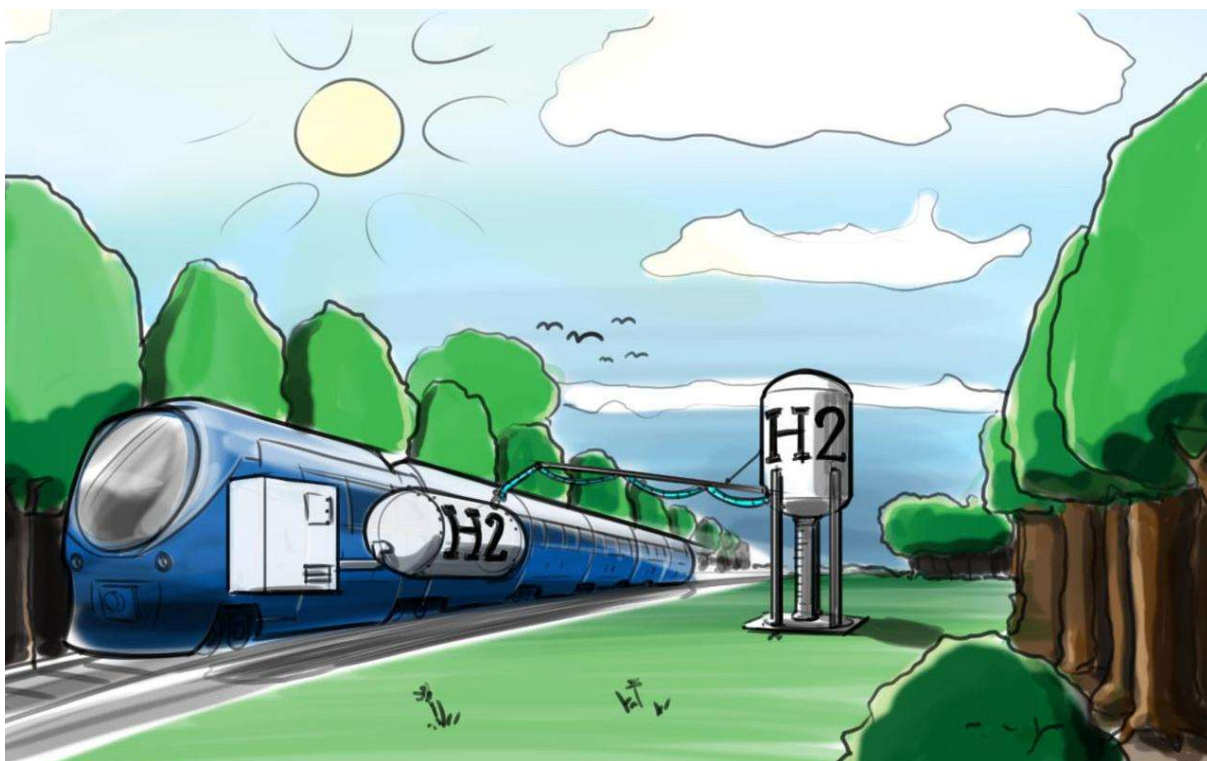


# 'Haal waterstoftrein naar Drenthe, dat is een uitkomst voor de Nedersaksenlijn'

Rijden met een elektrische trein zonder dat je dure bovenleidingen nodig hebt. Een uitkomst, vindt Statenlid Jos Schomaker. Hij stelt voor de waterstoftrein in te zetten op de Nedersaksenlijn.



Een waterstoftrein tankt waterstof en zet die om in stroom. Zo heb je dus geen vieze diesel nodig en evenmin een zware accu voor de opslag van elektriciteit. Illustratie DvhN

Drenthe moet een voorbeeld nemen aan Groningen, stelt Schomaker in schriftelijke vragen aan het provinciebestuur. De buurprovincie schraapt 52 miljoen euro bij elkaar voor de aanschaf van vier waterstoftreinen. Die

zouden dan in de loop van 2025 kunnen gaan rijden. Er zijn al experimenten gehouden op de lijn Groningen - Leeuwarden.

Waterstof kun je omzetten in elektriciteit. Een waterstoffrein rijdt dus eigenlijk op stroom, net als een waterstofbus of -auto. Dat heeft veel voordelen ten opzichte van dieseltreinen: minder lawaai en geen uitstoot van uitlaatgassen. Als je ook nog de waterstof opwekt met elektriciteit uit wind of zon, heb je helemaal een milieuvriendelijke oplossing.

Veel regionale spoorlijnen zijn niet voorzien van een bovenleiding. Daar kun je dus wel met een waterstoffrein op rijden, maar niet met een gewone elektrische trein. Zo'n bovenleiding vergt een fikse investering, daarom ziet Schomaker veel kansen om de waterstoffrein in Drenthe in te zetten.

## Goedkoper zonder bovenleiding

De Nedersaksenlijn, die Groningen en Enschede via Emmen en Oost-Groningen met elkaar moet verbinden, staat hoog op het verlanglijstje van Drenthe. Hoewel een deel van het traject er al ligt, zou het toch 500- tot 600 miljoen euro kosten om die aan te leggen. Als er dan geen bovenleiding nodig is, kan dat een stuk goedkoper, denkt Schomaker.

De discussie over de voordelen van de waterstoffrein speelt al enige tijd. Het is echter te gemakkelijk om te denken dat je een bovenleiding bij de Nedersaksenlijn wel achterwege kunt laten, schreef de Groningse publicist Frank Menger in deze krant.

De Nedersaksenlijn moet het Nederlandse spoor ook beter aansluiten op het Duitse, redeneert hij. Dan kon het wel eens een slechte zet zijn om geen bovenleiding aan te leggen, waarschuwt hij. Want dan kunnen er alleen regionale waterstofftreinen op rijden en geen gewone Duitse treinen. Hij wijst op de plannen voor de *Wunderlinie* tussen Groningen en Bremen, waar treinen 200 kilometer per uur moeten rijden. Dat lukt niet zonder bovenleiding, stelt hij.

„Toch denk ik dat we er goed over moeten nadenken over de voordelen van de waterstoffrein”, reageert Schomaker. „Dat hoeft betere spoorverbindingen met Duitsland niet in de weg te zitten. In het Noorden zijn we ver met waterstof, denk aan de grote fabriek die in Emmen komt. Groningen is de eerste provincie die met waterstofftreinen begint, daar moeten we als Drenthe op inhaken. Met de ervaring die wij opdoen, kunnen andere provincies dan weer hun voordeel doen.”