7 KWALITATIEVE SCHATTING VAN DE REGIONALE ECONOMISCHE EFFECTEN

In principe is een kwantificering van regionale economische effecten bij de voorbereiding van een infrastructuurmaatregel niet mogelijk. Overeenkomstige uitspraken zouden eerst in het kader van een post-onderzoek jaren na een gebeurde verbinding getroffen kunnen worden. Echter, zoals reeds in hoofdstuk 5.2 beschreven, is ook dan een causale verdeling van de regionale economische effecten alleen beperkt mogelijk. Voor deze achtergrond wordt navolgend, opbouwend op de voorafgegaane uiteenzettingen, een kwalitatieve schatting van de regionale economische effecten van de verlenging van de SPNV op de verbinding Neuenhaus – Emmen voorgenomen. De beoordeling volgt onder inachtneming van de regionale uitgangssituatie alsmede het berekende passagierspotentieel en wordt aan de hand van beschreven uitgangspunten en ontwikkelingen van de referentieprojecten contextueel ingebonden.

7.1 Verkeers- en ruimtewerkzame effecten

Principieel bestaan er complexe wisselverhoudingen tussen ruimte- en vestigingsstructuur en het verkeersaanbod. Zoals getoond zijn het aantal en de structuur van de bevolking nodig om de haalbaarheid van verkeersmiddelen te bepalen en tegelijkertijd bepalen de verkeersontsluiting en de vorming van de verkeerssystemen wederom de ruimtestructuur. Daarbij worden vooral door de beschikbaarheid van ÖPNV-aanbiedingen de goede verkeersligging en de bereikbaarheid van plaatsen beïnvloed.

Ten eerste wordt met de verlenging van het personenstreekvervoer per spoor van Neuenhaus via Coevorden naar Emmen een verbinding tussen de districtstad Bentheim en de bovenregionaal belangrijke industriestad Emmen mogelijk gemaakt. Verder wordt het middelgrote centrum Nordhorn naar het Noorden met de eveneens functioneel belangrijke plaats Emmen verbonden. De in vergelijking goede demografische ontwikkeling in het district graafschap Bentheim en de geringe aanwezigheid van middelgrote centra garanderen daarbij in principe de persistentie van de bestaande functionele ruimtelijke structuur. Met de transnationale verbinding van de drie regionale centra kunnen extra impulsen en synergiën gegenereerd worden, die bijdragen aan de bevordering van de bestaande betrekkingen en de versterking van de onderlinge verhoudingen van de steden en dorpen.

De verlenging van de regionale treinroute draagt bovendien op doorslaggevende wijze tot de verkeersontsluiting van de Niedergrafschaft bij. Op het moment toont het noordelijke deel van de graafschap Bentheim, met name het stadsgewest Emlichheim, Uelsen en Neuenhaus met deels meer dan 60 minuten naar het volgende grote centrum en meer dan 30 minuten naar het volgende middelgrote centrum, duidelijke bereikbaarheidsdeficiënten. Voor de regio ontstaat daaruit een herkenbaar concurrentienadeel. De ontsluiting van de ten Noorden van Neuenhaus gelegen plaatsen Veldhausen, Hoogstede en Emlichheim heeft vooral voor de achtergrond van de veiligstelling van het bestaan en de daarmee verbonden garantie van gelijkwaardige levensverhoudingen voor de bevolking een grote betekenis.

Wisselwerking van
verkeer en ruimte

Bereikbaarheid
van het regionale
centrum in het
Noorden

Ontsluiting van
de
Niedergrafschaft

Op het routedeel Coevorden en Emmen bestaat reeds een treinverbinding. De door Arriva beheerde verbinding rijdt in 30-minutentact tussen Zwolle via Coevorden naar Emmen. De reis duurt 55 minuten. Voor de achtergrond van de reeds zeer hoge frequentie valt de werking van de verlenging Neuenhaus – Emmen op het verkeer op deze route eerder laag uit. Eventueel is nog een kleine stijging van de aantrekkelijkheid van het SPNV-aanbod in dit gebied mogelijk. Significante verbeteringen van de passagiersaantallen zijn echter niet te verwachten.

Kwaliteitsstijging op het deel Coevorden-Emmen

De verlenging tussen Neuenhaus en Emmen maakt het mogelijk om extra passagierspotentieel op de reeds geplande route Bad-Bentheim – Neuenhaus te ontsluiten. In deze context is vooral de verbinding met het hoofdspoor netwerk op het station Rheine en de daarmee verbonden functionele betekenis van de regionale trein als passagiersleverancier te benadrukken. Vanuit dit perspectief kan vooral de samenwerking met de geplande drieregioverbinding van de Eurobahn (RB61) tussen het Nederlandse Hengelo, het Nedersaksische Bad Bentheim en het Noordrijn-Westfaalse Bielefeld tot positieve effecten op beide routes leiden.

Samenwerking in het hoofdspoor netwerk

7.2 Economische effecten

Met de verlenging van het personenstreekvervoer per spoor op de route Emmen – Neuenhaus zijn op de eerste plaats effecten op banen bij de Bentheimer Eisenbahn AG en haar toeleveranciers te verwachten. Verder zullen er naar alle waarschijnlijkheid regionale economische effecten van de infrastructuurmaatregel resulteren uit de opwaardering van de kwaliteiten en de daarmee verbonden verbetering van de aantrekkelijkheid van de verbonden gemeentes. Voor beslissingen van de economie m.b.t. vestiging zijn zowel de verbeterde bereikbaarheid voor werknemers, alsook de verbeterde verbinding met het bovenregionale verkeer doorslaggevende factoren. Zo worden met de uitbreiding van het SPNV-aanbod tussen Neuenhaus en Emmen vooral de vestigingsvoorwaarden in de aangrenzende gemeentes verbeterd. Verder volgen echter ook voor de gemeentes langs de reeds geplande route tussen Bad Bentheim via Nordhorn naar Neuenhaus extra effecten. Voor de werknemers langs de treinverbinding volgt met de toegang tot het personenstreekvervoer per spoor een hogere mobiliteit en daarmee betere en flexibelere werkmogelijkheden.

