NEDERSAKSENLIJN, Musselkanaal sluit aan

Conceptplan Station Musselkanaal

Spoorpoort tussen dorp, kanaal en landschap

Status: in voorbereiding
Locatie: ontwikkelzone ten zuiden van het huidige Starterrein omgeving Stationsstraat Musselkanaal, toekomstig trace Nedersaksen spoorlijn
Programma: station, mobiliteitshub, wonen, kleinschalige bedrijvigheid en groene dorpsrand
Uitgangspunt: enkelsporige Nedersaksenlijn Stadskanaal–Ter Apel–Emmen, met een mogelijke aanvullende halte Musselkanaal en uitbreiding naar dubbelspoor

---

1. Samenvatting

De komst van de Nedersaksenlijn biedt de Kanaalstreek een kans die verder gaat dan spoor alleen. De lijn kan de bereikbaarheid van Stadskanaal, Musselkanaal, Ter Apel en Emmen structureel verbeteren en kan tegelijk worden benut als ruimtelijke impuls voor wonen, werken, onderwijs, leefbaarheid en dorpsvernieuwing.

Dit conceptplan onderzoekt de mogelijkheid van een compact station Musselkanaal ten zuiden van de Marktstraat, gekoppeld aan een nieuwe stationsomgeving met wonen, kleinschalige bedrijvigheid, groene openbare ruimte en een sterke langzaamverkeersverbinding naar het centrum, het kanaal, Spoordok en de Stationsstraat.

Het plan wordt gepositioneerd als **aanvullend** en niet als vervanging van de bestaande voorkeurslocaties . Station Musselkanaal kan daar aanvullend op functioneren als lokale halte voor het dorp, de zuidelijke Kanaalstreek en de overgang naar Drenthe en Westerwolde.

De kern van het voorstel is:

- een compact en uitbreidbaar station aan een enkelsporige/dubbelsporige regionale lijn;
- één perron met reservering voor toekomstige uitbreiding;
- een mobiliteitshub met trein, bus, fiets, e-bike, deelauto, Kiss & Ride en beperkte P+R;
- circa 85% wonen en 15% kleinschalige bedrijvigheid in de omliggende gebiedsontwikkeling;
- een groene stationslaan richting Stationsstraat en centrum;

- goede wandel- en fietsroutes naar Marktstraat, kanaal, Spoordok en woonbuurten;
- een klimaatadaptieve dorpsrand met bomenrijen, waterberging en landschappelijke overgang naar het open gebied.

De reizigersprognose is in deze fase indicatief. Op basis van de omvang van Musselkanaal, de huidige busafhankelijkheid, de ligging tussen Stadskanaal en Ter Apel/Emmen en de mogelijke woningbouwontwikkeling wordt voor station Musselkanaal gerekend met een bandbreedte van circa **350 tot 1.500 reizigersbewegingen per werkdag**. Het basisscenario komt uit op circa **650 tot 900 in- en uitstappers per werkdag**. Deze raming moet in een volgende fase worden getoetst met een professioneel vervoersmodel, NDOV-/9292-data, woon-werkpendelgegevens en exacte tracévarianten.

Het effect van vervoersbewegingen mbt het Industrieterrin Zuid Oost Groningen is hierin niet meegenomen.

Het doel is om Station Musselkanaal in te brengen in de MIRT-verkenning en parallel een gemeentelijke gebiedsverkenning te starten voor de stationsomgeving.

---

2. Feiten, ontwerpvoorstellen en aannames

Feiten uit de beschikbare documenten

1. De Nedersaksenlijn wordt gezien als kans om de regionale OV-bereikbaarheid, leefbaarheid en brede welvaart te versterken.
2. De locatie voor een station aan de Nedersaksenlijn is in een basis plan visueel uitgewerkt.
3. Musselkanaal heeft ruimtelijke kansen rond de Marktstraat, het kanaal, Spoordok, het Willem Diemerplein, de Stationsstraat en de groene structuren rond het dorp.
4. In de aangeleverde kaarten is een mogelijke stationslocatie opgenomen ten zuiden van de het huidige Star terrein en overschrijdend naar de Gemeente Borger-Odoorn, gekoppeld aan een ontwikkelgebied voor wonen en kleinschalige bedrijvigheid.
5. De huidige OV-ontsluiting van Musselkanaal is primair busgericht.

