

FRITS POELMAN

Wat is de Lelylijn precies?

Dat is nog niet precies duidelijk. Voor veel mensen, inclusief de 'Haagse beslissers', is het alleen een nieuwe, snelle spoorlijn tussen Lelystad en Groningen. Die halveert de reistijd Groningen - Amsterdam/Schiphol tot ongeveer één uur omdat de afstand korter is dan via Zwolle en de trein harder rijdt: 200 in plaats van 140 tot 160 km per uur. Friesland wil vanaf Heerenveen ook een snelle aftakking naar Leeuwarden.

In Europees verband is de route Amsterdam-Groningen een ontbrekend onderdeel van het internationale netwerk van snelle spoorlijnen. Het spoorwegbureau van de Europese Unie ziet de Lelylijn als snelste route tussen Amsterdam en Hamburg. Daarmee wordt een Lelylijn, via in Groningen en Bremen, op zijn beurt weer onderdeel van veel langere trajecten, zoals Londen-Berlijn of Parijs-Stockholm. Vanaf Hamburg is het hogesnelheidsspoor naar Berlijn en Kopenhagen al in aanbouw.

Europa houdt zich steeds meer bezig met snel spoor als duurzaam alternatief voor auto- en vliegverkeer. De organisatie van grensoverschrijdend spoorvervoer is bij het Rijk en NS, in tegenstelling tot in Duitsland en Frankrijk, altijd een ondergeschoven kindje geweest. Groningen kwam sinds 1957 helemaal niet meer in het internationale hoofdstuk voor.

Waar gaat de raadpleging over?

De projectorganisatie van de Lelylijn, onderdeel van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, moet nog duidelijk maken of de Lelylijn onderdeel kan worden van de internationale route. Voorlopig vraagt ze de bevolking alleen waar de overheid rekening mee moet houden bij de aanleg en welke voor- en nadelen mensen zien voor Lelystad-Groningen. De laatste mogelijkheid om aan de 'volksraadpleging' mee te doen, is 31 maart. De projectorganisatie gaat ook met het bedrijfsleven en lokale overheden om de tafel. Najaar 2024 moet er een route én een financieringsplan liggen. De organisatie moet ook een mening geven over het doortrekken van de Lelylijn naar Duitsland, na drie moties daarover in de Tweede Kamer. Die wil voorkomen dat het spoor ongeschikt is voor Duitse internationale treinen.

Welke voordelen heeft de lijn?

Dat zijn er aardig wat. Behalve dat de trein eindelijk sneller wordt dan de auto op de route tussen Groningen-Leeuwarden en Amsterdam-Schiphol (ook vanuit Assen), profiteren andere spoorverbindingen

Najaar 2024 moet er een route én een financieringsplan liggen

Zit u straks in de Lelylijn-trein naar Kopenhagen?

De projectorganisatie die de Lelylijn van de grond moet trekken, houdt deze maand een soort volksraadspleging over de spoorlijn.
Welke kant gaat het uit?

Opties voor route Lelylijn



net zo. Dat komt doordat er capaciteit vrij komt op de bestaande spoorlijnen, zoals Groningen-Zwolle. NS en Arriva krijgen de kans om die te gebruiken voor rechtstreekse verbindingen naar bijvoorbeeld Eindhoven of Arnhem. De Lelylijn brengt elders ook verlichting waar het spoor met capaciteitsproblemen kampt, zoals rond Hengelo (onder meer goederen naar Duitsland), Arnhem en Osnabrück.

Nadelen zijn er vooral voor het landschap, al zeggen voorstanders en laten ontwerpers zien dat er inpassingen te bedenken zijn zonder dat de spoorbaan ontaardt in een onneembare barrière. Milieuorganisaties discussiëren over aantasting van de natuur, terwijl Europa het spoor juist stimuleert in de strijd tegen luchtvervuiling.

Gaat u gebruik maken van de Lelylijn?

Dat hangt er vanaf wat voor lijn het wordt. Kun je straks rechtstreeks op de Eurostar naar Londen stappen? Of naar Bordeaux, Berlijn en Kopenhagen? Dan zal de spoorlijn een ander type reiziger trekken dan nu in de intercity naar Den Haag zit. Groningen profiteert dan mee van de slag die Amsterdam wil maken als duurzame internationale treinstad. Slaagt de projectorganisatie erin om de nieuwe spoorlijn én snel te maken én geschikt voor snelle stoptreinen, zoals in Duitsland, dan zal de regio meeprofitieren van nieuwe stations zoals bijvoorbeeld Leek, Drachten, Heerenveen-Joure, Lemmer en Emmeloord.

Wat kost de aanleg van de lijn?

In elk geval heel wat meer dan de 3 miljard die het Rijk nu beschikbaar heeft gesteld. Een ruime verdubbeling (7 tot 8 miljard) wordt algemeen beschouwd als realistisch, maar het is de vraag of dat lukt. Er gaat ongetwijfeld veel geld zitten in tunnels, zoals die onder het Ketelmeer en andere kwetsbare natuurgebieden. Ook de 'aanlanding' is nog een vraagteken: in Groningen wordt bij de huidige verbouwing van het Hoofdstation nog geen rekening gehouden met de Lelylijn. Een tunnel vanaf P+R Hoogkerk is een optie, ook gezien de andere treinplannen (Wunderline, Nedersaksenlijn, verdubbeling naar Leeuwarden). Het is nog niet bekend of de huidige spoorroute Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad moet worden uitgebreid voor een extra internationale verbinding. Het maakt qua kosten nogal wat uit of er een snelle landelijke trein komt (200 km per uur) of een combinatie van de internationale standaard (320 km per uur) met zelfs vrachtvervoer. Daar zitten allerlei varianten tussen.

Milieuorganisaties discussiëren over aantasting van de natuur

