

# De Zuiderzeelijn is hard nodig

*Door Dirk Strijker en Jouke van Dijk*  
Binnenkort debatteert de Tweede Kamer over de Zuiderzeelijn, die het Noorden met de Randstad moet gaan verbinden. Alles wijst erop dat de Kamer en het kabinet van de spoorlijn willen afzien. Dat zou buitengewoon onverstandig zijn. Een snelle spoorlijn door de polder is de belangrijkste missing link in onze spoorinfrastructuur.

Over de aanleg van een directe spoorverbinding tussen Noord-Nederland en de Randstad wordt al gesproken sinds de aanleg van de Afsluitdijk. Na de inpolderingen is het tracé door de polders in beeld gekomen. In het verleden heeft het kabinet toegezegd dat de verbinding er zou komen. De financiering is rond, maar de Tweede Kamer en het huidige kabinet lijken die toezegging in te willen trekken.

Het Noorden lijkt het slachtoffer te worden van de koudwatervrees van de politiek na de rampzalig verlopen aanleg van de Betuwelijn. De commissie-Duivesteijn heeft de besluitvorming over de Betuwelijn terecht aan de kaak gesteld. Op basis daarvan dreigt nu de Zuiderzeelijn geschrapt te worden. Geheel onterecht, want de twee lijnen zijn onvergelijkbaar. Het tracé van de Zuiderzeelijn kruist relatief weinig kanalen en bebouwing waarvoor dure voorzieningen gebouwd moeten worden. Het ligt volledig langs de snelwegen A6 en A7 en levert nauwelijks extra horizonvervuiling op. De financiering van het project is zo vormgegeven dat het risico van het plan ligt bij private partijen. Het Rijk heeft namelijk een vaststaand bedrag toegezegd. De private partijen draaien op voor de kosten die daar bovenop komen.

In de nu lopende 'nut en noodzaakanalyse' worden varianten meegenomen die niet als serieus alternatief voor de Zuiderzeelijn kunnen fungeren. De Hanzelijn lost het probleem van de missing link niet op en is bovendien voor een echt snelle trein ongeschikt. De Superbusvariant blijkt niet veel meer in te houden dan een veredelde belbus. De ergste 'variant' is die van het alternatief 'investering in regio-specifieke kansen'. Het gaat daarbij om projecten die geen betrekking hebben op de externe bereikbaarheid. Geld bijvoorbeeld voor de kennis-economie en de agro-industrie. Met deze 'variant' sluiten Tweede Kamer en kabinet het risico van een nieuw Betuwelijn-debacle helemaal uit: de toezegging van de aanleg wordt daarmee namelijk gewoon ingetrokken.

Een Tweede Kamer en een kabinet die oog hebben voor bereikbaarheid, besluiten nu tot aanleg van een Zuiderzeelijn, omdat de omstandigheden nu nog gunstig zijn. Het tracé is nog leeg gehouden. Het Rijk, de noordelijke provincies en de betrokken gemeentes hebben geld apart gelegd voor de spoorlijn. Als de lijn wordt afgeblazen, begint de discussie morgen weer opnieuw want de ontbrekende schakel blijft dan ontbreken.

Het kabinet hoeft overigens niet voor een magneetweefbaan te kiezen. Een hogesnelheidslijn van 250 km per uur kan ook, te meer daar in de afgelopen jaren het internationale HSL-net-

werk zich bewezen heeft. In ieder geval moet de reistijd tussen Groningen en de Randstad tot minder dan anderhalf uur worden verkort. Het is toch belachelijk dat Groningen – Rotterdam net zo lang duurt als Rotterdam – Parijs?

Alles wijst er echter op dat het kabinet naar een negatief besluit over de spoorlijn toewerkt. De regering zet momenteel allerlei aanvullende onderzoeken uit en stelt irreële eisen. Zo zou de spoorlijn van cruciaal belang moeten zijn voor de economische ontwikkeling van het Noorden, en volgens het Centraal Planbureau voldoet de Zuiderzeelijn daar niet aan. Logisch, aan dat criterium voldoet geen enkele spoorweg of autoweg, waar ook in Nederland. Het kabinet gaat ervan uit dat investeringen in het Noorden niet veel opbrengen. Economische investeringen in de Randstad zouden meer rendement opleveren. Het kabinet heeft dat overigens nooit laten onderzoeken! Vanwege de hoge congestiekosten in de Randstad is het heel goed denkbaar dat het rendement daar juist lager is. Onderzoek in opdracht van EZ naar het vergroten van de arbeidsproductiviteit levert hiervoor aanwijzingen op.

Geschrokken door de uitkomsten van de commissie-Duivesteijn lijkt de politiek te kiezen voor een risicoloze, maar ook zinloze strategie. In plaats van na vijftig jaar discussie de ontbrekende schakel in het spoornet aan te leggen, probeert men het Noorden met goedmakertjes voor het uitblijven van de spoorverbinding te compenseren. Het Noorden moet zich daarmee niet laten afkopen.

Maar dat is niet het enige: ook vanuit het oogpunt van het maximaliseren van de welvaart in het hele land is het van belang dat geïnvesteerd wordt in gebieden waar tegen relatief lage kosten een goed rendement kan worden behaald. En zelfs voor het economisch benutten van de rust en de ruimte van het Noorden voor wonen en ontspanning is een snelle verbinding met de Randstad een belangrijke voorwaarde.

Dirk Strijker is bijzonder hoogleraar Plattelandsontwikkeling aan de Rijksuniversiteit Groningen (RUG). Hij bezet de S.L. Mansholt-leerstoel.

Jouke van Dijk is hoogleraar Regionale arbeidsmarktanalyse, ook aan de RUG.

## Perspectief

Onder redactie van Barbara Nieuwenhuijsen. Artikelen op deze pagina geven alleen de mening van de auteur weer. De redactie behoudt zich het recht voor artikelen te weigeren, te redigeren of in te korten.

U kunt uw bijdrage (maximaal 800 woorden) sturen naar Staatscourant, Postbus 20020, 2500 EA DEN HAAG of [b.nieuwenhuijsen@sdu.nl](mailto:b.nieuwenhuijsen@sdu.nl) onder vermelding van Perspectief.

