

Het kabinet wil een nieuwe spoorlijn aanleggen dwars door de Veenkoloniën, van Emmen naar Veendam: de Nedersaksenlijn. *Dagblad van het Noorden* bewandelde de route vast en sprak tientallen bewoners, experts en belanghebbenden langs de lijn.

Het traject van de nieuwe, nog aan te leggen spoorlijn dwars door de Veenkoloniën, van Emmen naar Veendam. In deze bijlage het verslag van de verkenning van het eerste deel. De komende weken volgen de andere drie.

TEKST AREND VAN WIJNGAARDEN  
FOTO'S BOUDEWIJN BENTING

**D**e meeste mensen die ik tegenkom krijgen een twinkeling in hun ogen. „Zou het echt? Een trein, hier? Fantastisch, liever vandaag dan morgen. Maar hoe?”

Het wil nog niet echt doordringen tot het merendeel van de bewoners langs de lijn, maar er zijn nu toch echt serieuze plannen een moderne trein te laten rijden dwars door de Drents-Groningse Veenkoloniën. Als politiek verslaggever schrijf ik regelmatig over de debatten en plannen voor deze Nedersaksenlijn. Deze zomer besluit ik te wandelen over het meest waarschijnlijke tracé; van Emmen, langs Nieuw-Weerdinge en Ter Apel naar Stadskanaal.

Ik zie in de dorpen een bijzondere mengeling van enthousiasme, trots en ongelooft. Maar ook angst voor 'een trein door mijn tuin'.

#### DOOR DE TUIN

Typierend is het spoor dat in Musselkanaal letterlijk door een tuin loopt. Als ik er langsloop, op de grens van Valthermond en Musselkanaal, is bewoner Karina van Keulen net

het gras aan het trimmen op de rails naast haar huis.

Het oude spoor van Veendam naar Musselkanaal, dat de laatste jaren nog als museumspoorlijn in gebruik was, eindigt in haar gazon. Het stukje grond hebben zij en haar man een jaar of wat geleden kunnen kopen van de overheid. De rails door het gemaaid gras zijn bijna een toeristische attractie. Aan de ene kant van de weg lijkt het spoor op te houden voor een oude spoorbrug. Op de stoep en achter een groot wit hek lopen de rails gewoon verder het gras in. Ze vindt het zelf ook best mooi en houdt de rails netjes bij.

Maar een moderne trein door haar tuin? Ze kan het niet geloven. „Een treinverbinding Groningen-Ter Apel, ik snap dat”, zegt Van Keulen. „Dat zou heel goed zijn voor dit hele gebied. Zorgen dat er hier meer *dieverdatsie* komt. Maar hier pal langs ons huis? Dat wordt wel lastig.”

#### OVERLAST

Het tekent de houding van veel inwoners van de Veenkoloniën. Ze zouden het prachtig vinden als het gebied eindelijk eens goed openbaar vervoer zou krijgen. Maar ze moeten er zelf geen last van hebben.

Met die overlast lijkt het bij de Nedersaksenlijn redelijk mee te gaan vallen, in vergelijking met veel andere grote projecten. Er is veel ruimte in het gebied. Het overgrote deel van het tracé kan ver van alle bebouwing. Langs moderne autowegen zoals de N391 (Emmen-Ter Apel), die toch al ver van de bebouwde kom zijn gelegd, en waar grond toch al in bezit van de overheid is. Een deel kan ook vlak bij hoogspanningsmasten, waar toch al geen bebouwing mag zijn.

Maar er zijn ook een paar lastige stukken, in Emmen en door de bebouwde kom van Musselkanaal en Stadskanaal. Daar gaat vast nog heel wat discussie over komen.

#### PROTESTEN

Het eerste stuk vanaf het station Emmen richting Ter Apel zou door bosgebied de Emmerdennen moeten en dan om de zandplas Broken Circle heen. Dat is een natuurrijk en omstreken gebied. In de jaren 80 van de vorige eeuw zou er een deel van de Rondweg van Emmen doorheen moeten maar de plannen voor dat 'vierde kwadrant' gingen na protesten niet door.