Ontwerpvoorstellen in dit conceptplan

1. Station Musselkanaal wordt voorgesteld als compacte, aanvullende halte tussen Stadskanaal en Ter Apel.
2. De stationsomgeving wordt ontwikkeld als dorps entreegebied, niet als anonieme uitbreidingswijk.
3. De gebiedsontwikkeling krijgt een gemengd programma: wonen, werken, mobiliteit, groen en kleinschalige voorzieningen.
4. De stationslocatie wordt verbonden met Marktstraat, Spoordok, Stationsstraat, A-weg /Dreef en de Stadswijk

5. Het station krijgt een herkenbare maar sobere architectuur, passend bij de Kanaalstreek.

Aannames voor deze fase

1. Het spoortracé loopt in de nabijheid van de ingetekende stationslocatie.
2. Een extra halte past dienstregelingsmatig alleen als de reistijdverlenging beperkt blijft.
3. Een enkel spoor met één perron is voor de eerste fase voldoende.
4. De gebiedsontwikkeling kan gefaseerd plaatsvinden en hoeft niet volledig voorafgaand aan het station te worden gerealiseerd.
5. De reizigersprognose is indicatief en moet met een verkeerskundig model worden gevalideerd.

---

3. Gebiedsvisie

3.1 Station Musselkanaal als nieuwe dorpsentree

Station Musselkanaal kan de zuidwestzijde van het dorp een nieuwe betekenis geven. De plek ligt niet midden in het bestaande centrum, maar juist op de overgang tussen dorp, agrarisch landschap, provinciegrens en toekomstige spoorcorridor. Daarmee ontstaat een kans om een nieuwe entree van Musselkanaal te maken: herkenbaar, groen en functioneel.

Het station moet niet worden ontworpen als losstaand vervoersobject, maar als onderdeel van een dorpsstructuur. De stationsomgeving moet logisch aansluiten op:

- de Marktstraat als bestaande centrumas;
- het Stadskanaal als historische drager;
- Spoordok en het Havenkwartier als potentieel verblijfsgebied;
- de Stationsstraat als ruimtelijke en historische dwarsverbinding;
- de A-weg en Dreef als gebiedsontsluitingen;
- de zuidelijke dorpsrand richting Drenthe.

De centrale ontwerpgedachte is: **van achterzijde naar voorkant**. De zuidwestzijde van Musselkanaal krijgt een representatieve dorpsrand waar aankomen, wonen, werken en wandelen samenkomen.

3.2 Relatie met centrum, Marktstraat en Spoordok

De stationslocatie moet worden verbonden met het centrum via een herkenbare route: de **Stationsroute**. Deze route loopt vanaf het station richting Stationsstraat, Marktstraat, Willem Diemerplein, Spoordok en kanaal.

De route krijgt drie functies:

1. **Mobiliteitsroute**
   Een comfortabele fiets- en wandelverbinding tussen station en centrum.

2. **Verblijfsroute**
   Een groene route met bomen, zitplekken, verlichting, zichtlijnen en kleinschalige voorzieningen.

3. **Dorpsroute**
   Een route die bezoekers direct laat voelen dat zij in Musselkanaal aankomen: niet op een bedrijventerrein, maar in een dorp met karakter.

3.3 Landschappelijke overgang Groningen–Drenthe

De locatie ligt dicht bij de provinciegrens en op de overgang van de lintstructuur van Musselkanaal naar het open agrarische landschap. Dat maakt de plek geschikt voor een stationsconcept dat niet stedelijk probeert te zijn, maar juist landschappelijk.

De stationsomgeving krijgt daarom:

- open zichtlijnen naar het landschap;
- groene randen in plaats van harde achterkanten;
- waterberging en wadi’s;
- houtwallen, bomenrijen en bloemrijke bermen;
- een landschappelijk stationsplein;
- een duidelijke overgang tussen bebouwd dorp en open veld.