Verbeterde plaatsvoorwaarden voor de regionale economie

Aan de hand van de referentievoorbeelden wordt getoond dat als gevolg van de ontsluiting door de SPNV een grotere vraag en toewijzing van industrieterreinen in de nieuw ontsloten gebieden resulteren kan. Een verbinding met het personenstreekvervoer is echter niet voor alle branches in gelijke mate relevant. Voor de normaalgesproken in steden gehuisveste dienstverleningsbranches stelt een kleinschalige streekvervoersverbinding de bereikbaarheid van werkplaatsen voor werknemers uit de regio veilig. Verder hebben „zachte vestigingsfactoren“, zoals image, architectuur, ruimte voor ontplooiing of de ÖPNV-verbinding vooral voor economisch belangrijke, kennisintensieve bedrijven een hoge betekenis. Daarbij vragen kennisintensieve dienstverleners vooral naar de verbinding met het hoofdspoor netwerk (vgl. u.a. Jung et al. 2005; Brandt et al. 2013).

Branchespecifieke verschillende relevantie – kansen voor dienstverleningsbedrijven

Voor de achtergrond van de branchespecifieke voorwaarden kunnen de effecten van een treinaansluiting op de verschillende plaatsen afhankelijk van de regionale specifieke uitgangspunten verschillend uitvallen. Zoals in hoofdstuk 4.3 werd geschetst, fungeren de steden Emmen, Nordhorn en Coevorden als de economische centra van de regio. De regionale economische betekenis van de stad Bentheim valt

Effecten vooral in geëtablerde economische standplaatsen

Regionale economische effecten van de SPNV op de verbinding Emmen-Rheine

daarentegen iets lager uit. De vestigingsplaatsen van het graafschap Bentheim staan in concurrentie met de Noordrijn-Westfaalse en Nedersaksische middelgrote centra, zoals Rheine en Gronau of Lingen alsmede tot de bovenregionaal belangrijke locaties Münster en Osnabrück. Economische effecten van de verbinding Neuenhaus – Emmen zijn eerst vooral op de geëtableerde cq. dynamische economische plaatsen te verwachten. Voor deze plaatsen volgt met de streekvervoeraansluiting de kans om hun marktwerking en afzetmogelijkheden te vergroten.

Het graafschap Bentheim toonde in de afgelopen jaren een continue banengroei. Het economische belang tegenover de buurtregio's aan de Duitse kant kon dardoor duidelijk versterkt worden, daarentegen toonde de Nederlandse kant eerder een stagnerende cq. teruggaande werkgelegenheidsontwikkeling. Als groeidrijvers fungeerden in het graafschap vooral dienstverleningsbranches, zoals het gezondheids- en sociaal wezen, de handel en de verkeers- en logistische industrie. Het traditioneel industriële middelgrote centrum Nordhorn kon sterke groei in de tertiaire sector, hier vooral in de handel, verboeken. De districtstad Bad Bentheim, waar mensen vooral heen pendelen, wordt daartegenover vooral door het sociaal- en gezondheidswezen en het toerisme gekenmerkt. Voor deze bijzonder dynamische plaatsen in het graafschap bestaat met de SPNV-aansluiting de kans om een groter arbeidskrachtenpotentieel, vooral ook uit het buurland Nederland, te ontsluiten.

Extra potentieel aan arbeidskrachten voor het dynamische graafschap

Met de verbinding met het (hogere) personenstreekvervoer per spoor bestaat voor de regio bovendien de mogelijkheid op extra specialistenpotentieel terug te grijpen. De structurele veranderingen naar een op kennis gebaseerde maatschappij en de demografische veranderingen bergen het gevaar van een specialistentekort in de regio. Doel is daarom het winnen van extra specialisten in de hele regio. Hier bergt vooral de verbinding met de hogeschoollocatie Emmen de mogelijkheid van positieve effecten. De studies van de Stenden University bevatten bijvoorbeeld Biologie en Medisch laboratoriumonderzoek, Internationaal Logistiek Management of bedrijfseconomie en tonen daarmee grote synergiën tot de groeibranches van het graafschap.

Veiligstelling van specialisten in de groeiende branches

Voor werknemers op de eerder zwakkere arbeidsmarkt in de Nederlandse regio volgt met de SPNV-aansluiting de optie naar dynamische plaatsen van het graafschap te forensen en daar te gaan werken. Dit geldt vanzelfsprekend ook voor de aangrenzende gemeentes in de Niedergrafschaft. Als gevolg van arbeidskrachtenmobiliteit volgen hieruit inkomens en humaan kapitaaltransfer naar de herkomstregio. Dit kan leiden tot een afbouw van regionale dispariteiten.

