



UvA-DARE (Digital Academic Repository)

Aanleg Zuiderzeelijn is een heilloos plan

Beetsma, R.; van Praag, B.M.S.

Publication date

2005

Document Version

Final published version

Published in

NRC Handelsblad

[Link to publication](#)

Citation for published version (APA):

Beetsma, R., & van Praag, B. M. S. (2005). Aanleg Zuiderzeelijn is een heilloos plan. *NRC Handelsblad*, 6.

General rights

It is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), other than for strictly personal, individual use, unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

Disclaimer/Complaints regulations

If you believe that digital publication of certain material infringes any of your rights or (privacy) interests, please let the Library know, stating your reasons. In case of a legitimate complaint, the Library will make the material inaccessible and/or remove it from the website. Please Ask the Library: <https://uba.uva.nl/en/contact>, or a letter to: Library of the University of Amsterdam, Secretariat, Singel 425, 1012 WP Amsterdam, The Netherlands. You will be contacted as soon as possible.

121MXG

Print Request: Selected Document(s): 1

Time of Request: July 16, 2007 05:21 AM EDT

Number of Lines: 79

Job Number: 1822:37684931

Client ID/Project Name:

Research Information:

dpcm;ALLNWS
((byline(praag)) AND date(geq(1/17/2005) AND leq(1/19/2005)))

Send to: LNEPROF, 121MXG
UNIVERSITEIT VAN AMSTERDAM
POSTBUS 19185
AMSTERDAM, NLD 1000GD

1 of 1 DOCUMENT

© 2005 PCM Uitgevers B.V.
NRC Handelsblad

January 18, 2005

SECTION: Opinie; Pg. 6**LENGTH:** 1091 words**HEADLINE:** Aanleg Zuiderzeelijn is een heilloos plan**BYLINE:** R. BEETSMA EN B.M.S. VAN PRAAG**BODY:**

Infrastructurele projecten zijn nodig. Maar de middelen moeten op een verstandige manier worden besteed. Er dient duidelijkheid te bestaan over de doelstelling van een project, zodat het nut ervan kan worden bepaald, menen R. Beetsma en B.M.S. van Praag.

Nauwelijks heeft de Tijdelijke Kamercommissie Infrastructurele Projecten haar vernietigende conclusies getrokken over de Betuwelijn en de HSL-Zuid, of het volgende geldverslindende debacle doemt al op: de Zuiderzeelijn, die het noorden van het land moet verbinden met de Randstad. In de meest geldverslindende variant, waarin gekozen wordt voor een magneetzweeftrein, zal het zelfs mogelijk worden om te wonen in Groningen en te werken in de Randstad.

Dit heilloze plan moet blijven waar het hoort: op de schrijftafel. De bedoeling van de Zuiderzeelijn is om het noorden op te stoten in de vaart der volkeren en welvarender te maken. Maar zal deze doelstelling worden gehaald met de aanleg van de zweeftrein of een HSL en zijn er niet veel betere manieren om het noorden vooruit te helpen, wanneer de overheid bereid is hiervoor een bedrag in de orde van 5 miljard euro vrij te maken?

Hoewel kosten-batenanalyses altijd met een korrel zout genomen moeten worden omdat de positieve of negatieve uitkomst volledig afhangt van de vooronderstellingen en aannames, gaven de kosten-batenanalyses van gezaghebbende bureaus zoals het Centraal Planbureau en het Nederlands Economisch Instituut in 2001 al aan dat het plan onacceptabel is op rationele gronden.

Het is de vraag of bepaalde kosten niet ten onrechte buiten beschouwing worden gelaten of te laag worden ingeschat. De gevolgen van de Zuiderzeelijn voor het landschap en het milieu, zeker in het geval van de magneetzweeftrein, worden genegeerd. Wanneer deze milieukosten buiten beschouwing worden gelaten en slechts gekeken wordt naar het 'economische' criterium, ook dan lijkt het project een volledige miskleun.

Een project waarvan de aanlegkosten zo geweldig hoog zijn, kan alleen rendabel zijn wanneer treinen met hoge frequentie rijden en elke trein uitpuilt van de passagiers. Het is onwaarschijnlijk dat er zoveel mensen zijn die dagelijks tussen de Randstad en het noorden willen reizen. De regelmatige reizigers zullen uitsluitend forensen zijn die voornamelijk tijdens de spits reizen. Tijdens de daluren zitten de treinen vrijwel leeg, zoals ook het geval is met de 'gewone' treinen. Dat dagtoeristen de zweeftreinen massaal zullen bevolken tijdens de daluren is een illusie.