De overgang Groningen–Drenthe kan zichtbaar worden gemaakt met een bescheiden landschapselement, bijvoorbeeld een “grensbalkon”, uitkijkpunt, kunstwerk of markering in de bestrating.

4. Stedenbouwkundig concept

4.1 Hoofdstructuur

Het gebied wordt opgebouwd uit vier zones:

Zone	Functie	Karakter
Spoorzone	Station, perron, fietsenstalling, hubvoorzieningen	Compact, veilig, overzichtelijk
Stationsplein	Kiss & Ride, bus, wachtruimte, kiosk, deelmobiliteit	Dorps, groen, herkenbaar
Woonvelden	Starters, senioren, betaalbaar, levensloopbestendig	Kleinschalig, autoluw, groen
Werkerven	Kleine units, praktijkruimtes, ambacht, woon-werk	Nuchter, functioneel, lokaal

4.2 Geen geïsoleerde uitbreidingswijk

De ruimtelijke uitdaging is dat het gebied betrokken wordt bij het dorp.
Daartoe zijn er drie ontwerpprincipes toegepast op het plan.

1. **Altijd verbinden met het centrum**
   De route naar Marktstraat en kanaal moet vanzelfsprekend, veilig en aantrekkelijk zijn.

2. **Voorkanten maken**
   Woningen en werkunits krijgen entrees aan straten, pleinen en groene routes. Geen achterkanten naar spoor, landschap of ontsluitingswegen.

3. **Programma mengen**
   Wonen, werken, mobiliteit en voorzieningen worden niet gescheiden in losse vakken, maar zorgvuldig gemengd op dorpsschaal.

4.3 Bouwvelden

Het woonprogramma wordt opgezet in compacte bouwvelden met veel groen. Geschikte woningtypen zijn:

- rijwoningen voor starters en jonge gezinnen;
- levensloopbestendige woningen;
- beneden-bovenwoningen;
- compacte twee-onder-een-kapwoningen aan de landschapsrand;
- hofjes voor senioren;
- woon-werkunits;
- kleinschalige appartementen bij het stationsplein.

Indicatieve dichtheid:

- dorps wonen: 20–25 woningen per hectare netto;
- stationsplein: iets compacter, met 2 tot 3 bouwlagen;
- landschapsrand: lager, losser en groener.

Een eerste bandbreedte voor het gebied is **250 tot 450 woningen**, afhankelijk van de exacte oppervlakte, milieuzonering, waterberging, parkeeroplossing en fasering.

4.4 Kleinschalige bedrijvigheid

Het bedrijvigheidsprogramma blijft bewust kleinschalig. Het doel is niet om een regulier bedrijventerrein te maken, maar een dorps werkmilieu dat past bij Musselkanaal.

Geschikte functies:

- ambachtelijke bedrijven;
- kleine werkplaatsen;
- atelier- en praktijkruimtes;
- lokale dienstverlening;
- zorg- en welzijnspraktijken;
- pakketpunt;
- fietsservice;
- kleine kantoorunits;
- woon-werkcombinaties.
  Niet passend:
- grootschalige logistiek;
- zware milieubelastende bedrijvigheid;
- bedrijven met veel vrachtverkeer;
- functies die de woonkwaliteit of stationsveiligheid aantasten.

5. Stationsontwerp

5.1 Basisconcept

Station Musselkanaal wordt ontworpen als compacte halte voor een enkelsporige regionale spoorlijn.
Basisopzet:

- één spoor, uit te breiden naar dubbel spoor of een passeerspoor
- één zijperron;
- perronlengte indicatief 150 meter, met reservering tot circa 220 meter;
- perronhoogte conform landelijke spoorstandaard;
- brede, overzichtelijke toegang vanaf stationsplein;
- veilige verlichting;
- cameratoezicht waar nodig;
- wind- en regenschermen;
- digitale reisinformatie;
- duidelijke bewegwijzering richting centrum, Marktstraat, kanaal en fietsroutes.

Het station zou eenvoudig en betaalbaar zijn, maar wel herkenbaar. Geen groot stationsgebouw, maar een zorgvuldig ontworpen dorpsstation.

