

Nedersaksenlijn

nu ook van Veendam naar Verona!

Het belangrijkste obstakel voor een spoorlijn naar Stadskanaal tot dusver, is opgelost. Met bijna 150 miljoen euro lijken provincie en rijk voldoende geld op de plank te hebben om de voor modern personenvervoer benodigde opknapbeurt (museumspoorlijn STAR redt zich prima met de bestaande spoorbaan naar Nieuw-Buinen) te financieren.

Bij de stichting Nedersaksenlijn in Ter Apel hopen ze dat de trein in 2030 rijdt, en dat het dan vervolgens niet meer zo lang duurt voordat ook de vervolgplannen worden uitgevoerd. Want een trein van Groningen naar Veendam en Stadskanaal is mooi, maar uiteindelijk moet die doorrijden naar Emmen.

Waar dat nieuwe traject precies komt te liggen, is nog niet duidelijk, maar de betekenis van dat kleine, nu nog ontbrekende stukje spoorrails is groot. En niet alleen omdat de Nedersaksenlijn (Groningen - Enschede) dan binnen bereik komt. Experts wijzen erop dat zo'n traject, mits op de juiste wijze ('compleet') aangelegd, een veel grotere potentie heeft.

Zo zal elektrificatie van de spoorlijn, en het meteen aanleggen van een dubbelspoor, van groot belang zijn voor de toekomstige dienstregeling. Overijssel elektrificeert alle bestaande spoorlijnen en Arriva rijdt op de Vechtdallijn Emmen - Zwolle al jaren met elektrische treinen.

Komt er ook een stroomdraad boven de Nedersaksenlijn, dan wordt de rechtstreekse verbinding van Groningen naar Almelo een inkoppertje voor NS. Met het zo gewenste eindstation Enschede, maar misschien ook wel meteen met een doorgaande trein naar Deventer, Arnhem en Nijmegen.

Zulke nieuwe spoorlijnen maken het spoor aantrekkelijk voor grote groepen nieuwe reizigers en vermindert de druk op het spoor-knooppunt Zwolle. Met een beetje fantasie en elektrificatie van Groningen - Leeuwarden erbij, slaat de reiziger in het Noorden een dubbelslag: dan wordt Emmen - Groningen - Leeuwarden ook een kansrijke optie. En brengt de Bentheimer Eisenbahn vakantiegangers uit Duitsland misschien wel rechtstreeks via Coevorden naar de havens van Eemshaven, Harlingen en, of Norddeich.

Deze particuliere spoorwegmaatschappij (Bad Bentheim - Nordhorn - Neuenhaus) werkt momenteel hard aan het verlengen van die route naar Coevorden. Daar stappen Duitse reizigers straks op de trein naar Emmen of Zwolle, en na de aanleg van de Nedersaksenlijn ook naar Almelo en Groningen.

Noord-Nederlanders krijgt er zo, na Leer, een tweede internationale spoorverbinding met Duitsland bij. Directeur Joachim Berends zegt dat de Duitse trein vanaf december 2026 vanuit Coevorden vertrekt. „Dat is een mooie ontwikkeling voor de grensregio, en een voor-

Nieuwe vrachtroute Veendam - Verona



Bij vertrek van de eerste trein naar Veendam, op 1 mei 2011, hoopte Arriva binnen drie jaar 'door te stoten' naar Stadskanaal. Dat bleek lastiger dan gedacht, maar nu zijn er bijna geen beren meer te zien op die bestaande spoorbaan. Wat betekent dat voor de Nedersaksenlijn?

FRITS POELMAN



De provincie wil dolgraag de oude spoorlijn tussen Stadskanaal en Veendam nieuw leven inblazen. FOTO CORNÉ SPARIDAENS

beeld van Europese samenwerking", aldus Berends. Zijn bedrijf rijdt al lang met vrachttreinen van en naar zijn eigen Euroterminal op de Nederlands-Duitse grens in Coevorden.