Afbouw van regionale dispariteiten

Voor de tot nu toe niet ontsloten plaatsen in de Niedergrafschaft volgt met de SPNV-aansluiting de toegang tot externe kennisnetwerken. Naast kwalificerings- en bijscholingsmaatregelen in de regio kunnen hier ook instellingen, die verder weg zijn, bijvoorbeeld op de plaatsen Münster of Osnabrück of in de toekomst ook Bielefeld via het spoor bereikt worden. Daarmee krijgen de economie en werknemers van het graafschap alsmede de Nederlandse kant de mogelijkheid om bijscholingsaanbiedingen buiten de regio waar te nemen en bovenregionale netwerken op te bouwen. Om de structurele veranderingen aan te kunnen is bovendien ook de opbouw en de aansluiting aan regionale kenniscentra, zoals competentiecentra en instellingen voor bijscholingen erg belangrijk. De met de SPNV-aansluiting behaalde verbinding met kennisnetwerken vormt een centrale voorwaarde om de voorhanden zijnde kennisbasis langdurig in

Opbouw van netwerken en versterking van de kennisbasis

de regio te behouden en te versterken en daarmee het wegtrekken van humaan kapitaal uit de regio tegen te gaan.

7.3 Effecten op demografie en aantrekkelijkheid van het woonomveld

Met de verbinding van de betreffende gemeentes aan het streekvervoer wordt de levenskwaliteit in het graafschap Bentheim toonaangevend verbeterd. Vooral voor niet gemotoriseerde bevolkingsgroepen garandeert de SPNV-aansluiting mobiliteit en zo de bereikbaarheid van verzorgingsinfrastructuren. De treinverbinding betekent vooral voor de Niedergrafschaft een elementaire bijdrage voor de veiligstelling van het bestaan.

Mobiliteit als basis van de veiligstelling van het bestaan en levenskwaliteit

De kwaliteit van de aangrenzende gemeentes wordt daardoor niet alleen voor de economie, maar ook als woonplaats duidelijk vergroot. De referentieprojecten bewijzen dat de uitbouw van het personenstreekvervoer per spoor een positieve werking kan hebben op de vraag naar woonruimte. De SPNV-aansluiting fungeert in deze context als „zachte“ factor, die de aantrekkelijkheid van de gemeentes vergroot. Uit de verbetering van de ligging en grotere woonkwaliteit resulteren demografische effecten. Deze kunnen zowel door vestiging van buitenaf alsmede door de vestiging van jonge personen en gezinnen aan een natuurlijke positieve bevolkingsontwikkeling meewerken.

Demografische effecten door grotere woonplaatskwaliteit

Een goede verkeersverbinding gaat bovendien het vertrekken tegen, vooral van jonge en gekwalificeerde inwoners. Deze zouden de regio zonder het mobiliteitsaanbod voor opleidings- of werkdoelen verlaten. In deze context is ook te overwegen dat de keuze van de woonplaats en het verkeersgedrag in wederzijdse afhankelijkheid tot elkaar staan. Vooral jonge personen, zoals beroepsscholieren, studenten of singles, maar ook oudere mensen beschikken op grond van de leeftijd of de financiële capaciteiten vaak niet over een eigen auto. Ze zijn aangewezen op de ÖPNV. Ze preferen woonplaatsen met een goed streekvervoersaanbod. De affiniteit van de bevolking voor het gebruik van de ÖPNV stijgt dientengevolge met het aanwezig zijn van streekvervoer. Naast de vervoersinstellingen begunstigen echter een rij van andere factoren de keuze van de woonplaats van jonge (hoog)gekwalificeerde mensen. Hiertoe tellen naast een hoogwaardig woonaanbod ook het cultuur- en recreatie-aanbod of maatregelen om gezin en beroep met elkaar te verenigen. Gemeentes moeten dergelijke aanbiedingen ter beschikking stellen om wegtrekken tegen te gaan.

Verhoogde aantrekkelijkheid voor jonge cq. niet gemotoriseerde personen

De regio, en vooral de Niedergrafschaft, laat tegenwoordig een positieve bevolkingsontwikkeling zien, die duidelijk boven het gemiddelde van het land ligt. Naast de vrij jonge bevolkingsstructuur ligt de reden ook in een positieve migratiebalans en hier vooral door het instromen van Nederlandse staatsburgers alsmede oudere bevolkingsgroepen uit Noordrijn-Westfalen. Weliswaar stagneert het aantal van Nederlandse inwoners in het graafschap sinds 2011 door nivellering van de onroerend goed prijzen. Echter met de SPNV-verbinding winnen de Duitse gemeentes weer een extra aantrekkelijkheid voor Nederlandse bevolkingsgroepen, die waarde hechten aan een goede verbinding met het thuisland.

Extra aantrekkelijkheid voor de Nederlandse bevolking

Een ander aspect voor de vestiging langs de treinlijn is de beroepsmatige flexibiliteit en uitgebreide opties voor de baankeuze. De SPNV-verbinding ontsluit zowel de economische en werkcentra aan de Duitse, alsook aan de Nederlandse kant, waaruit een grotere

Woonplaatsverplaatsingen richting arbeidsplaats

keuze op de arbeidsmarkt resulteert. Vooral voor forenzen kan de verandering van woonplaats in de richting van de werkplek doeltreffend zijn.

Afsluitend kan men zeggen dat n.a.v. de demografische effecten, ook de beslissing van de woonplaats en de tevredenheid door verschillende factoren beïnvloed en niet alleen door het ÖPNV-aanbod gedetermineerd wordt. De genoemde argumenten en samenhangen tonen echter uitermate positieve werking op de aantrekkelijkheid van de regio en de daaruit resulterende positieve demografische effecten.

Complex samenwerken van verschillende factoren

7.4 Effecten op toerisme en recreatie

De bekeken referentieprojecten hebben getoond dat vooral het toerisme van een aansluiting aan het openbare vervoer kan profiteren. De reeds aanwezige toeristische instellingen in het graafschap Bentheim zullen hoogstwaarschijnlijk van de verbeterde bereikbaarheid profiteren. De SPNV-verbinding maakt een comfortabele reis mogelijk, vergroot zo de aantrekkelijkheid van de instellingen en ontsluit bovendien het extra potentieel van niet gemotoriseerde doelgroepen.

