

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. Vandaag de vierde en laatste etappe: Stadskanaal wil wel. Maar tussen droom en daad staan wetten in de weg en praktische bezwaren.

Verlaggever Arend van Wijngaarden verkent in vier delen het traject van de nieuwe nog aan te leggen spoorlijn dwars door de Veenkoloniën, van Emmen naar Veendam. Vandaag het vierde en dus laatste deel.

## Stadskanaal en de trein: stilstand is achteruitgang



Projectleiders Paul Kamps en Margriet Speulman.



TEKST AREND VAN WIJNGAARDEN  
FOTO'S BOUDEWIJN BENTING

**T**ot nu toe leken negatieve reacties tegen de Nedersaksenlijn die ik onderweg tegenkom vooral van 'import' te komen. Van mensen van ver die voor hun rust in een rustige vrijstaande woning in dit gebied zijn komen wonen, en die het vooral rustig willen houden. Terwijl bewoners die hier geboren en getogen zijn juist vaak ontwikkeling willen.

De 36-jarige Aart de Boer is er zo een. Hij is geboren en getogen in Stadskanaal en eigenaar van vastgoed-onderhoudsbedrijf NB Plus Groep en lid van de ondernemersvereniging in Stadskanaal. „De trein en verdere ontwikkeling van dit gebied zou heel goed zijn voor de ondernemers en de bevolking”, vindt hij.

„Er wordt hier veel met een beetje weemoed gekeken naar de treinen die hier vroeger waren en de bedrijvigheid. Er heerst dus wel ongeloof of er echt een nieuwe trein kan komen. Maar het komt nu zo dichtbij, deze kans moeten we grijpen.”

Deze regio heeft allerlei economische kansen, vindt De Boer. Maar nu is het te afgelegen voor studerende jongeren en is het hele gebied aan het vergrijzen. „Ik zie het in mijn eigen bedrijf ook dat het lastig is stagiaires en jong personeel te krijgen.”

Toch hoort hij ook wel mensen die minder enthousiast zijn. „Ik zou zeggen: stilstand is achteruitgang. Als je wilt dat alles bij het oude blijft, sterft het langzaam uit. Of je groeit, of je gaat dood.’ Hij ziet het aan het straatbeeld in andere steden, zoals Assen. „Veel meer jonge mensen, meer leven. Dat gun je de bevolking hier ook. Het is hier toch echt langzaam achteruit aan het gaan. Dat moeten we keren. Er zou zo veel moois kunnen ontstaan als hier een station met voorzieningen komt, en een aantal keer per uur een snelle trein.”

Dat wil niet iedereen. Buurtbewoonster Ina Rozema komt nog even aanlopen. Ik sprak haar eerder al. Ze woont alweer 36 jaar in een wit huisje bij de spoorwegovergang naar Nieuw-Buinen en zit totaal niet te wachten op versterking van haar rust.

Ze was nog iets vergeten te zeggen: „Let op de dieren. Er leeft van alles rond dit oude spoor. Waarom wil de mens altijd meer voor zijn extra gemak? Gun de dieren ook eens wat plaats en rust.”

Goed, genoteerd. Ik loop verder naar het noorden. Het overgrote deel van het oude museumspoor loopt zeker tientallen meters van de dichtstbijzijnde huizen. Maar halverwege het stuk langs Stadskanaal, ter hoogte van de Stationslaan, staan drie nieuwbouwwoningen vlak tegen het spoor.

#### STOOMTREIN

Aart de Boer woonde hier tot voor kort nog met veel plezier. „We zijn weg gegaan omdat we iets anders vonden, dat had niet met het spoor te maken. Soms een keer een stoomtrein voorbij is juist wel leuk. Maar ik kan me voorstellen dat de mensen die er nu wonen niet zitten te wachten op een echte trein. Daar moet iets voor gevonden worden, een omlegging of een lus verder het land in.”