Vaak wordt het argument geopperd dat een snelle verbinding tussen de Randstad en het noorden bedrijvigheid daar zal aantrekken. Ook dit zal grotendeels een illusie blijken. Bedrijven willen graag dicht bij havens en vliegvelden zitten. Bovendien gaat de zweeftrein geen vracht vervoeren. Ook al kunnen personen snel reizen van en naar de Randstad, het goederenvervoer zal niet sneller gaan dan voorheen.

Bedrijven willen ook graag dicht bij grote vraagpolen met kapitaalkrachtige kopers zitten. Zowel de kapitaalkrachtigheid van de kopers als hun aantal is te laag om een massale verschuiving van bedrijvigheid naar het noorden te bewerkstelligen.

Als Den Haag bereid is geld uit te geven aan het noorden, en daar zijn wij van harte voor, dan zou de bredere doelstelling van het vergroten van de leefbaarheid van het noorden relevanter zijn. Het gaat erom het noorden en Flevoland als gebieden om te wonen en te werken aantrekkelijker te maken. Terwijl de overheid veel geld wil uitgeven aan een project waarvan de economische haalbaarheid twijfelachtig is, breekt zij nu in hoog tempo allerlei voorzieningen af op het platteland. Winkels verdwijnen, busdiensten worden opgeheven, artsen verdwijnen, jongeren trekken weg en ouderen blijven hulpeloos achter. Aan het wegnemen wordt weinig gedaan, spoorlijnen worden geprivatiseerd en het vliegveld Eelde wordt kort gehouden. Als de overheid het noorden wil helpen, moet zij een goed woonklimaat scheppen voor managers en bedrijven, zodat werkers en arbeidsplaatsen niet verdwijnen maar komen.

Met een fractie van de beoogde 5 miljard euro kan een heleboel worden verbeterd. Als de bereikbaarheid van Friesland en Groningen moet worden vergroot, kan dit ook door de bestaande spoorwegverbinding door te trekken vanuit Lelystad over Emmeloord naar Heerenveen en daar eventueel een aftakking (Hanze-lijn) naar Zwolle aan toe te voegen. Ook dat zal op private basis niet renderen, maar de overheid heeft de morele plicht om alle inwoners van ons land een redelijke toegang tot het openbaar vervoer te geven.

Na de mislukkingen met de HSL-zuid, de Betuwelijn en het Westelijk Havengebied in Amsterdam dreigen we ons weer tegen dezelfde steen te stoten. Het is natuurlijk niet zo dat wij geen infrastructuur nodig hebben. Maar bovenal daartoe bestemde middelen moeten op een verstandige manier worden besteed. Er moet duidelijkheid zijn over de doelstelling van een project, zodat het nut ervan kan worden bepaald. Voorts moet bekeken worden of de doelstelling niet veel beter en/of goedkoper op een andere manier kan worden bevorderd dan door het coute que coute doorzetten van een megalomaan project.

De kosten en opbrengsten van het project moeten door een onafhankelijk lichaam, een 'projectrekenkamer', worden vastgesteld. Die moet zowel het publiek als de Tweede Kamer op de hoogte stellen van de analyse en conclusies. De analyse moet transparant zijn, zodat effectieve democratische controle mogelijk is. Bovendien moet het de politiek moeilijk gemaakt worden om conclusies van de projectrekenkamer te negeren, zoals de laatste jaren veelvuldig gebeurt met adviezen van de Raad van State.

In een open brief aan de Tweede Kamer zou het kabinet moeten toelichten waarom het de analyse niet deelt en wil afwijken van de conclusie van de projectrekenkamer. Thans is de onafhankelijkheid van de beoordeling van grote projecten ver te zoeken. Ministeries hebben er belang bij om grote projecten te starten. Hoe meer geld een ministerie kan besteden, hoe meer politiek gewicht het in de schaal legt en hoe meer mensen het aan het werk kan houden.

Er bestaat dus een intrinsieke prikkel de kosten van grote projecten te laag voor te stellen (en dus de verwachte opbrengsten te hoog voor te stellen) om het project zodoende geaccepteerd te krijgen. Met name het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft, wat dat betreft, een reputatie hoog te houden.

R.Beetsma en B.M.S.van Praag zijn als hoogleraar Economie verbonden aan de Universiteit van Amsterdam.

LANGUAGE: DUTCH

LOAD-DATE: January 18, 2005