

Advertentie



[Voorpagina](#) [Nieuws](#) [Sport](#) [Kijk](#) [Luister](#) [Weer](#)

Nog steeds niet genoeg geld voor oplossen 'flessenhals' op spoor bij Meppel



Serge Vinkenvleugel

Gisteren, 16:47 • 4 minuten leestijd



Flessenhals Station Meppel

© serge vinkenvleugel

De 75 miljoen euro die in Den Haag klaarligt voor het oplossen van de problemen op het spoor bij Meppel, zijn toch niet voldoende. Om alle problemen van de beruchte flessenhals Meppel aan te pakken is veel meer geld nodig. Het gaat om tientallen miljoenen, misschien zelfs oplopend tot 100 miljoen.

Van de nu gereserveerde 75 miljoen euro kunnen alleen station Meppel en de sporen ter plekke worden aangepakt. De overwegen op het spoortraject tussen Meppel en Zwolle niet. Gedeputeerde Henk Jumelet (CDA) van verkeer en vervoer wil vooral kijken wat al wel gedaan kan worden. "We hebben afgesproken dat station Meppel in 2030 klaar moet zijn."

Twee flessenhalzen achter elkaar

De flessenhals Meppel zorgt voor twee problemen. Probleem één is dat al het treinverkeer van en naar het noorden langs station Meppel moet. Als daar een storing is, ligt het noordelijke treinverkeer grotendeels stil. Dat is op te lossen met een vierde, extra perron.

Regiodirecteur Danou Veenhof van spoorbeheerder ProRail: "Dan kunnen we de intercity's en de stoptreinen op gescheiden sporen houden. Dat geeft ons meer mogelijkheden om bij te sturen bij storing, vertraging of een kapotte trein. Als alleen station Meppel is aangepakt gaat dat ons zeker al helpen."

Veertien overwegen

Het tweede probleem zijn de veertien overwegen op de spoorlijn tussen Meppel en Zwolle. Als op één van deze spoorwegovergangen iets misgaat, ligt ook het hele treinverkeer van en naar het Noorden plat. Veenhof: "Er is geen andere manier om dan met de trein naar het Noorden te komen." Opheffing van gelijkvloerse kruisingen met het wegverkeer tussen Meppel en Zwolle moet dat oplossen.

Veenhof en Jumelet willen niet zeggen hoeveel van die overwegen weg moeten. Maar volgens Jumelet is wel duidelijk dat hier het grootste financiële probleem ligt. Veenhof: "Als je het hebt over een tunnel of viaduct in plaats van een overweg, praat je al snel over tientallen miljoenen per overweg."

100 miljoen

Staatssecretaris Chris Jansen (PVV) van Infrastructuur zei maandag in de Tweede Kamer dat voor het aanpassen van twee overwegen al 100 miljoen nodig is. Veenhof en Jumelet willen daar niet op reageren. Ze willen eerst kijken welke overwegen de grootste risico's vormen en die dan prioriteit geven als dat lukt.

ProRail heeft van alle overwegen cijfers hoe vaak het bijna mis ging, waar ongelukken gebeuren en waar vaak storingen zijn. De spoorbeheerder heeft ook al een rapport 'Verkenning Maatregelen Meppel' gemaakt, maar dat krijgt RTV Drenthe niet in te zien.

(tekst gaat verder onder het kaartje)



De veertien spoorwegovergangen tussen Meppel en Zwolle

© RTV Drenthe

75 miljoen is maar 60,5

De vorige Tweede Kamer zorgde voor Rijksgeld voor aanpak van de problemen op het spoor bij Meppel. Met moeite kreeg de vaste Kamercommissie in 2022 toenmalig staatssecretaris Vivianne Heijnen (CDA) zover om er geld in te steken. Ze kwam met bijna de helft over de brug, namelijk 35 miljoen. Begin dit jaar regelde de Tweede Kamer nog eens 40 miljoen, tegen de zin van het kabinet, want het geld zou er niet zijn.

Maar tot grote verrassing van het Noorden is die 75 miljoen inclusief BTW, dus eigenlijk ligt er maar 60,5 miljoen om te investeren. Gedeputeerde Jumelet: "We hebben met de staatssecretaris afgesproken dat we verder gaan praten. Iedereen in de regio en ook in Den Haag is ervan overtuigd dat de problemen tussen Meppel en Zwolle moeten worden opgelost."

Maar staatssecretaris Jansen en minister Barry Madlener (PVV) houden bijna bij alle nieuwe infrastructurele projecten stevig de hand op de knip, zo bleek maandag nog eens in de Tweede Kamer. De extra miljoenen losweken die hard nodig zijn, zal daarom een lange weg worden.

Extra intercity's

Het Noorden wil ook al jaren een derde en vierde intercityverbinding, alleen zijn die nog ver weg. Ook als station Meppel en de sporen zijn aangepakt, kunnen die volgens Danou Veenhof van Prorail nog niet rijden. Eerst zijn aan het spoortraject tussen Groningen en Zwolle nog aanpassingen nodig, zoals aan de stroomvoorziening.

Meer treinen vlak achter elkaar betekent meer en ander stroomgebruik. De aanpassingen aan het spoor, die nodig zijn voor voldoende ruimte voor de extra treinen, kosten meer dan 100 miljoen. En dat geld is er niet.



02:29

Niet genoeg geld flessenhals Meppel

**LEES OOK****Zoektocht naar geld voor Nedersaksenlijn, 'tussenonderzoek' naar Lelylijn****LEES OOK****Hele Tweede Kamer snapt probleem van flessenhals Meppel, maar komt het geld er?****Deel dit artikel**

Facebook



WhatsApp



LinkedIn