Dat is inderdaad een van de mogelijkheden, hoor ik van de projectleiders Margriet Speulman en Paul Kamps die ik een paar kilometer verderop bij het spooreplacement van de museumlijn STAR spreek. „We zijn nog niet toe aan de tracékeuze. Nu is het MIRT-onderzoek naar haalbaarheid, nut en noodzaak nog bezig.”

Het MIRT-onderzoek wordt komend najaar afgerond en aan de nieuwe staatssecretaris aangeboden. Maar de vooruitzichten zijn gunstig, de lijn lijkt technisch haalbaar en het nut is aantoonbaar. „Als je niks doet, kachelt

dit gebied achteruit. Voor de brede welvaart van de bevolking is een impuls noodzakelijk”, vat Kamps samen.

De 55-jarige geograaf Speulman woont in Tynaarlo en was eerder projectleider van het Deltaplan voor het Noorden. De 47-jarige planoloog Kamps is senior adviseur openbaar vervoer en spoor en leidde projecten zoals de spoorlijn naar het Duitse Bentheim vanaf Coevorden.

Ze genieten van al het enthousiasme en de positiviteit die ze tegenkomen over de Nedersaksenlijn, vertellen ze als we over het emplacement van de STAR lopen. Binnen in het historische stationsgebouw laten ze grote plattegronden zien van waar de trein kan komen lopen.

In grote meerderheid staat de bevolking vierkant achter de plannen, merken zij. „Waarom ligt dat ding er eigenlijk nog niet?’, krijgen we te horen.” Speulman heeft het over de „stille trots van het gebied”. „Mensen schreeuwen niet zo van de daken. Maar er is een enorme kracht in de regio die goed gebruikt kan worden om mooie ontwikkelingen in gang te zetten.”

Zij en hun collega's van de provincies, het ministerie en de zes bedrijven die in een consortium aan het MIRT-onderzoek werken, zijn wel wat nieuwe infrastructuur-plannen gewend. „Vaak is er ook wel wat weerstand en ligt het hier en daar lastig. Dat zie je hier veel minder. Dat is voor ons prettig werken.”

#### LANGE ADEM

Maar spoorprojecten zijn plannen voor de lange adem. Het idee voor de aanleg van de ontbrekende schakel tussen Emmen en Stadskanaal ligt er al vele jaren, maar bleef altijd een luchtkasteel. Sinds de politieke wind anders is gaan waaien met meer geld en aandacht voor de regio, ligt het anders. En door de vrijwilligers van de Stichting Nedersaksenlijn, met de Ter Apeler ondernemer Melle Mulder voorop, is het idee van de Nedersaksenlijn die Twente en Duitsland met Groningen verbindt helemaal in een stroomversnelling gekomen.

„Het komt nu dichterbij. Maar spooraanleg kost veel tijd. Er zijn allerlei technische voorwaarden en regels.”

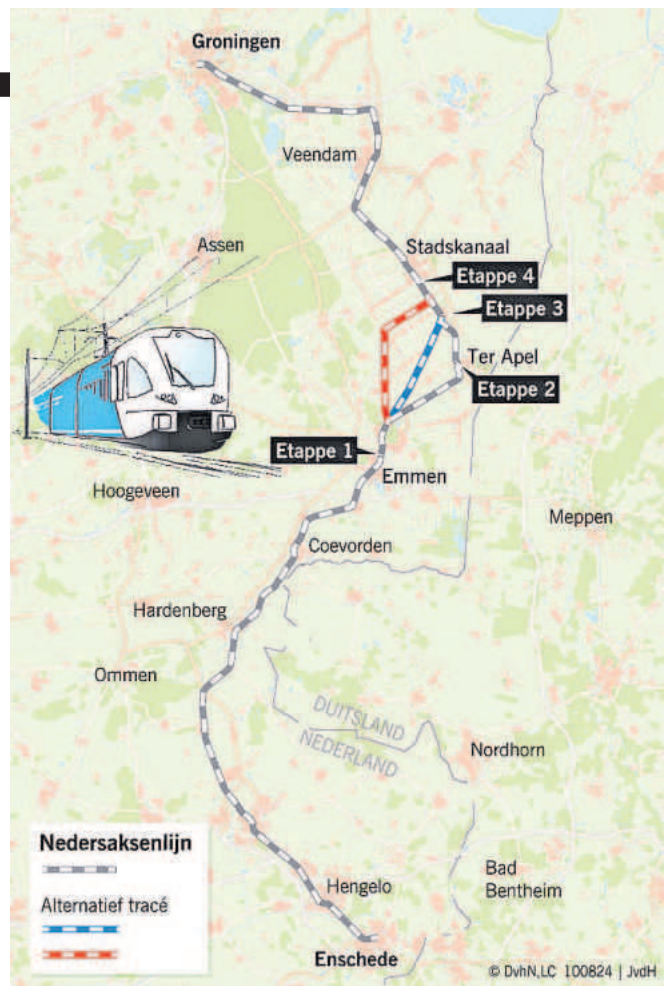
En er is nog van alles uit te zoeken. Ze gaan nu nog uit van enkel spoor met hier en daar stukjes dubbel voor elkaar passerende treinen. Er zou twee keer per uur een sneltrein moeten rijden, die vanuit Leeuwarden via Groningen en Emmen doorrijdt naar Almelo. Maar het vernieuwde spoor richting Emmen is bijvoor-