Voor het lange rechte stuk langs de grens van Groningen en Drenthe, de oude Semsli-

# Een trein dwars door de Veenkoloniën

Wandelen langs de mogelijke Nedersaksenlijn van Emmen naar Veendam.

FOTO: BOUDEWIJN BENTING



Het spoor tussen Musselkanaal en Stadskanaal.



Karina van Keulen met het oude spoor in haar tuin. In de achtergrond de oude spoordraaibrug en het stootblok.



Ik zie in de dorpen een bijzondere mengeling van enthousiasme, trots en ongeloof. Maar ook angst voor 'een trein door mijn tuin'

nie bij Musselkanaal en Stadskanaal, zou een logische route het oude museumspoor zijn, dat van Veendam via Bareveld en Stadskanaal naar Musselkanaal loopt. Omdat dat te dicht langs woningen loopt, gaan de plannenmakers er nu van uit dat het nieuwe spoor niet over de oude lijn gaat maar een meter of 100 buiten de bebouwde kom, dus verder richting Drenthe. De trein zou nooit 130 of 140 per uur mogen rijden als-ie te dicht langs huizen zou komen.

#### VERKENNENDE FASE

Wat er precies voor tracé komt, is nog helemaal onzeker, verzekeren de beleidsambtenaren van het projectteam Nedersaksenlijn. Eerst is nu nog de verkennende fase van het zogenoemde MIRT-onderzoek bezig. Een onderzoek naar nut, noodzaak en haalbaarheid van de lijn. Of het technisch überhaupt mogelijk is.

Die onderzoeken zien er allemaal goed uit.

De zes bedrijven die er aan werken, leveren ze binnenkort op. En 6 november krijgt de nieuwe staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat het MIRT-onderzoek aangeboden.

Daarna volgen onderzoeken naar waar de lijn precies komt. Er zijn daarvoor verschillende alternatieve tracés in beeld. Vanaf Stadskanaal bijvoorbeeld schuin door het gebied rechtstreeks naar Emmen. Schuin door lintdorpen zoals Valthermond heen.

Een ander tracé loopt evenwijdig aan de lintdorpen boven Tweede Exloërmond langs, tussen de dorpen Valthe en Weerdinge naar Emmen. En het derde tracé volgt de vrij nieuwe autoweg N391, evenwijdig aan lintdorp Nieuw-Weerdinge naar Ter Apel, waar dan vlak onder het azc een station gepland is.

Dat derde tracé lijkt het meest logisch, erkent eigenlijk iedereen die bij de Nedersaksenlijn betrokken is. Dat ben ik dus wandelend gaan verkennen.

>>

**E**erst wandel ik een prachtig stukje bos door, dat met recht lommerrijk genoemd mag worden. Dan sla ik rechtsaf dwars door grasland en om een met hekken afgesloten bosgebiedje rond een zandplas heen, *the Broken Circle*.

Dat valt dus niet mee. *Don't try this at home*.

Het nieuwe kabinet heeft de Nedersaksenlijn in zijn hoofdlijnenakkoord gezet als hoge prioriteit. Verder staan daar niet zo gek veel nieuwe spoorprojecten in, dus het is Den Haag menens om het grensgebied van Groningen en Drenthe eindelijk eens een opper te geven.

Ik besluit de route van de nieuwe lijn te wandelen. Dik 29 kilometer in drie etappes. Moet te doen zijn.

Nu houdt de trein nog op in Emmen. Achter het wat slonzige jarenzestigstationsgebouw is nog een rangeerterrein en dan eindigt het spoor bij een stootblok.

#### TRAM

In vroeger jaren liepen hier nog spoorlijntjes verder Drenthe in, richting de toeristisch aantrekkelijke zanddorpen Weerdinge en Valthe. De 81-jarige meneer Jeurink die in Heidehiem woont, even verderop aan het wandelpad, weet het nog goed. „Een tram over de Weerdingerstraat en heel grote treinen hier over het spoor”, wijst hij het bos in. „Dat kon toen nog. Nu is het wel mooi bos geworden.”

