

Nedersaksenlijn: 44 kilometer enkelspoor door dunbevolkt Nederland gaat wellicht 4 miljard kosten

Posted on 12 november 2026 by Harald Hameleers

Het kabinet-Jetten had eigenlijk 80 miljard nodig voor extra onderhoud en voor nieuwe infrastructuur, maar er was slechts 18 miljard beschikbaar. Verrassend genoeg wordt van die 18 miljard door minister Vincent Karremans (VVD) en staatssecretaris Bertram (CDA) wel twee miljard uitgetrokken voor de Nedersaksenlijn, een enkelbaans-spoorverbinding tussen de stad Groningen en Enschede.

Die twee miljard is veel geld voor een extra lijntje van 44 kilometer dat overwegend dunbevolkt gebied verbindt – en al helemaal als het ook vier miljard kan worden, zoals meer pessimistische prognoses aangeven. Minister Karremans noemt het 'een impuls geven aan de economie van Oost-Nederland'. Maar is dat wel een goede manier om met koele blik naar deze massieve overheidsinvestering te kijken?

Er wordt sinds een kleine acht jaar gesproken over de mogelijke aanleg van de zogeheten Nedersaksenlijn, een directe spoorverbinding met een soort stoptrein tussen Groningen en Twente (Enschede) via Emmen. Volgens infrabeheerder ProRail gaat een rechtstreekse treinverbinding met Groningen of Emmen 'ontzettend veel doen voor de regio'. Staatssecretaris Bertram zegt: 'Het is van belang voor het onderwijs, de economie en de woningbouw. Bestuurders en bewoners willen al die gebieden met elkaar verbinden on sneller van A naar B te komen.'

Een tramverbinding is pas rendabel bij een passagiersaantal van 10.000 per dag, een rendabele hoofdspoorlijn bij 40.000 reizigers per dag. Bij de Nedersaksenlijn betreft het een regionale verbinding en daar wordt uitgegaan van een aantal van 22.500 reizigers per dag. De prognose voor de Nedersaksenlijn was tussen de 1.700 en 2.300 reizigers per dag. De nieuwste ramingen gaan uit van zo'n 4.000 passagiers per dag. Dat is dus nog geen vijfde van wat een regionale verbinding vanuit oogpunt van rendabiliteit rechtvaardigt.

Nauwelijks tijdwinst

Volgens onderzoeken van instanties als het Centraal Planbureau (CPB) en SEO Economisch Onderzoek kan een spoorlijn alleen onder zeer specifieke en strikte omstandigheden renderen. Belangrijke omstandigheden zijn: hoge bevolkingsdichtheid, omvangrijke tijdwinst en oplossen van ernstige knelpunten.

De verwachte reistijd tussen Groningen en Enschede met de Nedersaksenlijn is zo'n 2 uur. Dat is vrijwel gelijk aan de huidige intercitylijn via Zwolle. De grotere tijdwinst zit in de kortere regionale deeltrajecten. Met de huidige busverbinding tussen Stadskanaal en Emmen is de reiziger 61 minuten onderweg. De trein zou de afstand Groningen – Emmen in 50 tot 52 minuten kunnen afleggen, de Qliner-bus doet daar afhankelijk van de verkeersdrukte tussen de 51 en 63 minuten over.

Dat is dus een zeer beperkte tijdwinst voor de trein. Het enige concrete voordeel van de Nedersaksenlijn tussen Groningen en Twente is een rechtstreekse verbinding zonder overstap. Wat betreft het eventuele oplossen van ernstige knelpunten: een spoorlijn is sneller rendabel als deze een structureel vastgelopen verkeersader ontlast of een zware economische barrière doorbreekt. Daar is hier ook al geen sprake van.

Bijdrage aan ‘brede welvaart’?

Vanuit puur economisch oogpunt is de aanleg van de Nedersaksenlijn dus niet verantwoord. Maar tegenwoordig wegen overheden niet alleen de reistijd en euro’s af, maar kijken ze ook naar wat zo mooi de ‘brede welvaart’ wordt genoemd. Volgens de huidige politieke denkwijze is de aanleg van een spoorlijn verdedigbaar als de lijn bijdraagt aan woningbouw. Het ontsluiten van nieuwe regio’s waar duizenden nieuwe woningen kunnen worden gebouwd. Maar van die duizenden nieuwe woningen is in het Nedersaksenlijngebied geen sprake.

