

Verkeersminister Karla Peijs zette op 13 april van dit jaar de besliskundige trajecten en haalbaarheidsstudies van de Zuiderzeelijn stop. Ze leunde hierbij op de uitspraak van de Tijdelijke Commissie Infrastructuur onder leiding van Adri Duivesteijn.



Foto: Lex Broere

De zuiderzeelijn hoeft niet net als deze Duitse zweeftrain op palen te staan.

Tijd als ontwerpogave

Red de Zuiderzeelijn!

Deze commissie kwam eind 2005 met een onderzoeksrapport over 'nut en noodzaak' van de beoogde verbinding tussen Schiphol en Groningen. De conclusies waren negatief: te hoge kosten en te weinig baten, niet doen dus. Voor de Zuiderzeelijn liet ze alle in het verleden gemaakte onderzoeken vallen, stelde nieuwe normen en stuurde aan op kille kosten-batenanalyses.

Hiermee werd de Zuiderzeelijn doodgerekend. De Commissie Duivesteijn opereerde in een tijd waarin ook de Betuwelijn en de HSL voor veel discussie zorgden. Ook hier liet de commissie haar kritische licht over schijnen. De Zuiderzeelijn ging gebukt onder een beroerde timing. Na tien jaar touwtrekken tussen Den Haag en het Noorden is de knoop doorgehakt.

Peijs breekt de belofte van kabinet Kok uit 1998, dat Den Haag het Noorden een snelle treinverbinding met de Randstad zou gunnen. Maar niet alleen dat. Ook is de 2,73 miljard euro investering van het rijk in het project ingetrokken. Bestuurders, ondernemers, hoogleraren en vele "eenvoudige" Noorderlingen waren onthutst. 'We gaan gebukt onder Randstadkabinetten'.



De traagheid van het noorden...



...en de snelheid van de Randstad.

'Groningen vraagt, Den Haag bepaalt als vanouds...' en 'We draaien de gaskraan dicht!', kopten de Groningse kranten. Op 19 mei volgde er een demonstratie van zo'n 1500 noorderlingen rond het Haagse Binnenhof. De normaal zo bescheiden, noeste werkers toonden zich plots een uitzinnig en razend volk. Luidkeels klom het over de schoffering van het Noorden en de beloofde miljarden euro's ontwikkelingsgeld.

Dit had effect. Inmiddels wordt er in de Tweede Kamer gesproken over compensatie-investeringen in het Noorden en worden er diverse varianten van de magneetweeftrein getoetst aan de Duivensteijn-doctrine. Van een "gewone" intercity, een HSL-variant, tot een Hanzelijn-plus en zelfs een Superbus van Wubbo Ockels. Leuk en aardig, maar of dit nu werkelijk nog iets met de reden van de aanleg van de Zuiderzeelijn te maken heeft, blijft onduidelijk. Sterker nog, het Noorden lijkt zich nu ook te laten leiden door geld, cijfers en gemakkelijke alternatieven. En ook al is dat begrijpelijk, dit is immers na tien jaar onuitputtelijke inspanning voor de lijn wellicht het hoogst haalbare, toch is er iets fundamenteel onjuist. De ontwerpogave is een rekenogave geworden en verloor zelfs haar ruimtelijke essentie. Want waarom wilden we ook al weer een snelle treinverbinding? Wat kon je daarmee bereiken?