5.2 Architectuur

De architectuur sluit aan bij de Kanaalstreek: nuchter, robuust, helder en functioneel.

Materiaalbeeld:

- baksteen of gebakken keramiek;
- hout of biobased gevelmaterialen;
- stalen details verwijzend naar spoor en maakcultuur;
- grote dakoverstekken;
- zonnepanelen geïntegreerd in dakvlakken;
- transparante plint bij wachtruimte en kiosk.

Beeldkwaliteit:

- maximaal 1 tot 2 bouwlagen bij de hub;
- stationsgebouw als herkenbaar dorpsanker;
- geen hoogstedelijk beeld;
- duidelijke relatie met plein en perron;
- oriëntatie op aankomst en verblijf.

5.3 Stationsgebouw en voorzieningen

Indicatief programma stationsgebouw: 250–400 m^2 bvo.

Mogelijke onderdelen:

- wachtruimte;
- koffiepunt of kiosk;
- openbaar toilet;
- pakketpunt;
- kleine werk-/spreekruimte;
- fietsservicepunt;
- beheerdersruimte;
- OV-servicepunt;
- deelmobiliteitspunt;
- informatiepunt voor toerisme en streekroutes.

Het gebouw hoeft niet de hele dag bemand te zijn. Een combinatie van kiosk, pakketpunt en flexibele servicefunctie maakt exploitatie realistischer.

---

6. Mobiliteitsconcept

6.1 Mobiliteitshub

Station Musselkanaal wordt uitgewerkt als mobiliteitshub op dorpsschaal. De hub combineert:

- trein;
- aansluitende bus;
- fiets;
- e-bike;
- deelfiets;
- deelauto;
- Kiss & Ride;
- beperkte P+R;
- Hubtaxi / haltetaxi;
- voetgangersroutes naar centrum en woonbuurten.

De hub wordt niet ontworpen als grote parkeerplaats, maar als groen stationsplein. Parkeren is ondersteunend, niet leidend.

6.2 Bus en trein

Het station draagt bij tot een betere netwerkopbouw en bereikbaarheid.

Voorstel:

- bus en trein worden op elkaar afgestemd;
- de bus krijgt een halte direct aan het stationsplein;
- streekbussen en buurtvervoer sluiten aan op de trein;
-

6.3 Fiets en lopen

Het station moet primair een fiets- en loopstation worden. Binnen 10 minuten fietsen moet een groot deel van Musselkanaal het station comfortabel kunnen bereiken.

Voorstel fietsprogramma:

- 300 fietsenstallingsplaatsen in fase 1;
- reservering tot 600 plaatsen;
- overdekte stallingen dicht bij het perron;
- laadpunten voor e-bikes;
- veilige nachtverlichting;
- directe fietsroutes naar Marktstraat, A-weg, Stationsstraat, Stadswijk, Dreef Hierdoor wordt vanuit Valthermond en 2e Exloermond de bereikbaarheid van het Station vergroot.

6.4 P+R en Kiss & Ride

Parkeren wordt compact gehouden.

Indicatief:

- fase 1: 40–60 P+R-plaatsen;
- fase 2: uitbreiding naar 80–120 plaatsen indien aantoonbaar nodig;
- Kiss & Ride direct bij stationsplein;
- deelauto’s bij de entree;
- parkeerplaatsen landschappelijk ingepast met bomen en halfverharding;
- geen groot asfaltvlak aan de dorpsrand.

7. Bereikbaarheid en reistijdvergelijking

7.1 Huidige situatie

Musselkanaal is nu vooral afhankelijk van de bus en de auto. De busverbinding richting Stadskanaal en Emmen is functioneel, maar kent beperkingen:

- relatief veel tussenhaltes;
- langere reistijd dan de auto;
- afhankelijkheid van dienstregeling en overstappen;
- minder aantrekkelijk voor forenzen met tijdsdruk;
- kwetsbaar voor beperkte avond- en weekendfrequenties;
- geen directe treinontsluiting.