Ontsluiting van extra doelgroepen

Vooral voor de overwegend in de Obergrafschaft gehuisveste overnachtingsaccommodaties zijn positieve effecten in de zin van stijgende overnachtingsaantallen cq. eventueel ook langere verblijven te verwachten. De reden ligt aan de ene kant daarin dat de plaatsen voor de belangrijke Nederlandse doelgroep nog beter te bereiken zijn. Aan de andere kant worden met de regionale trein van Neuenhaus naar Emmen ook dagtochtjes direct uit de Obergrafschaft naar het buurland Nederland mogelijk. Daarmee stijgt het aantal van mogelijke bestemmingen voor tochtjes, wat als reden voor een langere verblijfsduur in de Obergrafschaft beschouwd kan worden.

Positieve effecten voor de overnachtingsaccommodaties in de Obergrafschaft

Het doorgaans steeds populairder wordende wandel- en fietstoerisme voegt een bijzondere betekenis aan het streekvervoer per spoor toe, het toerismemarketing en projecten, zoals de Fietsenbus of de „kunstwegen“-route, spelen daar uitdrukkelijk op in. Zo geldt het graafschap Bentheim als fietsvriendelijkste district van Nedersaksen en uitdrukkelijke bestemming voor vakantiegangers met de fiets. Fietsers reizen vanwege de comfortabele mogelijkheden om fietsen mee te nemen vaak met de SPNV. Door de noord- en zuidwaarts gerichte inbinding van het graafschap Bentheim in het regionale spoornetwerk is een toename van het fietstoerisme in de regio waarschijnlijk.

Bijzondere relevantie van de SPNV voor het fietstoerisme

Naast het natuurtoerisme, zoals wandelen en fietsen, heeft het gezondheidstoerisme in het graafschap Bentheim een bijzondere functie. Rond driekwart van alle overnachtingen vallen ten deel aan de kuur- en recreatieplaats Bad Bentheim, wat onder andere op de daar aanwezige Kurklinik Bentheim te herleiden is. Naast de speciale klinieken voor interne geneeskunde en reumatologie, dermatologie en allergologie, cardiologie alsmede orthopedie biedt het gezondheidscentrum ook medical wellness, zoals vitaal- en badkuren en een rij van ambulante therapievormen aan. De regionale trein vergroot de aantrekkelijkheid van dit aanbod bovendien voor oudere bevolkingsgroepen uit Nederland, die de kliniek zonder eigen auto eventueel ook alleen voor ambulante toepassingen kunnen bereiken.

Extra gasten voor het gezondheidstoerisme

Regionale economische effecten van de SPNV op de verbinding Emmen-Rheine

Het graafschap Bentheim richt het toeristisch aanbod specifiek op klanten uit Nederland, de Beneluxstaten alsmede gasten uit de bondslanden Nedersaksen en Noordrijn-Westfalen. Met een aandeel van rond 40 procent aan alle gasten wordt de betekenis van de Nederlandse gasten uitdrukkelijk aangetoond. Een bijzondere relevantie heeft in deze samenhang het vakantieresort Bad Bentheim, met luxuriëuze vakantievilla's en speciale aanbiedingen voor kinderen en gezinnen. De door de Nederlandse groep Roompot geleide accommodatie is speciaal op gasten uit het buurland georiënteerd. Door een geoptimeerde verbinding van de SPNV met de traditionele herkomstregio's van de toeristen in het Noordwesten van het graafschap is vooral een sterkere dekking van deze accommodatie alsmede van verdere op Nederlandse gasten georiënteerde accommodaties te verwachten.

**Verbeterde
contactering van
de Nederlandse
gasten**

In het toerismeconcept van het graafschap Bentheim uit het jaar 2013 werd vooral het grote belang van de dagtochtjes voor de toeristische ontwikkeling in de regio duidelijk gemaakt. Zoals het referentieproject Gronau-Enschede heeft getoond, is het dagtoerisme tussen Duitsland en Nederland vanwege de verschillende aanbiedingen en cultuurhistorisch bepaalde varierende presentatie van hoog belang. Met de verlenging van de route van Neuenhaus naar Emmen bestaat aan de Nederlandse kant in de toekomst een makkelijke toegang naar de aanbiedingen in het graafschap, zoals bijvoorbeeld de „Shopping-Insel“ of de industriemonumenten in Nordhorn. Aan de andere kant kunnen de mensen uit het graafschap of de uit Noordrijn-Westfalen doorreizende toeristen met de regionale trein in de toekomst attracties zoals de WILDLANDS Adventure Zoo in Emmen of de Plopsa Indoorspeelplaats in Coevorden bereiken. Verder zijn vooral voor de instellingen in de Niedergrafschaft, zoals Indoorkarting Hogeveen of het Haus Ringerbrüggen in Emlichheim positieve uitwerkingen op het aantal van de dagjesgasten te verwachten.

**Grotere veelvoud
maakt verdere
positieve
ontwikkeling van
dagtochtjes mogelijk**

8 SAMENVATTING

In de navolgende complete beschouwing worden de te verwachten regionale economische effecten van de verlenging van de SPNV op het traject Emmen – Neuenhaus gecombineerd met de reeds geplande route Neuenhaus – Nordhorn – Bad Bentheim nog een keer samenvattend voor de verschillende werkingsgebieden uiteengezet. Zoals reeds in de kwalitatieve schatting duidelijk werd, bestaan er tussen de aparte themagebieden complexe samenhangen en systeemrelevante effecten. In totaal spreken volgende argumenten voor een verlenging van het personenstreekvervoer per spoor op de route Emmen – Neuenhaus.

