

IN NEDERLAND

WIJRD DUK W.DUK@TELEGRAF.NL



Als het aan Melle Mulder (l.) en Henk Kwak ligt, komt er een rechtstreekse spoorlijn tussen Groningen en Enschede: de Nedersaksenlijn.
FOTO ROBERT HOETINK

Nieuwe 'ijzeren ruggengraat'

Om het Noord-Oosten van Nederland beter te ontsluiten moet er een rechtstreekse spoorverbinding komen tussen Enschede en Groningen, vinden regionale ondernemers, politici, bestuurders en 'gewone' burgers. De Nedersaksenlijn moet voor dit gebied een nieuwe 'ijzeren ruggengraat' worden.

Mijn dochter was 15 en deed er twee uur en een kwartier over om van Ter Apel op haar mbo-opleiding in Groningen te komen", zegt ondernemer Melle Mulder (53). "Ze was nog te jong om op kamers te gaan. Maar hoe houd je zo'n kind thuis als ze dagelijks zo veel moet reizen?" Zo is het begonnen, enkele jaren geleden: uit ergernis over de slechte ov-verbindingen in dit deel van Nederland nam Melle Mulder met anderen het initiatief voor de Nedersaksenlijn. Ondernemers, politici, bestuurders en 'gewone' burgers sloten zich aan. "De opkomst op de eerste informatiebijeenkomst was overweldigend", zegt woordvoerder van de Stichting Nedersaksenlijn Henk Kwak (73). "We rekenden op een man of vijftig, maar er kwamen wel 250 opdagen. Dat hadden we niet verwacht."

De Nedersaksenlijn moet de universiteitssteden Enschede en Groningen rechtstreeks met elkaar verbinden en deze perifere regio een sociaal-economische boost geven. Melle Mulder, die ontvangt in zijn als *man cave* ingerichte kantoorruimte op een bedrijventerrein bij Ter Apel, ziet het al helemaal voor zich. Het Noord-Oosten, aan de grens met Duitsland, kan dankzij

de spoorlijn een bruisende regio worden, denkt hij, aantrekkelijk ook voor mensen uit de Randstad, die de drukte willen ontvluchten. "Hier is nog ruimte om te wonen en te werken, hoewel de huizenprijzen hier ook enorm zijn gestegen. Maar om terug te komen op mijn dochter: het verandert natuurlijk alles als zij met de trein binnen een half uur in de stad Groningen staat."

Stagiairs

En ook vice versa, zegt Henk Kwak, gepensioneerd ondernemer. "Het was altijd lastig om hier stagiairs te krijgen wegens die onmogelijke reistijden. Dat zal dan hopelijk ook veranderen." Mulder: "Alle ondernemers die ik spreek, van Coevorden tot Almelo en hier over de grens, zeggen: handjes, handjes, handjes. We komen handen tekort. De Nedersaksenlijn kan ervoor zorgen dat goed opgeleide jongeren hier willen blijven wonen en werken."

Voor een juist begrip: er lopen al spoorlijnen tussen de verschillende punten op het traject Enschede-Groningen. Alleen niet tussen Emmen en Musselkanaal, een stuk van zo'n 26 kilometer. Om de Nedersaksenlijn *up-to-date* te krijgen, zijn daarom niet alleen aanzienlijke investeringen nodig in het bestaande spoor, maar moet die 26 kilometer

spoorlijn geheel nieuw worden aangelegd. En dat tracé, vinden Mulder en Kwak, moet vanzelfsprekend lopen via 'hun' Ter Apel.

"Als ik hier door het dorp loop, vragen mensen mij: wanneer komt het spoor er? Er zijn geen tegenstanders van de Nedersaksenlijn", zegt Henk Kwak. "Op die ene meneer na, die vindt dat zijn huis te dicht bij het spoor komt te staan."

Inderdaad putten lokale en regionale politici en bestuurders, tot aan de burens in Duitsland, en ook vervoerders zich uit in aanbevelingen. Wie kan er ook tegen de aanleg zijn van een 'schone' spoorlijn, in tijden waarin het klimaat moet worden gered?

En de kosten dan? De ramingen lopen inmiddels op tot liefst een miljard euro. "Dat zijn heel forse investeringen, maar we spreken wel over de sociaal-economische ontwikkeling van een heel gebied", zegt Alwin te

Rietstap (42), wethouder voor de CU in Hardenberg. Te Rietstap, opgegroeid op een boerderij in Kloosterhaar, is een man van de regio. "De spoorlijn kan het Noord-Oosten een enorme impuls geven", denkt hij.

De wethouder droomt van nieuwe bedrijvigheid langs het spoor. "Hubs waar onderzoek, onderwijs en overheid samenkomen ten gunste van onze ondernemingen. Waar afgestudeerden uit Groningen en Enschede terecht kunnen en met Hardenberg als spoorwegknooppunt. Als je kijkt waarom bedrijven zich in een bepaald gebied vestigen, dan is een heel goede infrastructuur noodzakelijk. Je ziet bovendien dat de trein in die afweging steeds belangrijker wordt."

Een domper voor de lobbyisten is dat de Nedersaksenlijn in tegenstelling tot de Lelylijn, die de Randstad met Groningen en Leeuwarden moet verbinden, niet in het regeerakkoord is opgenomen. De Lelylijn geldt als de kern van een ambitieus Deltaplan voor het Noorden, dat in politieke, bestuurlijke en ondernemerskringen op brede steun kan rekenen. Aan de totstandkoming van die snelle spoorverbinding is nieuwbouw verbonden van 220.000 extra woningen in Friesland, Groningen, Drenthe en Flevoland.

Alwin te Rietstap: "De Lelylijn is heel erg een forensenlijn, die Groningen via de polder dicht bij Den Haag brengt. De Nedersaksenlijn heeft veel meer een functie in de regio, ook via de verbinding naar Duitsland."

Dat beeld, dat het leven van burgers aan de Nedersaksenlijn zich vooral in deze regio afspeelt en dat de Randstad voor hen vaak een ver-van-m'n-bed-show is, bevestigen Melle Mulder en Henk Kwak. Mulder: "Ik kom zelden in de Randstad of op Schiphol. Van hieruit ben ik snel bij verschillende vliegvelden in Duitsland, je draait hier zo de Bundesautobahn A31 op. Onze kinderen gaan uit over de grens in Duitsland."

Mulder wil dat de Stichting Nedersaksenlijn, die van onderop is opgebouwd, regionaal zelfbewustzijn uitstraalt. "Geen Calimero-ge-drag, dat hebben we vanaf het begin met elkaar afgesproken: geen 'ja, meneer', 'nee, meneer', 'goed, meneer'."

Henk Kwak verwijst naar de vermerende beelden van Groningers, die recent urenlang in de rij stonden om een aanvraag in te kunnen dienen voor een aardbevingsschade-vergoeding van tienduizend euro. In veel gevallen tevergeefs, want het geld was op.

Opstand

Kwak: "Hoe krijgen lokale politici het voor elkaar om daarmee akkoord te gaan? Gelukkig kwam de bevolking wel in opstand." Mulder: "Wees trots. Zeg: hier staan we voor."

In 2035 moet de Nedersaksenlijn operationeel kunnen zijn, hopen de voorstanders. In Hardenberg sorteren ze alvast voor op die nieuwe tijd. Wethouder Te Rietstap: "We ontwikkelen de stationsomgeving samen met het bedrijfsleven, een plan waarin ook het nieuwe Saxenburgh Medisch Centrum een rol speelt. Conjunctuur volgt infrastructuur. Zo is het, niet omgekeerd."

