

Droom noorden ten einde door 'saaie rekenmeesters

Noord-Nederland rekende op duizenden arbeidsplaatsen, op de komst van vele westerlingen. Maar het kabinet wil de Zuiderzeelijn niet meer. „Dit kabinet gaat af op ambtenaren die geen enkele diepgang laten zien.”

Door HARM VAN DEN BERG en KARIN DE MIK

GRONINGEN/LEEUWARDEN, 15 APRIL. De „purmerendisering” van Noord-Nederland blijft nu gelukkig uit. Statenlid Johannes Kramer van de Frysk Nasjonale Partij (FNP) was altijd al tegen een snelle trein van Amsterdam door de polder naar het noorden. Hij kan tevreden zijn nu het kabinet heeft besloten niet verder te gaan met de ontwikkeling van de Zuiderzeelijn, een snelle spoorverbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland.

Kramer vreesde een uittocht van welgestelde westerlingen die naar het rustige, ruime zuidwesten van zijn provincie zouden verhuizen. „Met een natuurlijke aanwas van randstedelingen heb ik geen problemen, omdat we die kunnen behappen”, stelt Kramer. „Maar komen er ineens te veel, dan worden de woningen hier zo duur dat de eigen bevolking die niet meer kan betalen.”

De Groninger commissaris Hans Alders reed donderdagavond na een gesprek met minister Peijs (Verkeer, CDA) in Den Haag rechtstreeks naar het Abe Lenstrastadion in Heerenveen. In een bovenzaal met uitzicht op de tribunes hield hij voor ruim 100 noordelijke Staten- en gemeenteraadsleden ondanks het kabinetsbesluit nog een gloedvol betoog over nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn. Zijn toehoorders beloonde hem met een bescheiden applaus.

Na jarenlang denken en vooral dromen lijkt een eind te zijn gekomen aan het sprookje van de Zuiderzeelijn, in zijn oervorm een magneetbaan, maar in de latere varianten een hogesnelheidstrein van Schiphol naar Lelystad, Heerenveen, Drachten en Groningen. Het kabinet vindt dat de kosten-batenanalyse negatief uitvalt. Alders keek over zijn bril het zaaltje in en zei zich daar „vrese-lijk boos” over te maken. De rekenmethode deugt niet, betoogde hij. „Zo'n uitkomst geldt voor elke berekening van een voorziening voor openbaar vervoer. Het betekent vreemd genoeg dat onze welvaart daalt als we in het openbaar vervoer investeren.”

Ook burgemeester Jacques Wallage van Groningen velt een hard oordeel over het schrappen van de Zuiderzeelijn. „Serieus nadenken over de ruimtelijke ordening in Nederland is een elite-

sport geworden, de macht is geheel in handen van bange, saaie rekenmeesters van planbureaus”, zegt hij in zijn riante kamer op het stadhuis aan de Grote Markt. „Wel of niet een Zuiderzeelijn of een andere snelle treinverbinding gaat over leiderschap en visie. Maar dit kabinet gaat af op de adviezen van ambtenaren die geen enkele intellectuele diepgang laten zien en uitsluitend bezig zijn om alle activiteiten te concentreren in de Randstad”. Wallage noemt het „schokkend dat de ruimtelijke orderingsagenda tegenwoordig leeg is”.

Oud-minister van Economische Zaken H. Langman zei in 1997: „De wens voor een Zuiderzeelijn is erg imago gedreven. De afweging van kosten en opbrengsten slaat negatief uit.” Langman was voorzitter van een adviescommissie die in het eindrapport van 1998 ervoor pleitte om tot 2010 in totaal 10 miljard gulden in de noordelijke economie te pompen. De commissie verwachtte meer van de spoorverbinding Lelystad-Zwolle, de Hanzelijn.

Het kabinetsbesluit over het schrappen van de Zuiderzeelijn van deze week wordt in juni gevolgd door de definitieve beslissing, waarna de Tweede Kamer dit najaar de zaak afrondt. Voor een snelle spoorverbinding had het kabinet al 2,7 miljard euro gereserveerd en daar is nog eens 120 miljoen bijgekomen. Het noorden zelf wilde 1,1 miljard bijdragen. De rest kwam voor rekening van een consortium van bedrijven waaronder Siemens. Voor- en tegenstanders van de Zuiderzeelijn zijn het erover eens dat het kabinet de miljarden euro's nu in de versterking van de economie van Noord-Nederland moet steken. Alders noemt het „een oneerbaar voorstel” dat het kabinet dit alleen wil als het noorden hieraan zelf meebetaalt.