Samenvattende
beoordeling

Tab. 5: Argumenten voor een verlenging van de SPNV tussen Neuenhaus & Emmen

Effecten op verkeer en ruimte
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Met de verlenging van de regionale trein volgt de verbinding van de districtstad Bad Bentheim en het middelgrote centrum Nordhorn met de eveneens bovenregionaal belangrijke plaats Emmen (NL). De treinverbinding bevordert bestaande verstrengingsrelaties tussen de drie regionale centra, veroorzaakt synergiën en versterkt de betekenis van het gebied. ▪ De uitbreiding van de regionale treinroute tussen Neuenhaus en Emmen draagt toonaangevend bij tot de ontsluiting van de Niedergrafschaft. De veiligstelling van de mobiliteit is een elementair aspect voor het waarborgen van het algemeen belang. Het SPNV-aanbod is belangrijk voor het garanderen van gelijkwaardige levensverhoudingen en concurrentiekansen in het graafschap Bentheim. ▪ Terwijl op de route Coevorden – Emmen op de voorgrond een kwalitatieve verbetering en daarmee een extra stijging van de aantrekkelijkheid van het SPNV-aanbod ontstaat, maakt de verlenging tussen Neuenhaus en Emmen vooral in samenwerking met de geplande drieregioverbinding (RB 61) een optimalisering van het regionale spoornetwerk aan Duitse kant mogelijk. De regionale trein Emmen – Neuenhaus – Bad Bentheim biedt bovendien een belangrijke verbindingfunctie voor het Duitse en Europese hogesnelheidsnetwerk in Rheine.
Economische effecten
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Met het uitgebreide SPNV-aanbod worden langs de hele route de vestigingsvoorwaarden voor bedrijven in de aangrenzende gemeentes verbeterd, waaruit een verhoogde navraag naar industrieterreinen kan resulteren. ▪ Met de uitbreiding van het SPNV-aanbod naar het Noorden wordt vooral voor de dynamische werkgelegenheidsplekken van de graafschap Bentheim extra arbeidskrachtpotentieel geschapen. De bereikbaarheid van de graafschap met de hogeschoolplaats Emmen betekent bovendien een belangrijke bijdrage tot het waarborgen van specialisten in de regio.

- De SPNV-toegang biedt voor de bevolking betere, **flexibelere werkmogelijkheden**. De verbeterde randvoorwaarden voor arbeidskrachtmobiliteit maken de **afbouw van regionale dispariteiten** mogelijk en verrichten zo een belangrijke bijdrage aan de regionale economische ontwikkeling van de hele regio.

Demografische effecten

- De verbinding met het personenstreekvervoer per spoor vergroot de kwaliteit van de woonplaats en laat daaruit resulterend een **sterkere vraag naar woongebieden** en stabilisering van onroerend goed prijzen in de aangrenzende gemeentes verwachten. Daarmee voortkomende nieuwe inwoners maken de **demografische stabilisering cq. positieve bevolkingsontwikkeling** mogelijk in de aangrenzende gemeentes.
- Het aanwezig zijn van het openbare personenstreekvervoer begunstigt de vestiging cq. gaat het vertrekken van jonge en gekwalificeerde mensen tegen. Dientengevolge kunnen **positieve effecten met betrekking tot de leeftijdstructuur** van de bevolking langs de regionale trein worden verwacht.
- De verlenging van de regionale treinroute tussen Neuenhaus en Emmen **begunstigt de vestiging van Nederlandse staatsburgers aan Duitse kant**, die waarde hechten aan een goede verkeersverbinding met het thuisland.

Effecten voor de toerisme- en recreatieplaats

- Op het gebied van het toerisme draagt de verlenging van de regionale trein bij tot de **ontsluiting van nieuwe toeristische doelgroepen**. Door de betere bereikbaarheid van niet gemotoriseerde bevolkingsgroepen, vooral oudere mensen zonder eigen auto, zijn positieve effecten in het gezondheidstoerisme waarschijnlijk. Bovendien is ook een verbeterde contactering van Nederlandse toeristen mogelijk.
- Het SPNV-aanbod maakt vanwege de comfortabele mogelijkheden om fietsen mee te nemen **positieve effecten op het gebied van het fiets- en wandeltoerisme** mogelijk. Met de verderleidende noordwestelijke ontsluiting naar Nederland is een toename van het fietstoerisme waarschijnlijk.
- De regionale trein heeft een bijzondere betekenis voor het grensoverschrijdende dagtoerisme. De grotere **veelvoud van de comfortabel bereikbare dagtochtjesbestemmingen** laat een **toename van dagjesgasten** verwachten en vergroot de aantrekkelijkheid van de toeristische regio als geheel.

9 LITERATUUR

ASM (2011): 2001 - 2011: Zehn Jahre grenzenloser Nahverkehr zwischen Gronau und Enschede - eine Erfolgsstory.

Beschikbaar: http://www.asm-muenster.de/front_content.php?idart=349&changelang=6

Bahnnews 2004: Bahnstrecke Niebüll - Tondern bis 2010 gesichert

Beschikbaar: <http://bahnnews.bplaced.net/archiv/beraug05.htm>

Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (2015): Reaktivierung der Bahnstrecke Selb – Asch.

Beschikbaar: <https://www.stmi.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2015/460b/index.php>

Badische-Zeitung (2015): TGV hält regulär in Müllheim – zum ersten Mal in der Geschichte der Stadt.