Een spoorwegkunstwerk.



Het oude stationnetje in Stadskanaal.



beeld elektrisch, dus zou er bovenleiding moeten komen. Kost weer een lieve duit.

En hoe zit het met de sneltreinen en op welke stations stoppen die? Het plan is nu nog in ieder geval twee keer per uur een sneltrein. „Uiteindelijk zouden we natuurlijk graag meer treinen willen, een sneltrein en misschien tussendoor ook een stoptrein”, zegt Speulman. „Maar dat is voor later. We moeten eerst maar zien dat ie rijdt, anders rekenen we het hele plan kapot.”

#### VERBODEN TE LOPEN

Als beide projectleiders weer vertrokken zijn, wandel ik nog even verder in noordelijke richting. Hier rijdt in het toeristische seizoen iedere zondag de stoomtrein in de richting van Barendrecht en Veendam. De rails is hier ook duidelijk veel beter onderhouden.

Aan het eind van het spooreplacement kom ik alleen niet verder. Er staat een groot hek bij de Gasselterbrug. „Logisch want je mag hier helemaal niet lopen”, zegt Anne de Vries van de STAR.

Hij schrikt een beetje als hij hoort dat ik de afgelopen dagen het hele stuk vanaf Musselkanaal over het oude spoor heb gelopen. Zoals zo veel mensen daar wandelen en hun hond uitlaten.

Lopen op het spoor is wettelijk verboden, je kan er een flinke boete voor krijgen, houdt De Vries me voor. Dat de door planten overwoekerde rails ten zuiden van Stadskanaal eruit zien alsof er nooit meer over gereden wordt, doet er niet toe. „Er zou zomaar een trein kunnen komen.”

De STAR rijdt in praktijk eigenlijk alleen over het andere deel, tussen Veendam en Stadskanaal. Maar ook daar alleen in vakanties en op zondag. Dus wandelen er helaas ook wel eens mensen over dat stuk spoor. „Pas nog wandelde er iemand die niks door had. Onze machinist trok maar aan de toeter, het moet een enorm lawaai gemaakt hebben. Het was iemand die het gebied niet kent en die met zo'n koptelefoon met noise cancelling op liep, hij had niets door.”

Nog een geluk dat die stoomtrein maximaal 40 kilometer per uur mag. De hoofdconductor stapt vlak voor spoorwegovergangen altijd even uit en waarschuwt met een vlag het verkeer. „Bepaald niet onnodig”, merkt De Vries. „Je staat er versteld van hoeveel auto's toch gewoon door willen rijden. Mensen zijn er blijkbaar helemaal niet meer aan gewend dat er een trein over het spoor rijdt hier.”

“  
Een station met voorzieningen zou mooi zijn



Aart de Boer en verslaggever Arend van Wijngaarden op het spoor in Stadskanaal.