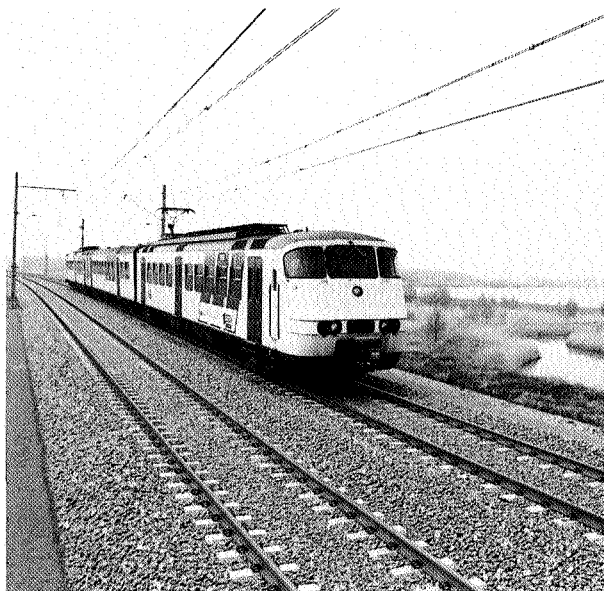


Hoewel in 'Rail 21', de dit jaar verschenen toekomstvisie van de NS, nog valt te lezen dat de NS het wenselijk acht dat de Zuiderzeespoorlijn wordt doorgetrokken van Lelystad naar Groningen, is het project door de Minister van Verkeer en Waterstaat op de lange baan geschoven. Dit op basis van het rapport van de projectgroep Zuiderzeespoorlijn die in haar rapport konkludeert dat de hoge kosten van het project nu niet opwegen tegen de luxe van een extra spoorlijn naar het Noorden van het land.



Flevovlijn ter hoogte van de Oostvaardersplassen

Johan Remkes



ZUIDERZEESPOORLIJN OP DE LANGE BAAN

Piet Scheele

IN 1982 HEEFT DE MINISTER VAN VERKEER en Waterstaat de stuurgroep Zuiderzeespoorlijn ingesteld. In deze stuurgroep hebben bestuurders van de provincies Groningen, Friesland, Drente, Overijssel en Flevoland zitting, tezamen met vertegenwoordigers van de NS en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Als opdracht kreeg de stuurgroep mee een onderzoek in te stellen naar de vraag of en zo ja, in hoeverre de aanleg en de exploitatie van de spoorlijn tussen Lelystad en Groningen in economische en maatschappelijke zin wenselijk waren. In haar op 14 september jl. aan de Minister aangeboden

rapport konkludeert de stuurgroep dat vanwege de hoge kosten van aanleg à 2 miljard gulden en het jaarlijks negatieve bedrijfseconomische resultaat de aanleg niet rendabel is. Minister Smit-Kroes, die al in een veel eerder stadium gezegd had weinig in de plannen te zien, nam de konklusies welwillend over. Naar aanleiding van de presentatie van het rapport van de stuurgroep hieronder twee interviews. Met Johan Remkes, lid van de stuurgroep en lid van Gedeputeerde Staten van Groningen en P. van Schaik, sekretaris van de Stichting Zuiderzeelijn en gemeentevorlichter te Drachten.

Gedeputeerde Remkes

Betekent het niet aanleggen van de spoorlijn een gemiste kans voor het noorden?

Nee, ik denk dat dat meevalt. Bovendien kan ik gezien de hoge investeringskosten van 2 miljard gulden en het negatieve bedrijfseconomische resultaat voor alle verschillende varianten vrede hebben met deze keus. Daarnaast zijn er toch nog enkele resultaten voor het Noorden geboekt, nu de minister oa. de lijn Zwolle-Groningen gaat verbeteren zoals de stuurgroep voorgesteld heeft en er een goede kans is dat het tracé opgehouden zal worden, zodat aanleg in de toekomst mogelijk blijft.

