

# Debacle Zuiderzeelijn ijlt nog na in nieuwe hoop voor snelle spoorlijn

De Lelylijn moet er beslist komen, daar was zowat iedereen het gisteravond bij een symposium over die lijn wel eens. Maar Arriva-baas Anne Hettinga vreest dat het aangekondigde onderzoek een politieke truc is om het project af te blazen.

 Jan Ybema

**Drachten** | Met veel tamtam kondigde gedeputeerde Avine Fokkens anderhalve week geleden aan dat het rijk gaat onderzoeken of er een Lelylijn moet komen: een nieuw spoor van Lelystad via Emmeloord, Heerenveen en Drachten naar Groningen. In feite gaat het om een breed onderzoek naar de versnelling van de overbindingen tussen de Randstad en het Noorden. Dat zou ook een snelbus kunnen zijn.

„We moeten niet blij zijn met zo'n onderzoek”, aldus Arriva-topman Anne Hettinga gistermiddag tijdens een symposium van VNO NCW-Noord en MKB Nederland-Noord in De Lawei in Drachten. „Want wat is in de politiek de beste truc als je een besluit wilt uitstellen? Een onderzoek instellen! Ik ben echt bezorgd dat dit ertoe gaat leiden dat het er wéér niet van komt”, waarschuwde Hettinga.

Hij verwees daarbij naar het sneuvelen van de Zuiderzeelijn, waarvoor al sinds de jaren negentig gelobbyd werd. „Het kabinet-Balkenende IV

had die uiteindelijk in het regeerakkoord opgenomen, maar op het uiterste moment kwam het er toch niet van”, memoreerde Hans Haerkens, jarenlang bij VNO-NCW en destijds nauw betrokken bij de lobby voor de Zuiderzeelijn.

Waardoor ging het destijds mis? „De arrogantie van de Randstad, bizarre rekenmeesters in Den Haag. In Midden-Nederland konden allerlei grote infrastructuurprojecten doorgaan, terwijl de Zuiderzeelijn met maatschappelijke kosten-batenanalyses werd kapotgeanalyseerd.”

## **Te grote drukte**

Ditmaal zouden de kaarten beter geschud zijn. „Intussen zitten de treinen vol en loopt de Randstad vast door files en te grote drukte, ook op het spoor”, aldus Jouke van Dijk, voorzitter van SER Noord-Nederland. „De Randstad kampt met een overspannen woningmarkt, het Noorden met krimp en vergrijzing. De Lelylijn is nu dus voor heel Nederland van belang, ook voor de spreiding van toerisme en welvaart over het land”, vulde gedeputeerde Avine Fokkens aan. „Straks kunnen we wonen in het Noorden en werken in de Randstad.”



**De aanwezigen ondersteunden alle warme pleidooien voor de Lelylijn veelvuldig met applaus. Op de voorste rij onder meer burgemeester Jan Rijpstra van Smallerland (derde van links), gedeputeerde Avine Fokkens (daarnaast) en internetondernemer Ben Woldring (tweede van rechts).** Foto: Jilmer Postma

Bovendien speelt nu veel sterker dan in de jaren negentig de noodzaak om vervoer duurzamer te maken. „Er gaan dagelijks 94 vluchten van Schiphol naar Bremen, Hamburg, Berlijn, Warschau, Kopenhagen en Stockholm. Dat zijn afstanden die je met de trein zou moeten afleggen, maar dan moet het wel sneller gaan dan nu”, zei internetondernemer Ben Woldring.

De Lelylijn zou ook het probleem van de flessenhals bij Zwolle oplos-

sen – alle treinverkeer naar het Noorden moet langs Zwolle en als daar iets loos is, is er geen alternatieve verbinding. „De Lelylijn is de *missing link* in het Nederlandse spoornetwerk”, aldus Van Dijk.

Het Noorden heeft de Lelylijn simpelweg verdiend, vond Haerkens van VNO-NCW. „Voor vijftig jaar gaswinning, als geste aan de loyale noorderlingen. Zo veel projecten elders in het land zijn door gasgeld mogelijk gemaakt, maar het enige infraproject

dat wij hier nodig hadden, is ons al die jaren onthouden. Wij hebben nadrukkelijk recht op dit spoor.”

Over de kosten van de aanleg van het nieuwe spoor werden niet al te veel woorden vuil gemaakt. Uit het investeringsfonds dat minister Wopke Hoekstra wil optuigen nu de rente negatief is, zou de Lelylijn mooi bekostigd kunnen worden, aldus verschillende sprekers.