7.2 Scenario met Nedersaksenlijn

Een halte Musselkanaal kan de reispositie verbeteren, vooral voor:

- scholieren en studenten richting Emmen, Stadskanaal, Groningen
- forenzen richting Emmen en Groningen;
- inwoners zonder auto;
- ouderen die afhankelijk zijn van OV;
- bezoekers van het centrum en lokale voorzieningen;
- werknemers van kleinschalige bedrijvigheid in het nieuwe gebied.

Indicatieve reistijdvergelijking, nader te valideren:

Relatie	Huidig OV, indicatief	Scenario trein, indicatief	Effect
Musselkanaal – Stadskanaal	circa 15–25 min per bus	circa 6–8 min per trein	sneller en betrouwbaarder
Musselkanaal – Emmen	circa 45–60 min per bus	circa 25–35 min per trein	grote verbetering
Musselkanaal – Groningen	via Stadskanaal/Veendam of busverbinding	directe corridor via Stadskanaal/Veendam	beter concurrerend met auto
Musselkanaal – Ter Apel	bus blijft belangrijk	trein mogelijk sneller, afhankelijk tracé	combinatie bus/trein nodig
Musselkanaal – Veendam	nu indirect	via Nedersaksenlijn logischer	sterkere regionale koppeling

8. Reizigersprognose

8.1 Methode

De prognose is een eerste bandbreedte, geen vervoerskundig eindmodel. De berekening combineert:

1. inwoners binnen fietsafstand;
2. verwachte woningbouw;
3. overstap van bus naar trein;
4. beperkte overstap van auto naar trein;
5. scholieren en studenten;
6. forenzen richting Emmen, Stadskanaal, Veendam en Groningen;
7. bezoekers van centrum en voorzieningen;
8. werknemers en klanten van kleinschalige bedrijvigheid.

8.2 Indicatieve catchment

Fietsafstand	Indicatief bereik	Aannames
5 minuten fietsen	2.000–3.000 inwoners	centrum, Marktstraat, omliggende buurten
10 minuten fietsen	6.000–8.000 inwoners	grootste deel Musselkanaal
15 minuten fietsen	9.000–13.000 inwoners	Musselkanaal plus omliggende dorpsranden/kernen

De 10-minutenfietszone is voor dit station het belangrijkste, omdat het station primair als dorpshalte moet functioneren.

8.3 Scenario's

Scenario	Aannames	Instappers per werkdag	In- en uitstappers per werkdag
Laag	beperkte woningbouw, lage frequentie, beperkte overstap vanuit auto, station vooral lokaal gebruikt	175–250	350–500

Scenario	Aannames	Instappers per werkdag	In- en uitstappers per werkdag
		325–450	650–900
Basis	goede fietsontsluiting, 2x per uur trein, aansluiting bus/fiets, deels overstap bus/auto, eerste woningbouw gerealiseerd		
Groei	volledige gebiedsontwikkeling, goede hubfunctie, snelfietsroute, hogere betrouwbaarheid, sterkere economische ontwikkeling	550–750	1.100–1.500

8.4 Conclusie prognose

Station Musselkanaal heeft een bestaansrecht . Het verzorgingsgebied van Musselkanaal reik verder dan het dorp. Het Mondengebied, 2e Exloermond, Valthermond, Mussel, Zandberg, maakt ruimtelijke en demografische analyses kansrijk. Het success mede afhankelijk van vijf voorwaarden:

1. het tracé moet dicht genoeg langs de locatie lopen;
2. de extra halte mag de regionale reistijd niet te veel verlengen;
3. de frequentie moet voldoende aantrekkelijk zijn;
4. de stationsomgeving moet daadwerkelijk woningen en programma toevoegen;
5. de fiets- en loopverbinding met het centrum moet uitstekend zijn.

Zonder gebiedsontwikkeling is de halte kwetsbaar. Met gebiedsontwikkeling, goede fietsontsluiting en integratie in het busnetwerk kan het station een verdedigbare aanvullende schakel worden.