Op basis van het onderzoek, gedaan door het Geografisch Instituut te Groningen, konden geen meetbare economische effecten van de aanleg op bedrijven in de sektor zakelijke dienstverlening worden vastgesteld. Was dat nou juist niet belangrijk in verband met de afweging tegen de hoge kosten van aanleg?

Uit het onderzoek kwam naar voren dat de aanwezigheid van de spoorlijn een positieve faktor vormt bij de keuze van bedrijven waar zij zich gaan vestigen en dat deze spoorlijn het

imago van het Noorden zou verbeteren. Kwantitatief zijn de economische effecten van aanleg niet te meten. Kwantitatieve prognoses zijn in Nederland op dit gebied ook nog nooit gedaan. Wil je toch voorspellingen doen, dan moet je grote slagen om de arm houden wat de geloofwaardigheid van het rapport er niet beter op had gemaakt.

De stuurgroep is van mening dat met het oog op de verwachte internationale ontwikkelingen en dan met name de TGV-trein aandacht moet worden geschonken aan de verbinding Groningen-Bremen. Waarom heeft de stuurgroep niet om uitbreiding van haar opdracht gevraagd en tevens dat aspect onderzocht?

In mei 1987 is er een internationale workshop gehouden met als onderwerp de internationale aspecten van een hoge-snelheids-spoorlijn tussen Amsterdam en Hamburg. Toen is gebleken dat Bremen en Hamburg niet zitten te wachten op een snelle verbinding met Amsterdam en Rotterdam. Met name Hamburg is bevreesd voor de extra concurrentie met Rotterdam wanneer die spoorlijn er zou komen. De stuurgroep heeft er toen van afgezien dit aspect verder te onderzoeken.

Minister Smit-Kroes heeft bij het aanbieden van het rapport gezegd dat het project te duur is maar ook dat er nogal wat milieubezwaren aan het project kleven. Betekent deze uitspraak dat als het project in de toekomst economisch wel haalbaar is, milieubezwaren voor een belemmering van de aanleg zouden kunnen zorgen?

Ik was zeer ontroerd door de milieuvriendelijke woorden van de Minister. Echter je moet de nadelen voor het milieu afwegen tegen de voordelen die aanleg dan heeft. Een spoorlijn heeft dan ivm. het steeds toenemende autoverkeer zeker ook voordelen voor het milieu.

Is er een mogelijkheid dat er tussentijds alvast wordt begonnen met de aanleg van een gedeelte van de lijn bv. tussen Drachten en Heerenveen?

Op de langere termijn is dit inderdaad een reële optie. Ook in 'Rail 21' houdt de NS hiermee rekening. 'Rail 21' betekent oa. hierdoor ook steun voor de visie van de stuurgroep dat het tracé van de hoge snelheidsvariant voor de toekomst opgehouden moet worden en dat daar met de vaststelling van de 4e Nota Ruimtelijke Ordening en het Struktuurschema Verkeer en Vervoer rekening mee gehouden moet worden.

Stichting Zuiderzeelijn

De heer P. van Schaik is niet erg overtuigd door de argumenten van de stuurgroep. Als sekretaris van de Stichting Zuiderzeelijn, die is opgericht door een aantal gemeenten ter bevordering van de spoorlijn, pleit hij al jaren voor aanleg. De heer Van Schaik: 'De Zuiderzeelijn moet er komen, hoe sneller hoe beter. Bovendien komt hij er uiteindelijk toch. Het is een onmogelijkheid om de lijn te laten doodlopen in Lelystad, in het hart van geografisch Nederland. Dit getuigt van bijzonder weinig visie. De aanleg is misschien kostbaar maar het geld is aanwezig, dit geldt wordt echter met name in het Westen besteed. Bovendien heeft de stuurgroep alleen gekeken naar het aantal te verwachten reizigers dat van de lijn gebruik zal maken. Er is niet eens geprobeerd om een kosten-baten analyse te maken van de sociaal-economische effecten van de aanleg, waardoor zo'n nieuwe lijn altijd duur lijkt. En hoewel zo'n afweging moeilijk is te maken kun je zelf wel nagaan dat bv. een betere verbinding met Schiphol, dat steeds slechter bereikbaar wordt vanwege de files, en de grote tijdswinst die bereikt zou worden zeer positieve factoren voor vestiging van bedrijven zouden zijn. Voeg daar het psychologisch effect bij dat aanleg zeker zal hebben en de internationale ontwikkelingen tav. het TGV-project. Die lijn moet er komen. Dat Hamburg bang is voor de extra concurrentie van oa. Rotterdam is een extra argument om meteen met de bouw te beginnen en geeft tevens aan dat ook de Randstad profijt van de aanleg zal hebben.

