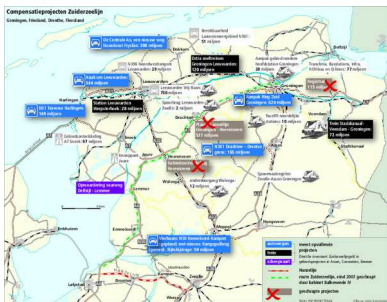


Zuiderzeelijngeld gaat vooral naar asfalt



Koningin Beatrix reisde gisteren als eerste met de Hanzelijn. FOTO EPA EPA

Compensatiepotje voor noordelijke provincies blijft gemoederen bezighouden

QUIRIJN VISSCHER

Eindelijk een vierbaans N50 tussen Emmeloord en Kampen, inclusief een nieuwe brug. Een rondweg zonder stoplichten om Groningen. Nooit meer die lange zomerfiles bij de snelwegrotonde van Joure. Vers asfalt blijkt de favoriete bestemming van de 1,8 miljard euro waarmee het Rijk het noorden van Nederland compenseerde voor het afblazen van de Zuiderzeelijn via Drachten naar Groningen. Grote regionale railplannen zijn na politiek gesteggel gesneuveld.

Drenthe, Friesland, Groningen en (Noord-)Flevoland ontvingen in 2008 een deel van het gereserveerde Zuiderzeelijnbudget van het Rijk om alsnog de regionale bereikbaarheid te verbeteren en de economie te stimuleren. De gisteren geopende Hanzelijn tussen Lelystad en Zwolle levert daarvoor te weinig tijdswinst op. Samen met ander Rijksgeld en eigen middelen hebben de drie noordelijke provincies voor die bereikbaarheid

2,67 miljard euro te besteden. Dat geld had onder meer gestoken kunnen worden in een spoorlijn Heerenveen-Drachten-Groningen: toch nog een stukje Zuiderzeelijntracé...

In de Noordoostpolder is het Zuiderzeelijngeld al deels gaan zitten in de nieuwe Ramspolbrug over het Ramsdiep. Deze duurzame vierbaansbrug in een verbrede N50 is vorige week geopend door minister Schultz van Haagen van infrastructuur. Ook de rest van de polder-N50 wordt met Zuiderzeelijngeld opgewaardeerd.

In de noordelijke provincies verloopt de besteding van compensatiegelden moeizamer. Met veel tumult is in Groningen deze zomer de stekker getrokken uit het Regiotram-project. Verder besloten de drie noordelijke provincies toch geen energie te steken in de eerdergenoemde spoorlijn van Heerenveen via het stationloze Drachten naar Groningen.

Daarmee kwam 600 miljoen euro ineens weer terug op de markt. Het Friese deel gaat vooral naar landschapsverfraaiing rond vernieuwde provinciewegen en voor een kleiner deel naar beter openbaar vervoer.

Hoewel in het noorden wordt gemopperd dat de Hanzelijn geen snellere spoorverbinding is, kan het Zuiderzeelijnbudget wel verlichting op het spoor brengen. Er gaat geld naar spoorverbeteringen tussen Zwolle en de eindstations Groningen en Leeuwarden. Slagbomen maken plaats voor veilige tunnels. Friesland steekt ook compensatiegeld in de NS, die daarmee in 2017 vier treinen per uur kunnen aanbieden. Verder lobbyt het noorden voor hogere rijnsnelheden voor treinen op de Hanzelijn.

Maar er blijven genoeg

Zuiderzeelijnmiljoenen over voor iets anders. Het wemelt in het noorden van de kleinere verkeersknooppuntprojecten. Provinciesteden als Assen, Coevorden, Emmen, Groningen, Harlingen en Leeuwarden krijgen betere rondwegen of invalswegen. Oudere spoorlijnen worden opgeknapt, zoals een vracht- en museumlijn in Oost-Groningen. Naar Veendam rijdt de personentrein inmiddels weer, straks mogelijk tot aan Stadskanaal.

Spoorplannen blijken echter complexer en duurder dan asfalteren. En projecten waaraan gemeenten moeten meebetalen, leveren extra problemen op. Heerenveen bijvoorbeeld zag af van deelname aan zo'n plan.

In Friesland vraagt de ChristenUnie zich inmiddels bezorgd af of het Rijk straks miljoenen zal teruggeisen. Het Zuiderzeelijnpotje houdt ook elders de provinciale gemoederen bezig. Zo heeft de Regiotram tot wrevel geleid tussen Drentse en Groningse overheden. Oud-staatssecretaris infrastructuur en Fries Joop Atsma (CDA) bekritiseerde de Noord-Nederlandse politiek in het Friesch Dagblad: "Zuiderzeelijnbudget is zonder veel samenhang in infrastructurele projecten gestoken. In Fryslân is nog gekozen voor logische knelpunten. In Groningen en Drenthe verzandt het in discussie."

"Het geld is zonder veel samenhang in infrastructurele projecten gestoken",