9. Economische en maatschappelijke meerwaarde

9.1 Leefbaarheid

Een station kan bijdragen aan behoud van voorzieningen doordat inwoners gemakkelijker toegang krijgen tot werk, onderwijs, zorg en regionale centra. Tegelijk kan betere bereikbaarheid het dorp aantrekkelijker maken voor nieuwe huishoudens.

9.2 Woningbouw

Het stationsgebied biedt ruimte voor woningbouw die aansluit bij lokale behoeften:

- starters;
- jonge gezinnen;
- senioren;
- levensloopbestendig wonen;
- betaalbare koop en huur;
- woon-werkcombinaties.

Door woningen toe te voegen nabij OV ontstaat een duurzamer woonmilieu dan een reguliere autogerichte uitbreiding.

9.3 Jongeren en onderwijs

Voor jongeren is OV-bereikbaarheid essentieel. Een halte Musselkanaal kan het eenvoudiger maken om in de regio te blijven wonen en toch onderwijs of werk elders te bereiken. Dit sluit aan bij de bredere opgave om jongerenperspectief in de regio te versterken.

9.4 Ondernemers

Kleinschalige bedrijvigheid rond het station kan profiteren van betere bereikbaarheid, extra passanten en nieuwe bewoners. Denk aan lokale makers, zorgondernemers, dienstverleners, ambachten en flexibele werkplekken.

9.5 Dorpsvernieuwing

Het station kan een aanleiding zijn om de zuidwestzijde van Musselkanaal beter af te hechten. De stationsontwikkeling wordt daarmee een instrument voor:

- betere dorpsentrees;
- vergroening;
- langzaamverkeersroutes;
- woningbouw;
- economische vernieuwing;
- ruimtelijke kwaliteit.

10. Programma van eisen

Station

- enkelspoor/passeerspoor
- één zijperron;
- perron indicatief 150 meter, uitbreidbaar;
- toegankelijke entree;
- wachtruimte;
- verlichting;
- reisinformatie;
- sociale veiligheid;
- duidelijke looproutes;
- reservering voor toekomstige uitbreiding.

Stationsplein

- buslus of halte aan de rand van het plein;
- Kiss & Ride;
- deelauto's;
- taxistandplaats / Hubtaxi;
- overdekte fietsenstalling;
- groen plein;
- waterberging;
- verblijfskwaliteit;
- korte route naar perron.

Gebouwen

- kleinschalig stationsgebouw;
- kiosk/koffiepunt;
- pakketpunt;
- openbaar toilet;
- fietsservice;
- ruimte voor lokale ondernemer;
- eventueel flexibele buurt-/werkruimte.

Wonen

- 250–450 woningen als indicatieve bandbreedte;
- mix van betaalbaar, levensloopbestendig en starters;
- kleinschalige bouwblokken;
- hofjes en groene woonstraten;
- beperkt parkeren aan de achterzijde of in parkeerkoffers;
- goede verbinding met centrum.

Bedrijvigheid

- circa 15% van het programma;
- kleine units;
- woon-werkcombinaties;
- geen zware milieubelasting;
- lokale economie centraal.

Openbare ruimte

- groene Stationsroute;
- bomenlanen;
- wadi’s;
- pocketparks;
- wandelroute naar Marktstraat en Spoordok;
- snelfietsroute;
- veilige oversteekplaatsen;
- goede verlichting;
- landschappelijke dorpsrand.

11. Fasering

Fase 1 – Verkenning, reservering en tijdelijke maatregelen

Periode: 2026–2028

Doel: Station Musselkanaal als serieuze studievariant inbrengen.

Acties:

- bestuurlijke startnotitie opstellen;
- stationslocatie opnemen als onderzoeksvariant in MIRT-verkenning;
- grondposities en eigendomssituatie in beeld brengen;
- fietsroute Stationsstraat–Marktstraat–Spoordok verbeteren;
- tijdelijke landschappelijke inrichting van de ontwikkelzone;
- participatie met inwoners, ondernemers en grondeigenaren;
- reizigersprognose professioneel laten doorrekenen;
- milieukaders, geluid, externe veiligheid en waterhuishouding onderzoeken.

