



Ruim 1.300 noorderlingen lopen langs de Hofvijver in Den Haag. Ze willen dat er toch een Zuiderzeelijn komt. (Foto Roel Rozenburg)

Boos de bus in omdat de trein niet komt

Bestuurders uit Noorden protesteren tegen afblazen van Zuiderzeelijn

Honderden noorderlingen voeren vandaag actie. Ze zijn boos omdat het kabinet de Zuiderzeelijn niet wil aanleggen. „We willen duidelijk maken dat er grenzen zijn.”

Door onze correspondent
KARIN DE MIK

GRONINGEN, 23 MEI. „Visieloos, bloeeloos, roekeloos.” De noordelijke werkgeversorganisatie wijdt harde woorden aan het besluit van het kabinet om terug te komen van de belofte voor een snelle spoorlijn tussen Amsterdam via Lelystad en Drachten, de Zuiderzeelijn.

In het Noorden zijn ze echt boos. „Met die snelle treinverbinding zijn we tien jaar bezig geweest”, bliest campagneleider Hans Haerkens. Vandaag demonstreren ruim 1.300 noorderlingen tegen het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn. Op de website ondertekenden een kleine 7.200 mensen de petitie waarin de actievoerders de Tweede Kamer oproepen het kabinet terug te fluiten.

De Sociaal-Economische Adviesraad voor het Noorden (SEAN) sprak van „schoffing” van het Noorden. „Het kabinet komt met dit besluit niet weg. We willen duidelijk maken dat er grenzen zijn”, aldus Haerkens, in het dagelijks leven secretaris van VNO-NCW-noord.

Bestuurders, staten- en gemeenteraadsle-

den, vakbondsleden, ondernemers, werknemers en studenten reisden vanmorgen in twintig bussen naar Den Haag om actie te voeren tegen het „onbetrouwbare” kabinet. Gehuld in oranje T-shirts met daarop de leus *Hier trekken we de lijn* (namelijk van Amsterdam naar Groningen), en met oranje fluitjes maakten ze hun ongenoegen kenbaar. Het kabinet reserveerde 2,7 miljard euro voor de treinverbinding, waaraan het Noorden zelf 1,1 miljard wilde bijdragen. Nut en noodzaak waren echter onvoldoende aangetoond, meende minister Peijs (Verkeer, CDA).

Rector magnificus Simon Kuipers van de Rijksuniversiteit Groningen deed een opmerkelijke oproep. Hij riep werknemers van de universiteit op om de protestmanifestatie bij te wonen, in de baas z'n tijd. Volgens Kuipers is een Zuiderzeelijn nodig om het

aantal studenten in de toekomst op peil te houden.

Zelfs uit de Duitse steden Oldenburg en Bremen zijn twee bussen met bestuurders gekomen. Volgens het Groningse Statenlid Henk Moll (GroenLinks) is het niet doorgaan van een snelle spoorverbinding ook in Duitsland slecht gevallen. De lijn moet vanaf Groningen worden doorgetrokken naar Winschoten, Leer, Oldenburg, Bremen en Hamburg. Moll: „Zelfs de Grünen die tegen een magneetwaaibaan zijn, zijn nu boos, omdat het voor de economische ontwikkeling van Noord-Duitsland en Noord-Nederland van belang is dat de Zuiderzeelijn niet stopt in Groningen, maar wordt doorgetrokken naar Hamburg.”

Volgens Haerkens gaat het noordelijke ongenoegen verder dan alleen de verontwaardiging over het schrappen van een snel-

le spoorverbinding. Al eerder was er woede over het opheffen van de noordelijke subsidies door staatssecretaris Van Gennip (Economische Zaken, CDA). Zij kondigde in 2004 aan ervan af te willen omdat het geld beter kan worden besteed aan de ontwikkeling van economisch sterke gebieden, zoals de Randstad. Dat was in strijd met de afspraken die in 1998 zijn gemaakt met noordelijke bestuurders. In het zogeheten Langman-akkoord kwamen het toenmalige kabinet en de noordelijke provinciebesturen overeen dat het Noorden tot 2010 recht had op rijkssteun voor het scheppen van 43.000 nieuwe arbeidsplaatsen.

Overigens kritiseerde de Noordelijke Rekenkamer onlangs de besteding van Langman-gelden van de drie noordelijke provincies. Onvoldoende wordt duidelijk wat er met het geld wordt bereikt en of doelen worden gehaald. Volgens de Rekenkamer wordt geen juist beeld van de werkelijkheid gegeven. „Ernstig”, oordeelt de kamer.

Het Samenwerkingsverband Noord-Nederland stelt dat niet meteen het effect van een subsidie is te zien. „Als een bedrijfsterrein is aangelegd en wordt afgerekend is er nog geen bedrijf gevestigd en is er dus nog geen werkgelegenheids-effect. Pas na jaren kan de werkgelegenheid in kaart worden gebracht.”

Het rijk had 2,7 miljard euro opzij gezet voor de Zuiderzeelijn. Dat geld komt nu vrij. Het Noorden vindt dat dit geld sowieso naar het Noorden moet. Het kabinet heeft zich hierover nog niet uitgelaten.

Randstad wil deel van het geld van Zuiderzeelijn

Door onze Amsterdamse redactie
AMSTERDAM, 23 MEI. De Noordvleugel van de Randstad wil dat de overheid 2 miljard euro investeert in het openbaar vervoer tussen Almere, Amsterdam en Schiphol. Het geld dat gereserveerd was voor de Zuiderzeelijn kan gebruikt worden voor deze investering. Dat schrijft het Platform Bereikbaarheid Noordvleugel in een brief aan de Tweede Kamer. In het platform zijn onder andere de provincies Noord-Holland en Flevoland en de gemeentes Amsterdam en Almere vertegenwoordigd, die menen

dat bij het openbaar vervoer tussen Almere, Amsterdam en Schiphol knelpunten te verwachten zijn.

Daarom moeten er onder meer extra sporen komen. „Als men zich realiseert dat op deze corridor de nog groeiende luchthaven Schiphol ligt, de Zuidas als belangrijkste internationale zakenknooppunt wordt ontwikkeld en Almere de vierde stad van Nederland wordt, valt er weinig op af te dingen dat deze investeringen in verhouding zijn tot de ruimtelijke economische opgave.”