Dat eerst in 'Rail 21' een positief verhaal over deze spoorlijn valt te lezen en dat later op basis van hetzelfde door de NS aangeleverde materiaal een negatieve konklusie ten aanzien van de Zuiderzeespoorlijn wordt getrokken verbaast mij zeer. Deze dubbele houding van de NS heeft mijns inziens te maken met de vrees dat een spoedige aanleg van deze lijn het prioriteitenschema van de NS ernstig zou verstoren.

Ook uit milieuoverwegingen zou deze verbinding een goede zaak zijn gezien de beperking van de luchtvervuiling en geluidshinder die dit met zich mee zou brengen.

De instelling van een snelbus van Groningen tot aan Lelystad tenslotte is geen alternatief voor de trein omdat de reistijd van twee en een half uur veel te lang is. Deze trein zou er anderhalf uur korter over doen.'

Gemeente Groningen

Ook de gemeente Groningen is niet erg ingenomen met de kwaliteit en konklusies van het rapport. B en W van deze stad hebben inmiddels een brief hierover aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gestuurd. Hieronder een samenvatting van deze brief. Terwijl de stad Groningen in 4e Nota Ruimtelijke Ordening is aangemerkt als Stedelijk Knooppunt wordt dit streven naar de versterking van de economische positie van deze stad niet meegenomen in de konklusies van het rapport van de stuurgroep. De economische effecten van de spoorlijn zijn daardoor in een te beperkt perspectief bestudeerd. Bovendien wordt wel gesteld dat van de Zuiderzeespoorlijn een imagoverbeterende werking kan uitgaan, maar werkt deze konstatering niet door in de eindkonklusie. Dit terwijl juist uit in de regio verricht onderzoek is gebleken, dat imagoverbetering een cruciale faktor vormt bij het bevorderen van de economische ontwikkeling. B en W van Groningen zijn het ook niet eens met het buiten beschouwing laten van de internationale aspecten. In 'Rail 21' wordt Groningen aangemerkt als knooppunt in een Europees spoorwegennet en ook de Nationale Investeringsbank heeft bij herhaling de Zuiderzeelijn genoemd als belangrijke infrastrukturele investering in de toekomstige ontwikkelingen. Verder valt het B en W op dat de verwachte grote verliezen vooral voortkomen uit het betrekken van de aanlegkosten in de jaarlijkse exploitatie. Dit terwijl bij de aanleg van autosnelwegen de investeringskosten niet in de rentabiliteitsafweging worden meegenomen. Deze laatste berekeningswijze lijkt het bestuur van de stad meer voor de hand te liggen, indien de politieke wil bestaat om metterdaad de sociaal-economische positie van Groningen als Stedelijk Knooppunt te versterken.

Snelbus

De FRAM heeft inmiddels opnieuw een vergunning aangevraagd om het traject Heerenveen — Emmeloord met een snelbusdienst te mogen starten. Het is de bedoeling dat deze dienst acht maal per dag gaat rijden en aansluit op de sneldienst van de VAD tussen Lelystad en Emmeloord die momenteel een proefperiode rijdt. De minister zal eind dit jaar hierover opnieuw beslissen, nadat zij een eerdere aanvraag voor een vergunning heeft afgewezen. ●