Beschikbaar: <http://www.badische-zeitung.de/muellheim/tgv-haelt-regulaer-in-muellheim-zum-ersten-mal-in-der-geschichte-der-stadt--114930987.html>

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2007): Regionalplanerische Handlungsansätze zur Gewährleistung der öffentlichen Daseinsvorsorge. MORO-Information 2/2. Bonn.

Beschikbaar: http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVI/MOROInfo/2/moro2_2.pdf;jsessionid=E4C0C880B7021190EF77365A7114A066.live2052?blob=publicationFile&v=3

BBSR (2009): Deutschland in Europa: Ergebnisse des ESPON Programmes 2006 aus deutscher Sicht.

Beschikbaar: http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVB/S/Forschungen/2009/Heft135_DL.pdf?blob=publicationFile&v=2

BBSR (Hrsg.) (2011): Raumordnungsbericht 2011. Bonn.

BMVI (2015a): Europäische Eisenbahnpolitik.

Beschikbaar: http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrstraeger/Schiene/EuropaeischeEisenbahnpolitik/europaeische-eisenbahnpolitik_node.html

BMVI (2015b): Europäische Verkehrspolitik.

Beschikbaar: http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Internationales/EuropaeischeVerkehrspolitik/europaeische-verkehrspolitik_node.html

BMVI (2015c): Transeuropäische Verkehrsnetze.

Beschikbaar: http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Internationales/EuropaeischeVerkehrspolitik/TranseuropaeischeNetzeTEN/transeuropaeische-netze_node.html

BMVI (2015d): Umsetzung der Territorialen Agenda 2020: Entwicklung regionaler Potenziale im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der TEN-V.

Beschikbaar: http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVI/BMVIOnline/2015/DL_BMVI_Online_03_15.pdf?blob=publicationFile&v=2

BMVI (2016): Bundesverkehrswegeplan 2030

Beschikbaar: <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-kabinettsplan.pdf?blob=publicationFile>

Brandt, A.; Jung, H.-U.; Heinecke, N.; Lindner, F.; Brunken, K.; Heine, M.; Steincke, M. (2013):

Wirtschaftsstandort Region Hannover. Wirtschaftsreport 2013. Hannover: CIMA Institut für Regionalwirtschaft. Im Auftrag der Region Hannover.

Centraal Bureau voor de Statistiek (2016): Gasten logiesaccommodaties; woonland per regio '98-'12

Beschikbaar: <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=70024NED&D1=4,23&D2=7&D3=16,33,50,67,84,101,118,135,152,169,186,I&HDR=T&STB=G1,G2&CHARTTYPE=1&P=T&VW=T>

Dirner, N. (2012): Gute und schlechte Vorbilder für Bahnstrecke Senden-Weißenhorn. In: Süd- west Presse.

Beschikbaar: http://www.swp.de/ulm/lokales/alb_donau/Gute-und-schlechte-Vorbilder-fuer-Bahnstrecke-Senden-Weissenhorn;art4299,1617822

Deutsche Bahn (2015): Erneuter Fahrgastrekord im internationalen Fernverkehr Richtung Frankreich, Belgien und Niederlande.

Beschikbaar: http://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/9654864/p20150709.html

Der Westen (2013): Spätestens 2017 Zug bis Arnheim.

Beschikbaar: <http://www.derwesten.de/staedte/emmerich/spaetestens-2017-zug-bis-arnheim-id8068836.html>

Die Länderbahn (2016): Bahnlinie Hof - Selb - Asch – Lückenschluss nach Tschechien.

Beschikbaar: <http://www.oberpfalzbahn.de/de/fahrplan/hof-selb-as/>

DIFU (2005): Umweltfreundlicher, attraktiver und leistungsfähiger ÖPNV – ein Handbuch.

Beschikbaar: <https://www.bmwi.de/BMWi/Redaktion/PDF/Publikationen/Studien/tagesreisen-der-deutschen,property=pdf,bereich=bmwi2012,sprache=de,rwb=true.pdf>

dwif – Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr e.V. (Hrsg.)

(2013): Tagesreisen der Deutschen. München.

Beschikbaar: <http://www.dwif.de/downloads/item/tagesreisen-der-deutschen-download.html>

Ebers, W. (2015): Bei den Fahrgastzahlen ist „noch Luft nach oben“. In: Neue Osnabrücker Zeitung.

Beschikbaar: <http://www.noz.de/lokales/georgsmarienhuetten/artikel/584635/bei-den-fahrgastzahlen-ist-noch-luft-nach-oben>

Eisenbahnjournal Zughalt.de (2010): Haller Willem zieht immer mehr Fahrgäste an. Homepage von Eisenbahnjournal Zughalt.de. URL: <http://zughalt.de/haller-willem-zieht-immer-mehr-fahrgaeste-an>

Europäische Kommission (2013a): Verkehr: Neue EU-Infrastrukturpolitik.

Beschikbaar: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-948_de.htm

Europäische Kommission (2013b): Verordnung (EU) Nr. 1315/2013.

Beschikbaar: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2013.348.01.0001.01.

Europäische Kommission (2014): Die Europäische Union Erklärt: Verkehr – Vernetzte Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen Europas.

Beschikbaar: http://europa.eu/pol/pdf/flipbook/de/transport_de.pdf

Europäisches Weißbuch (2011): Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem.

Beschikbaar: http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2011_white_paper/

Eurostat 2015: EU transport in figures 2015

Beschikbaar:

https://www.destatis.de/Europa/DE/Publikationen/Eurostat/Verkehr/PO_MIAA15001EN.html;jsessionid=DA63E74F1D875493CD0EA69B18D2071C.cae4

Fiengenbaum, W. / Klee, W. (2002): Rückkehr zur Schiene. Reaktivierte und neue Strecken im Personenverkehr 1980 - 2001. transpress Verlag.