Berends verwacht van de Nedersaksenlijn ook een enorme impuls voor het goederentransport per spoor. „Wij zijn, voor wat betreft containervervoer, gericht op Noord en Oost-Europa. Die containers komen uit een heel groot gebied

potentie is enorm. Ik denk dat er straks tweemaal per dag een gezamenlijke shuttle naar Rotterdam vertrekt.”

In de toekomst ziet Berends ook nog wel een goederenlijndienst naar Zuid-Europa ontstaan. „Van Veendam naar Verona. Via Coevorden. Onze grensregio is bij uitstek een gebied waar de economie van Nederland en Duitsland nog kan groeien, en ruimte is op en voor de benodigde infrastructuur. Dat hoeft je in de Randstad niet te proberen.”

Dat de Betuwelijn aan Nederlandse kant zo'n groot succes is dat die 'vol loopt', terwijl de uitbreiding aan de Duitse kant van het spoor stagneert, ziet Berends als waarschuwing om niet te regionaal te denken over spoorinfra en die vooral te zien als onderdeel van langere Europese verbindingen.

„Voor infrastructuur is altijd een vooruitziende blik nodig. Ik kan niet in de toekomst kijken, maar met alle klimaat- en stikstofproblemen mag je verwacht dat het goederentransport per spoor een grote vlucht neemt. Als je daar nu niet in investeert, gaat dat straks slecht. Het is gewoon nodig, ook spoor technisch omdat de andere routes vol lopen. En niet alleen in Nederland.”

Hij gaat zijn eigen spoorbaan voor 2030 elektrificeren. Daardoor hoeven zijn goederentreinen in de toekomst niet meer van locomotief te wisselen in Bad Bentheim of Coevorden. Ook een wens: 'slimme' spoorbogen bij onder meer Zuidbroek, Irrhove en Bad Bentheim ('oostbogen'), zodat de locomotief onderweg niet van ene naar de andere kant van de trein hoeft te verhuizen.

Volgens Berends is elektrificatie financieel interessant: voor de huidige dieselvrachttreinen betaalt hij driemaal zoveel belasting. „Stroom wordt steeds goedkoper, fossiel duurder. Het zou mooi zijn als de Nedersaksenlijn bij aanleg wordt geëlektrificeerd om het zware goederentransport meteen stikstofneutraal te maken”, aldus Berends.

Hij snapt ook wel weer dat de provincie Groningen uit politieke overwegingen ('waterstofregio') waterstoffreinen aanschaft voor het lichte personentreinen. „Maar een waterstoffrein verbruikt ruim drie keer zoveel stroom als een elektrische trein. Eigenlijk is dat een beetje zonde.”

Wat hem betreft hoeft er niet perse een nieuw vrachtspoor tussen Delfzijl / Eemshaven en Veendam te komen, bij de verdubbeling van de N33. Daar wordt over gesproken omdat plaatsen langs de huidige routes, waaronder Groningen en Hoogeveen, niet op vrachttreinen zitten te wachten.

Berends: „Je hoeft niet op elk plekje een spoorlijn te hebben, als er maar goede wegen zijn om de containers naar het spoor te brengen. Dat kan prima over afstanden van 50 tot 75 kilometer, en dat gebeurt ook steeds meer met elektrische vrachtwagens.”

naar Coevorden. Voor ons ligt een kansrijke route tussen de Euroterminal en de diepzee containerhavens in Wilhelmshaven in het verschiet.”

Volgens Berends heeft de Nedersaksenlijn ook grote positieve gevolgen voor Railport Veendam. „Eind jaren '90 vertrokken daar 12 vrachttreinen per week naar Rotterdam. Dat vervoer is bijna helemaal verdwenen, maar Veendam is nog steeds een zeer centraal plekje en de

‘Dat is een mooi voorbeeld van Europese samenwerking’