Betrokken partijen:

- gemeente Stadskanaal;
- provincie Groningen;
- provincie Drenthe;
- ministerie van Infrastructuur en Waterstaat;
- ProRail;
- OV-bureau Groningen Drenthe;
- vervoerders;
- grondeigenaren;
- inwoners;
- ondernemersvereniging;
- Dorpsbelangen Musselkanaal.

Fase 2 – Station, hub en eerste gebiedsontwikkeling

Periode: na voorkeursbeslissing en planologische besluitvorming

Doel: aanleg station en start eerste woon-werkvelden.

Acties:

- aanleg perron en stationsplein;
- aanleg fiets- en busvoorzieningen;

- realisatie fietsenstalling, Kiss & Ride en beperkte P+R;
- bouw stationsgebouw;
- eerste 100–150 woningen;
- eerste kleinschalige bedrijfsunits;
- groenblauwe structuur aanleggen;
- verbinding met Marktstraat en Stationsstraat definitief maken.

Betrokken partijen:

- gemeente;
- ProRail;
- provincie;
- ontwikkelaars;
- woningcorporaties;
- nutsbedrijven;
- waterschap;
- lokale ondernemers.

Fase 3 – Volledige stationsomgeving en landschappelijke afronding

Periode: langere termijn

Doel: doorgroei naar volledige stationswijk.

Acties:

- uitbreiding woningen;
- uitbreiding fietsparkeren;
- uitbreiding P+R alleen indien nodig;
- extra voorzieningen;
- landschappelijke dorpsrand afronden;
- verdere vergroening;
- eventueel extra voetgangers-/fietsverbinding richting Spoordok;
- monitoring reizigersaantallen;
- bijsturen programma op basis van vraag.

12. Bestuurlijke lijn

Station Musselkanaal dient als aanvullende studievariant serieus te worden onderzocht binnen de gebiedsontwikkeling rond de Nedersaksenlijn!

Daarvoor zijn drie argumenten:

1. **Ruimtelijk argument**
   De locatie kan de zuidwestelijke dorpsrand versterken en verbinden met Marktstraat, Spoordok en Stationsstraat.

2. **Maatschappelijk argument**
   Een halte verbetert de bereikbaarheid voor inwoners zonder auto, jongeren, ouderen, forenzen en scholieren.

3. **Economisch argument**
   De halte kan woningbouw, kleinschalige bedrijvigheid en lokale voorzieningen ondersteunen.

Musselkanaal als halte kan het station waardevol zijn wanneer tracé, reistijd, kosten, reizigerspotentie en gebiedsontwikkeling positief uitvallen.

13. Bedrijvenpark Zuid Groningen

Waarom een station Musselkanaal aan de toekomstige Nedersaksenlijn essentieel is voor het bedrijvenpark Zuid Groningen Ter Apelkanaal

Een station in Musselkanaal aan de toekomstige Nedersaksenlijn is niet alleen een investering in openbaar vervoer, maar vooral een investering in de economische toekomst van Zuidoost-Groningen.

Het bedrijventerrein Ter Apelkanaal is een van de belangrijkste economische locaties in de regio. Hier zijn uiteenlopende bedrijven gevestigd die werk bieden aan honderden mensen. Veel werkgevers hebben echter steeds meer moeite om voldoende personeel te vinden. Een goede treinverbinding met een station in Musselkanaal vergroot de bereikbaarheid van het bedrijventerrein aanzienlijk. Werknemers uit omliggende plaatsen én uit andere delen van Groningen, Drenthe en Overijssel kunnen eenvoudiger en duurzamer naar hun werk reizen. Hierdoor wordt de arbeidsmarkt groter en aantrekkelijker voor zowel werkgevers als werknemers.

Daarnaast maakt een station de regio aantrekkelijker voor nieuwe bedrijven. Bereikbaarheid is tegenwoordig een belangrijke vestigingsfactor. Ondernemers kijken niet alleen naar de beschikbaarheid van ruimte, maar ook naar de kwaliteit van de infrastructuur en de mogelijkheden voor personeel en bezoekers om de locatie gemakkelijk te bereiken. Een station in Musselkanaal versterkt de concurrentiepositie van het bedrijventerrein Ter Apelkanaal en stimuleert verdere economische groei.

