

Beter spoor

Maak het Mee

Burgemeester
Eric van Oosterhout



Natuurlijk kon ik het niet laten. Als je op een podium staat met een Duitse burgemeester, blijft het leuk om even te vragen hoe het met die Mannschaft op het WK gaat. Burgermeister Berling van Nordhorn draagt zijn lot moedig. Maar gaat dan snel over op het echte onderwerp: de Nedersaksenlijn.

Dat is belangrijkere kost. We spreken op een congres in Nordhorn, dat net een nieuw station heeft, over deze belangrijke spoorverbinding. Dat spoor moet Enschede met Groningen verbinden via Coevorden, Emmen, Ter Apel en Stadskanaal. Via Coevorden en Rheine is het Duitse spoornetwerk verbonden. Dat lijkt verre toekomstmuziek.

Maar in de eerste plaats gaat het slechts om een klein stukje spoor dat er nog niet ligt: een luttel 44 kilometer. Dat racefiets ik op een zondagochtend met gemak op en neer.

Het is bovendien vaker vertoond. Ik kan me herinneren dat toen ik nog in Veendam werkte, de spoorlijn Veendam-Groningen ook een utopie leek. In 2011 werd die een feit. En belangrijker: vanaf het begin was het een groot succes.

Ook de Nedersaksenlijn heeft alles om tot een succes uit te groeien. Dat is geen wensdenken. Daar is al veel onderzoek naar gedaan. Natuurlijk, het is in deze tijd best ingewikkeld om een nieuwe spoorlijn aan te leggen. Belemmeringen zijn natuur, water, en bewoners die snel willen reizen, maar geen spoorlijn in de buurt willen hebben. Toen we met de gemeente in Japan waren, reden we in supersnelle treinen die de overheid als een streep door het landschap had gelegd. In het dichtbevolkte Nederland duurt dat wat langer en gaat de trein wat langzamer. Maar echt onmogelijk lijkt dat nou ook weer niet.

Toch is het weer een heel gehannes en gelobby om de landelijke politiek hiervan te overtuigen. De laatste tijd lopen we de deur plat bij de Tweede Kamer, met onze eigen enthousiaste wethouder Guido Rink in de voorste gelederen. Het beweegt mondjesmaat de goede kant op. In het Noorden willen we de Lelylijn, de betere verbinding tussen Zwolle en Meppel, en de Nedersaksenlijn. Geen onredelijke eisen. Maar in 'een klein land met verre uithoeken' gelden vooralsnog andere

regels. We kiezen er blijkbaar om de bomvolle Randstad nog voller te maken. Aan de prijs voor nog meer woningen, hangt ook een prijs voor meer openbaar vervoer. In het Noorden kiezen we voor een beperkter aantal woningen. Al is het maar omdat we het allemaal nog een beetje leefbaar willen houden. De prijs die we ervoor betalen, is dat we nog meer geduld moeten hebben met een betere verbinding met de Randstad.

Op de terugweg van het goede Duitse congres horen we hoe Nederland speelt tegen Ecuador. Dramatisch. Had ik mijn collega maar niet moeten plagen.