Grafschaft Bentheim Tourismus e.V. (GBT) 2013: TOURISTISCHES LEITBILD 2013, Kurzfassung, Grafschaft Bentheim

Beschikbaar: <http://www.grafschaft-bentheim-tourismus.de/fileadmin/download.php?f=fileadmin%2F>

Mediendatenbank%2FPDFs%2FFINAL_Leitbild_Kurzfassung.pdf.

Gwinner, R. (2013): Multilaterale Bahnbeziehung. In: VCD-Magazin für Umwelt, Verkehr, Freizeit und Reisen.

Beschikbaar: https://www.fairkehr-magazin.de/1_2013_haller_willem.html

Hollmann, M. (2010): Sparkassen-Tourismusbarometer. Nordseetourismus 2020 – Perspektiven und Chancen. Vortrag im Rahmen der Veranstaltung Tourismusregion Nordsee 2020. Wirtschaftspotenziale und Zukunftstrends. (Reihe: Cuxland Gespräche).

Beschikbaar: https://www.fes.de/niedersachsen/common/pdf/doku/cuxland/Barometer_Hollmann%2029_09_2020.pdf

Kamann, M. (2016): Bahn will stillgelegte Strecken reaktivieren. In: Die Welt.

Beschikbaar: <http://www.welt.de/politik/deutschland/article154038139/Bahn-will-stillgelegte-Strecken-reaktivieren.html>

Kersten, W. (2010): Modal-Split-Anteil und Bedeutung des Kombinierten Verkehrs. In: Forschungsinformationssystem Mobilität und Verkehr.

Beschikbaar: <http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/306347/>

HAZ (2014): Schneller und günstiger in die Niederlande.

Beschikbaar: <http://www.haz.de/Nachrichten/Der-Norden/Uebersicht/Niedersachsenticket-soll-bis-nach-Groningen-gelten>

Jung, H.-U.; Wieja, J.; Brandt, A.; Franz, U.-B.; Nee, H.; Skubowius, A. (2005): Wirtschaftsstandort Region Hannover – Auf dem Weg in die Metropolregion. Regionaler Entwicklungsbericht 2005. NIW, NORD/LB. Studie im Auftrag der Region Hannover.

Regionale economische effecten van de SPNV op de verbinding Emmen-Rheine

Landtag von Baden-Württemberg (2014, Drucksache 15 / 4559): „Blauwal“-Bahnstrecke Müllheim–Mulhouse.

Beschikbaar: http://www.landtag-w.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP15/Drucksachen/4000/15_4559_D.pdf

LNVG (2013): 2013+: Konzept zum Schienenpersonennahverkehr.

Beschikbaar: http://www.lnvg.de/fileadmin/user_upload/Formulare/SPNV/Konzept_SPNV_lang.pdf

Lok-Report (2016): Regierung will Bahninvestitionen drastisch zusammenstreichen.

Beschikbaar: http://www.lok-report.de/archiv/europa/archiv_europa_daenemark.html

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie Schleswig-Holstein (2015): Verkehrsinfrastruktur im Jütlandkorridor – Deutsch-Dänische Verkehrskommission.

Beschikbaar: https://www.schleswig-holstein.de/DE/Fachinhalte/V/verkehrsinfrastruktur/Downloads/Bericht_dt_daen_Verkehrskomm.pdf?blob=publicationFile&v=3

MiD (2008) – Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht

Beschikbaar: www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf

Nahverkehr Hamburg (2014): Schleswig-Holsteiner fahren immer öfter und länger Bahn.

Beschikbaar: <http://www.nahverkehrhamburg.de/nahverkehr-norddeutschland/nahverkehr-schleswig-holstein/item/1133-schleswig-holsteiner-fahren-immer-oefter-und-laenger-bahn>

NBTC (2016): *WILDLANDS Adventure Zoo Emmen*

Beschikbaar: <http://www.holland.com/de/tourist/artikel/wildlands-adventure-zoo-emmen-3.htm>

Neue Presse (2015): Deutsche Bahn eröffnet eigenen Fahrkartenschalter in Groningen.

Beschikbaar:

<http://www.neuepresse.de/Nachrichten/Niedersachsen/Uebersicht/Deutsche-Bahn-eroeffnet-eigenen-Fahrkartenschalter-in-Groningen>

NiederlandeNet (2015): BAHN: Fahrgastzahlen Deutschland-Niederlande auf Rekordniveau.

Beschikbaar: <https://www.uni-muenster.de/NiederlandeNet/aktuelles/archiv/2015/februar/0224bahn.html>

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (2014): Regionalzug RB61 kann in Zukunft bis ins niederländische Hengelo - Verkehrsminister einigen sich über Kostenteilung bei Bahnverbindung Bad Bentheim – Hengelo.

Beschikbaar: http://www.mw.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=5459&article_id=124163&psmand=18

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (2016a): Nach der „Wunderlinien“-Konferenz: Wann kommt die neue Friesenbrücke?

Beschikbaar: <http://www.mw.niedersachsen.de/aktuelles/presseinformationen/nach-der-wunderlinien-konferenz-wann-kommt-die-neue-friesenbruecke-140367.html>

Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (2016b): Nach der „Wunderlinien“-Konferenz: Wann kommt die neue Friesenbrücke?