Een station in Musselkanaal vormt bovendien een logische schakel tussen wonen, werken en ondernemen. Met goede busverbindingen, fietsroutes en eventueel een transferium kan het station uitgroeien tot een mobiliteitsknooppunt voor heel Zuidoost-Groningen.

De Nedersaksenlijn moet meer zijn dan een spoorverbinding tussen steden. Het moet een motor worden voor brede regionale ontwikkeling. Juist daarom verdient Musselkanaal een volwaardig station. Daarmee wordt niet alleen de leefbaarheid versterkt, maar ook de economische kracht van het bedrijventerrein Ter Apelkanaal en de gehele regio.

Een station in Musselkanaal is geen extra luxe, maar een noodzakelijke investering in bereikbaarheid, werkgelegenheid, economische groei en een toekomstbestendig Zuidoost-Groningen.

.

14. Concrete vervolgstappen

1. **Startnotitie Station Musselkanaal opstellen**
   Korte bestuurlijke notitie met locatie, kansen, risico's en onderzoeksagenda.

2. **Variant aanmelden in MIRT-participatie**
   Station Musselkanaal formeel positioneren als te onderzoeken aanvullende halte.

3. **Quickscan stationswaarde uitvoeren**
   Analyse van reizigerspotentie, reistijdverlies, kosten, bereik, fietsafstand en ruimtelijke opbrengst.

4. **Vervoerskundige doorrekening laten maken**
   Met NDOV-data, 9292-reistijden, busgebruik, pendelgegevens en scenario's voor 2x/uur trein.

5. **Gebiedsboek opstellen**
   Stedenbouwkundige schets met bouwvelden, routes, groen, water, programma en fasering.

6. **Grond- en eigendomsscan uitvoeren**
   In beeld brengen van grondeigenaren, verwervingsstrategie en ontwikkelvolgorde.

7. **Participatie starten**
   Gesprekken met Dorpsbelangen, ondernemers, bewoners, grondeigenaren, jongeren en OV-gebruikers.

8. **Financieringsstrategie maken**
   Koppelen aan mobiliteit, woningbouw, Regiodeal, Nij Begun, klimaatadaptatie, groen en gebiedsontwikkeling.

9. **Besluitvorming voorbereiden**
   Collegevoorstel of raadsinformatiebrief met besluitvraag: Station Musselkanaal opnemen als onderzoeksvariant.

15. Conclusie

Station Musselkanaal is een kansrijk project. De ingetekende locatie bij Musselkanaal biedt een serieuze ruimtelijke kans, temeer als het station wordt beschouwd als aanvullende dorpshalte en onderdeel van een bredere gebiedsontwikkeling.

De kracht van het voorstel zit niet alleen in de treinverbinding, maar in de combinatie van:

- betere bereikbaarheid;
- woningbouw;
- dorpsvernieuwing;
- kleinschalige bedrijvigheid;
- groene openbare ruimte;
- betere verbinding met Marktstraat, Spoordok en Stationsstraat;
- een sterke landschappelijke entree van Musselkanaal.

Een station voor Musselkanaal aan de Nedersaksenlijn is een **realistische, onderzoekwaardige variant** en dient ingebracht te worden in de besluitvorming van de gemeente(n) , provincie(s) , ProRail en het MIRT-proces.

Voorgestelde besluitzin:

Betrokken beleidsbepalers worden verzocht om de mogelijkheid van een aanvullende halte Station Musselkanaal, gekoppeld aan een integrale gebiedsontwikkeling ten zuiden van de Marktstraat, op te nemen als onderzoeksvariant binnen de verdere uitwerking van de Nedersaksenlijn en parallel een gemeentelijke gebiedsverkenning voor deze stationsomgeving te starten.

Bronnen: - Stadskanaal/ Musselkanaal Toekomstperspectief
- Masterplan Oost Groningen
- Coalitieakkoord gemeente Stadskanaal dd 29-06-2026
- Openbare bronnen

Masterplan regiocentra



De opgavekaart uit Masterplan regiocentra fase 1