Volgens voorstanders van de snelle trein loopt het noorden nu een kleine 2.000 arbeidsplaatsen mis. De Groningse hoogleraar regionale economie Jan Oosterhaven komt hoger uit: „Het verschil voor het noorden komt op 5.000 arbeidsplaatsen, voor Amsterdam op 2.000 en voor Flevoland op 4.000, totaal zo'n 11.000.” Het betekent het einde van het regionale beleid, stelt hij. „Bovendien worden de voordelen voor de Randstad, namelijk het kunnen beschikken over werkkraft en intellect, even vergeten”, aldus Oosterhaven. Want een Zuiderzeelijn zou de afstand tussen Noord-Nederland en de Randstad aanzienlijk verkleinen. De Friese gedeputeerde Ton Baas (VVD): „Als de reistijd Leeuwarden-Amsterdam van negen kwartier verkort wordt tot 80 minuten, zal de uitstroom van jonge hoogopgeleide Friezen stoppen. Die kunnen dan forenzen naar de Randstad.” Nu de

snelle trein niet gaat rijden, blijven positieve effecten op inwonertal en banengroei uit, vindt hij. Baas: „Friesland had er anders tot 2020 zo'n 13.000 inwoners bijgekregen. Voor die mensen moesten woningen worden gebouwd en drie woningen staan voor één arbeidsplaats. Maar ja, het kabinet wil alles Duivesteijn-proof hebben.”

De econoom Jouke van Dijk, hoogleraar regionale arbeidsmarktanalyse aan de Rijksuniversiteit Groningen, vindt dat het kabinet na het onderzoek door het Kamerlid Adri Duivesteijn (PvdA) en zijn commissie naar de grote infrastructuurprojecten aan „koudwatervrees” lijdt en bang is voor een nieuw geldverslindend spoorproject. De commissie rapporteerde over de te duur uitgevalen HSL-Zuid en de Betuwelijn, die aanvankelijk werden geraamd op drie miljard, maar zeker twaalf miljard euro gaan kosten. „Maar de Betuwelijn is niet te vergelijken met de Zuiderzeelijn, die veel minder bruggen, tunnels en kanalen telt”, onderstreept Van Dijk. Bovendien heeft het rijk een vast bedrag gereserveerd voor het traject, dat niet hoger kan uitvallen. De hoogleraar vindt het vreemd dat het kabinet wel een kostenbatenanalyse loslaat op de Zuiderzeespoorlijn, maar niet op de aanleg van een Tweede Maasvlakte of de Zuidas bij Amsterdam. „Ik ken geen enkel wetenschappelijk onderzoek waaruit blijkt dat investeringen in de Randstad profijtelijker zijn dan die in het noorden.” Hoogleraar Oosterhaven tekent daar bij aan dat het noorden deze projecten wel mee subsidieert. Hij noemt de Randstad het zwarte gat van Nederland. Van Dijk vindt een snelle treinverbinding niet alleen belangrijk voor de economische groei in het noorden, maar ook voor de nationale welvaart. „De congestie in de Randstad werkt welvaartsremmend.”

De noordelijke milieufederaties en de FNP zijn blij dat de Zuiderzeelijn van de baan lijkt. Volgens Johannes Kramer van de FNP kosten alle varianten, een magneetbaan voorop, te veel geld en tasten bovendien het landschap aan. Als de miljarden niet naar het noorden worden overgeboekt, ziet Teun Jan Zanen van de Partij voor het Noorden maar één oplossing: een zekere autonomie voor het noorden. Hij vindt dat Noord-Nederland jaarlijks een kwart procent van de aardgasbaten moet krijgen. „Dat is per jaar 2,5 à 3 miljard. Als je dat krijgt, hoef je niet meer te bedelen en kun je zelf investeren in de infrastructuur.”

