

Onderzoek naar kansen spoor Heerenveen-Lelystad

Zuiderzeelijn staat weer op agenda

LEEWARDEN - Het Noorden start opnieuw een lobby voor de aanleg van een Zuiderzeespoor tussen Groningen en Amsterdam.

Alleen perspectief op een volledige snelle spoorverbinding tussen het Noorden en de Randstad lijkt de bouw van een spoor tussen Heerenveen en Groningen nog te kunnen redden. Want dat laatste plan kampt met nieuwe tegenvallers.

Beheer en onderhoud van een spoor Groningen-Drachten-Heerenveen levert jaarlijks een ver-

lies op van €7 miljoen, zegt gedeputeerde Sietske Poepjes. De provincies Friesland en Groningen draaien daarvoor op. „Wy binne dêrfan skrokken”, zegt ze.

Conclusies verbinden de provincies nog niet aan de tekorten. Dat gebeurt uiterlijk in maart 2012 wel. Dan moet duidelijk zijn of er kansen zijn om het spoor langs Drachten via Heerenveen door te trekken naar Lelystad en zo aan te takken op de lijnen naar de Randstad.

Medewerkers van de noordelijke projectorganisatie, die bestaat uit de beide provincies en de ge-

Tegenvaller van €7 miljoen per jaar

ChristenUnie: betere berekeningen nodig

Effecten trein op busverkeer nog onbekend

meenten langs de gewenste spoorlijn, zullen zelf uitrekenen hoeveel de ontbrekende schakel kost. Daarnaast starten politici een lobby om in Den Haag de politieke haalbaarheid te polsen.

De kansen lijken op voorhand nihil. Najaar 2007 haalde het kabinet na jaren van soebatten een streep door de toenmalige plannen voor de Zuiderzeespoorlijn. In plaats daarvan kreeg het Noorden een zak geld van €2,1 miljard, bedoeld voor versterking van economie en infrastructuur.

Een van de projecten waaraan het Noorden dat geld wil spende-

ren is het spoor Groningen-Heerenveen. Er is €577 miljoen voor gereserveerd, terwijl de aanleg meer dan €700 miljoen kost.

De ChristenUnie in de provinciale staten wil dat het Noorden vasthoudt aan die spoorlijn en tegelijkertijd nieuwe berekeningen laat uitvoeren naar de beheerkosten.

Volgens fractieleider Anja Haga zijn de nu gepresenteerde cijfers gebaseerd op standaardcalculaties van spoornetbeheerder ProRail. Andere marktpartijen kunnen volgens Haga „reële berekeningen” leveren.

Zij verwacht „politieke wil” van de gedeputeerden.

Arriva-directeur Anne Hettinga vindt het vreemd dat het bedrijfsleven niet om exploitatiecijfers is gevraagd. Poepjes: „Wy ha ferlet fan hurde sifers. Dy binne der no. Moai dat Hettinga meitinke wol, mar as puntje by paaltje komt, ha wy fan him noch nea hurde sifers hân.”

In februari wil Poepjes weten hoe de sterren voor de Zuiderzeelijn staan. Dan moet ook helder zijn welke effecten een nieuwe trein heeft op het bestaande openbaar vervoer per bus.