Milieu- en klimaatdoelen scoren ook hoog bij beleidsmakers. Men wil graag de uitstoot van CO2 en fijnstof verminderen door automobilisten te verleiden om de trein te nemen. Maar waar ProRail en het kabinet het eerder hadden over studenten en leerlingen die dan gemakkelijker thuis kunnen blijven wonen, hebben die leerlingen meestal geen auto. Dus dat levert geen CO2-reductie op. Die leerlingen zouden overigens als goed milieuvriendelijk alternatief met elektrische bussen kunnen reizen. Als derde punt wordt economische stimulans genoemd. Daarmee bedoelt de overheid het verbinden van achtergestelde regio’s met economische kerngebieden. Daarvan is bij de Nedersaksenlijn geen sprake.

Enkel of dubbel?

De aanleg van de Nedersaksenlijn gaat uit van enkel spoor. Dat is natuurlijk goedkoper dan dubbelspoor, in het algemeen is de aanleg van dubbelspoor tweemaal zo duur. Bij enkel spoor heb je minder rails en bovenleidingen nodig. Maar enkelspoor beperkt ook de mogelijke capaciteit van een spoorlijn. Bij enkel spoor kan er meestal maar één trein per richting per half uur rijden. Bij dubbel spoor kunnen treinen continu in beide richtingen langs elkaar rijden.

Maar het continu laten rijden van lege treinen omdat er geen passagiers zijn is ook niet verantwoord. En dan de betrouwbaarheid van een enkelsporige lijn. Die is kwetsbaar. Als één trein vertraging heeft, moeten tegenliggers op een station wachten, wat zorgt voor een negatief domino-effect. Dubbel spoor is robuuster: treinen hebben geen last van vertraagde tegenliggers.

Slechts 44 kilometer nieuw

De huidige ramingen van de investeringskosten liggen tussen de 2,1 en 3 tot 4 miljard euro. Het totale traject van de Nedersaksenlijn is zo'n 180 kilometer lang, maar het grootste gedeelte van het spoor ligt er al. De kern van het project draait om het aanleggen van ongeveer 44 kilometer nieuw spoor voor een stoptrein tussen Stadskanaal en Emmen om de ontbrekende schakel te verbinden. De lijn zou dan waarschijnlijk ook via Ter Apel lopen. Dat is dan handig voor het asielzoekerscentrum. Het ontbrekende stuk verbindt het noordelijke en oostelijke spoornetwerk met elkaar.

Ondanks gigantische miljardentekorten op de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het kabinet heeft maar liefst vijf keer zoveel geld nodig voor infrastructuur en onderhoud dan het beschikbaar heeft, heeft het kabinet toch besloten om de gereserveerde 2,1 miljard euro voor de Nedersaksenlijn volledig daarvoor vast te leggen. Om dat mogelijk te maken werd eerder al een aanloopbedrag voor de al veel langer bepleite, maar economisch gezien ook niet geheel onomstreden Lelylijn (Amsterdam-Emmeloord-Drachten-Groningen) geschrapt.

Het doel van het kabinet is om de eerste treinen van de Nedersaksenlijn rond 2035 tot 2040 te laten rijden. Het voor een beperkt reizigersaanbod vermijden van een overstap zonder tijdwinst door middel van 44 kilometer nieuw enkelspoor voor een soort stoptrein – het mag kennelijk wat kosten. Betaalbare alternatieven zoals comfortabele snelbussen hebben geen kans gehad. De aanleg van de Nedersaksenlijn heeft alles weg van kostbare politieke symboolpolitiek.

Wynia's Week *brengt broodnodige, onafhankelijke berichtgeving: drie keer per week,* ***156 keer per jaar****, met artikelen en columns, video's en podcasts. Onze donateurs maken dat mogelijk. Doet u (weer) mee? Hartelijk dank!*