De Noordoosterlocaalspoorweg heeft hier een tijd gereden, van begin zoste eeuw tot vlak na de Tweede Wereldoorlog. De NOLS werd overgenomen door de Nederlandse Spoorwegen die de lijnen afbouwde, tot protest van bestuurders uit Groningen en Drenthe. Op delen van de lijnen reden nog een tijd lang treinen, net als op verschillende tramlijntjes.

In Weerdinge en in Valthe zijn nog oude stationsgebouwen die al jaren dienst doen



Het Appeltje bij Emmen.



Een spoorlijn langs de Drentse zanddorpen.



De kerk van Zandberg.

“

## Oude stationsgebouwen die al jaren dienst doen als woningen

als woningen, en er zijn straatnamen met spoor en station erin. Zo zijn er verspreid door het hele gebied van de Veenkoloniën oude spoordijkjes, bruggen en bomenrijen die aan oude spoorlijnen doen denken. Maar een groot deel daarvan is verdwenen. Er zijn bedrijven of huizen op gebouwd. Of natuurgebiedjes aangelegd.

#### HIER?

Al sinds de jaren 60 eindigt het spoor bij het station in Emmen. Na het stootblok is een hek en dan heeft Autoplein Emmen er zijn tweedehands auto's gestald. Pal daarna wordt het oude spoor weer een beetje zichtbaar door een wandelpaadje van Recreatieschap Drenthe, dat over een spoordijk door een uitloper van de Emmerdennen loopt.

Het grind op het wandelpaadje is nog van het oude rangeerterrein, weet bewoner Kees ten Hoor. De achtertuinen van een stuk of vijf bungalows hier grenzen aan het wandelpad.

De Nedersaksenlijn hier? Hij heeft er wel over gehoord maar kan het zich niet goed voorstellen. Zo dwars door het bos en de natuur? Zo direct langs hun tuinen? „Dat lijkt me niet zomaar kunnen”, meent Ten Hoor. „Ik dacht eerder dat ze die trein bij station Emmen-Zuid af laten buigen en dan verder, via de Rondweg of zo.”

Toch wil de gemeente Emmen het liefst een trein via Emmen Centraal. Dicht bij het centrum. Er zijn al vage plannen het station een flinke opknappbeurt te geven. Mag wel eens. Maar dat wordt pas echt interessant als er een doorgaande trein komt te lopen.

Dat kan ook vanaf Emmen-Zuid, hoopt bewoner Ten Hoor, die immers liever geen trein achter zijn huis wil. Station Emmen-Zuid is volgens hem al bijna drukker dan Emmen-Centrum, met al die nieuwe woonwijken die daar zijn gebouwd zoals de Rietlanden, Delftlanden en Parc Sandur.

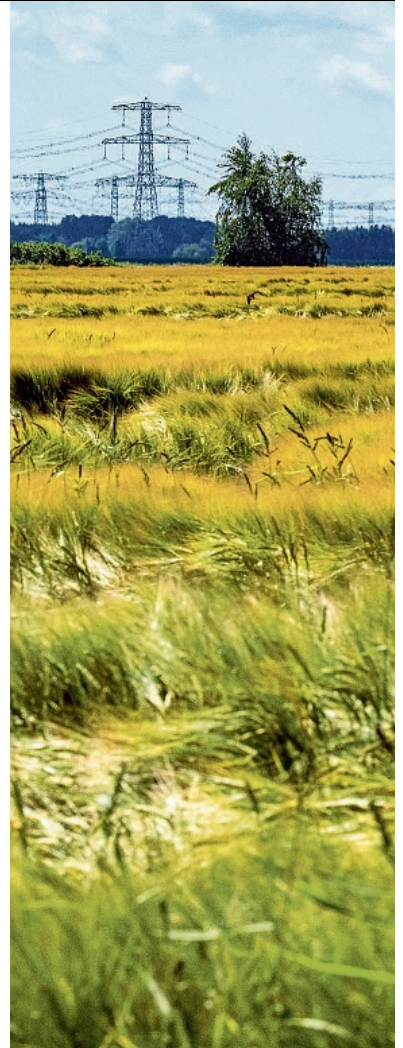
#### AMBTENAREN

Terwijl ik verder wandel, het bosgebiedje in, bel ik met de mensen van de Stichting Nedersaksenlijn en het Projectteam Nedersaksenlijn. De stichting, dat zijn vrijwilligers vanuit vooral Ter Apel die de Nedersaksenlijn promoten. Het projectteam is het officiële overheidsorgaan, een club ambtenaren van de provincies en het ministerie die de plannen maken.