Beschikbaar: <http://www.mw.niedersachsen.de/aktuelles/presseinformationen/nach-der-wunderlinien-konferenz-wann-kommt-die-neue-friesenbruecke-140367.html>

RegioNord, NORD/LB 2011: Anschluss der Stadt Nordhorn an den Schienenpersonennahverkehr Fahrgastabschätzung und Regionalwirtschaftliche Effekte. Hannover

Nordschleswiger (2016): Vorstoß für mehr Tempo auf Bahnstrecke Niebüll-Esbjerg. Beschikbaar:

<http://www.nordschleswiger.dk/news-details/1/36/89949?newscatid=46&h=Vorsto%3C%9F-f%3C%BCr-mehr-Tempo-auf-Bahnstrecke-Nieb%3C%BCII-Esbjerg>

Ostthüringer Zeitung (2012): Bahnlinie Selb/Plößberg-Asch Ende 2013 befahrbar.

Beschikbaar: <http://www.otz.de/startseite/detail/-/specific/Bahnlinie-Selb-Pluessberg-Asch-Ende-2013-befahrbar-701652155>

Planungsgemeinschaft Mailänder Consult & RMCon (2010): Gutachten zur Weiterentwicklung der Schönbuchbahn: Technische Machbarkeit, betriebliche Möglichkeiten, Kosten und Fahrgastpotenziale.

Beschikbaar: [http://www.schoenbuchbahn.de/site/LRA-BB-Schoenbuchbahn-Responsive/get/params_E-894287491/366468/Gutachten-Schoenbuchbahn\[1\].pdf](http://www.schoenbuchbahn.de/site/LRA-BB-Schoenbuchbahn-Responsive/get/params_E-894287491/366468/Gutachten-Schoenbuchbahn[1].pdf)

Probahn (2016): Fakten zur Schönbuchbahn.

Beschikbaar: <http://www.pro-bahn.de/fakten/sbuch.htm>

Pro Bahn e.V. (2009): Fahrgastzahlen ausgewählter Strecken.

Beschikbaar: http://www.pro-bahn.de/fakten/sub_index.php?ziel=fahrgastzahlen2.htm

PTV (2010): Betriebsqualität Ammertalbahn: Zweckverband ÖPNV im Ammertal (ZÖA).

Beschikbaar: http://consult.ptvgroup.com/fileadmin/files_conceptsandsolutions/Downloads/4_References/DE/PTV_TC_Betriebsqualit%C3%A4t_Ammertalbahn.pdf

Regionale economische effecten van de SPNV op de verbinding Emmen-Rheine

Radio Bremen (2016): Deutsche und Niederländer kommen sich näher.

Beschikbaar: <http://www.radiobremen.de/nachrichten/verkehr/friesenbruecke104.html>

Rambøll (2012): Infrastructuur und ökonomische Entwicklung entlang der Westküste.

Beschikbaar: http://www.wfg-nf.de/downloads/B5/InfrastrukturWestkste_DE_web.pdf

REGIO-VERBUND GmbH (2016): Müllheim-Neuenburg.

Beschikbaar: <http://www.bsb2020.de/cms/Regioverbund/BSB2020/nav/abschnitte/1,300498,20289.html>

RTV Drenthe (2016): 140 werknemers Philips Lighting in Emmen krijgen ontslagbrief.

Beschikbaar: <http://www.rtvdrenthe.nl/nieuws/110199/140-werknemers-Philips-Lighting-in-Emmen-krijgen-ontslagbrief>

Stolle, K. (2016): Bahnstrecke Leer – Groningen und die Emsbrücke.

Beschikbaar: <http://www.trollibus-oldenburg.eu/67545.html>

Stuttgarter Zeitung (2012): Die Ammertalbahn. Die Volksbahn auf der Überholspur.

Beschikbaar: <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.die-ammertalbahn-die-volksbahn-auf-der-ueberholspur.e32e2e9d-1da0-41a7-ac84-bb7015f70333.html>

SWR (2016): Von Böblingen bis Dettenhausen: Land fördert Ausbau der Schönbuchbahn.

Beschikbaar: http://www.swr.de/landesschau-aktuell/bw/stuttgart/von-boeblingen-bis-dettenhausen-land-foerdert-ausbau-der-schoenbuchbahn-/id=1592/did=16746570/nid=1592/1wrwcz/Verkehrspolitik/europaeische-verkehrspolitik_node.htmlwhite_paper_com%282011%29_144_de.pdf

TMN – TourismusMarketing Niedersachsen (Hrsg.) (2010): niedersachsen kompass, Ausgabe Frühjahr 01/10.

Treinreiziger.nl 2016: Spoorkaart 2016

Beschikbaar: http://www.spoorkaart2016.nl/downloads/spoorkaart_2016_opA4.pdf

Weterings, A.; van Gessel-Dabekaussen, G. (2015): Arbeidsmarkt zonder grenzen. PBL/CBS.

Zeck, H. (2013): Handlungsstrategien der Landesplanung zum Leitbild „Daseinsorge sichern“.

Beschikbaar: http://www.ml.niedersachsen.de/download/82823/LMR_in_Hildegard_Zeck_Handlungsstrategien_der_Landesplanung.pdf



Europäische Union
Europese Unie



Niedersächsische
Staatskanzlei

Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Industrie, Mittelstand und Handwerk
des Landes Nordrhein-Westfalen



provincie Drenthe

provincie Overijssel

provincie
Gelderland

regio
Twente



die grafschaft
Landkreis Grafschaft Bentheim



LANDKREIS
OSNABRÜCK



OSNABRÜCK
DIE | FRIEDENSTADT

STADT MÜNSTER

IHK Industrie- und Handelskammer
Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim

IHK Nord Westfalen

BENTHEIMER
EISENBAHN AG