Officieel is er nog niets bekend over de route, verzekeren ze me. Maar even doorvragen leert dat er wel degelijk nagedacht wordt over een tracé dat het meest kansrijk lijkt. Dat loopt toch echt na het station Emmen-Centraal rechtdoor. Over de oude spoordijk in de richting van Weerdinge, dus eventjes door de randen van het stukje Emmerdennen daar. En dan met een ruime bocht om de zandafgraving the Broken Circle heen naar de autoweg N391.

#### LEVENSGEVAARLIJK

Daar loop ik dus vast. Ergens tussen het bos



Lekker is dat. Ik ben nog geen uur onderweg of ik loop al hopeloos vast in een ondoordringbaar moerassig bosgebiedje. Hier moet dan het ontbrekende deel van de spoorlijn Emmen-Groningen beginnen, de 'missing link' van 29 kilometer die de Nedersaksenlijn mogelijk maakt. Ik loop de eerste etappe van de wandeling langs de Nedersaksenlijn.

TEKST AREND VAN WIJNGAARDEN  
FOTO'S BOUDEWIJN BENTING



Margriet Speulman en Paul Kamps.

# Raast er straks een trein door de Emmerdennen?

en de zandplas. De Broken Circle is een stukje landschapskunst, in 1971 als kunstproject aangelegd door architect Robert Smithson. Omdat het er lekker zwemmen lijkt, maar in werkelijkheid levensgevaarlijk is, staan er hoge hekken omheen. Het hele gebiedje is lastig bereikbaar.

Dus ik loop terug en neem een wandelpad door de Emmerdennen en wandel daarna weer naar het noorden, richting de autoweg. Bij een bocht in die N391 weet ik de weg te bereiken, dwars door een stukje akkerland.

Er is een breed stuk grond naast de autoweg waar je voor mijn gevoel zo een trein zou kunnen laten rijden. Daar gaan ook bewoners van Nieuw-Weerdinge van uit. Er

is een rij bomen en struiken, een brede sloot en daarnaast een schouwpad.

## SCHOUWPAD

Ik ploeg kilometers lang door hoog gras over het schouwpad naast de N391, het lange stuk langs Nieuw-Weerdinge in de richting van Ter Apel. Even verderop heb ik afgesproken met Annemarie Leeman aan de Siepelveenwijk. Dat is een soort ruim opgezet lintdorp, een wijk van Nieuw-Weerdinge.

Vanuit haar achtertuin heb je zicht op de autoweg N391 en de windmolens en hoogspanningsmasten daar achter. Alles op ruime afstand, een meter of 900. „Maar toch hebben we best last van het verkeer op de autoweg”, zegt ze. „Dat zal met een trein niet anders

zijn. Maar ik hoop dat ze het netjes inpassen zodat de overlast minder is.”

De Siepelveenwijk heeft al genoeg last van de windmolens verderop, al is dat uiteindelijk best meegevallen, zegt Leeman, die ook in Plaatselijk Belang Nieuw-Weerdinge zit. Ze hebben er vooral last van autoverkeer dat van de autoweg zo de smalle rechte wegen in het dorp binnenrijdt. Verderop is ook nog een geluidssportcentrum, voor karten en motorcrossen. Dus ze zijn er wel wat gewend.

De trein vindt ze op zich prima. „Dat is wel goed voor de ontwikkeling van het gebied. Misschien kunnen ze de overlast beperken door een geluidswal of een verdiept tracé. Als het gebeurt, prima, als ze maar rekening houden met de omwonenden.”



‘Als ze maar rekening houden met de omwonenden’