Commissie Langman

In september 1997 doet een onafhankelijke commissie op verzoek van het kabinet een groot aantal voorstellen voor maatregelen in Noord-Nederland op het terrein van regionale economie, land- en tuinbouw, verkeer en vervoer en ruimtelijke inrichting. De verwachting is dat hiermee de structurele economische achterstand ten opzichte van de rest van het land in 2010 ingelopen zal zijn. Dat Nederland, als economisch geheel,

zou aansluiten bij de ambitie van de Europese Unie om Europa de meest kennisintensieve economie van de wereld te laten zijn. De Noordelijke achterstand komt mede voort uit het feit dat de grote vier steden sterk van de groeiende kenniseconomie profiteren en landelijk gezien veel bedrijvigheid opslokken. Dit trekt hoog opgeleide mensen elders weg, ook uit het Noorden, en een braindrain is het gevolg. Wat resteert is een aftakelend economisch en ruimtelijk klimaat. Daartoe legt de commissie in haar advies drie accenten: clustervorming van economische activiteiten, verbeteren van de kwaliteit van het landelijk gebied en de positieversterking van steden. Hieruit volgt een aanbeveling om een verkenning te starten naar de aanleg van een snelle verbinding tussen de Randstad en het Noorden via de Flevopolder. De visie luidt dat door verkorting van de reistijd de groeiende Deltametropool ontlast kan worden. Tegelijk biedt dit kansen voor de toename van bedrijvigheid langs de lijn en in de Noordelijke regio; bovendien wordt het forensen van en naar Noord-Nederland aantrekkelijker.

De factor tijd is een belangrijk gegeven. Het cruciale belang van mobiliteit in de deltametropool en de rest van Nederland wordt voorzien. Het afleggen van afstand is het afleggen van tijd. Afstand is dus tijd. Een kortere reistijd verkleint de psychologische afstand tussen de landsdelen en verbetert daardoor de uitwisseling van mensen en diensten.

Mobiliteit en tijd

Wat is mobiliteit eigenlijk? En wat voor weerslag heeft tijd op ons moderne leven? De Verenigde Staten zijn een fraai voorbeeld van een mobiele samenleving. Mensen verhuizen pakweg tien keer in hun leven. Van oost naar west als het moet: waar werk is, is thuis, en thuis is waar werk is. Tijd en

ruimte zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden, maar wel los te beschouwen. In de VS is ruimte geen remmende factor op de verplaatsing, eerder stimulerend.

Maar mobiliteit is natuurlijk overal en van alle tijden. Ook in Europa richten we ons op verplaatsing. Met het wegvallen van de grenzen, gekoppeld aan de daling van de transportkosten, zorgt dit voor een verkleining van de wereld maar van een vergroting van de leefomgeving. Kijk in Nederland. We wonen hier, werken daar, hebben vrienden ergens anders, ontmoeten onderweg en viëren overal vakantie. Ons leven is eigenlijk op meerdere plekken, verdeeld door tijd. En daar zijn we ook goed in. We hebben inmiddels een fijnmazig netwerk van auto-wegen en spoorlijnen om ons zo snel en efficiënt mogelijk te verplaatsen.

Maar dit is ook lastig. De Randstad groeit en put het bestaande wegennet uit, vraagt om meer infrastructuur, claimt daarvoor nieuwe gronden, doet bescheiden natuuroffers, maar uiteindelijk heeft het er veel van dat het de mobiliteit in de weg zit. Snelheid wordt traagheid, doordat overal wegen zijn die overal naartoe leiden. Er zijn te veel afslagen en opritten. Dit betekent veel files en een niet te stoppen ontwikkeling van kantoordozen langs en rondom deze magneetpunten. De onlangs verschenen publicatie 'Bloeiende Bermen' van het Ruimtelijk Planbureau, toont deze ontwikkeling rond de Nederlandse snelwegen. We begrijpen het fenomeen mobiliteit dus steeds beter!

Tijd en ruimte

In het Noorden is tijd nog van een andere orde. Een vorm van traagheid, zonder daarvoor ooit gekozen te hebben. Er waren in de jaren zestig en zeventig pogingen genoeg om Delfzijl en omgeving tot een Rotterdam

van het Noorden te maken. Maar helaas, mislukt. Te veel planologie, te weinig realiteit. Inmiddels is traagheid in de vorm van rust en ruimte toch ook een kwaliteit aan het worden. Maar dit is meer een gevolg van drukte en snelheid elders. Wie bepaalt of traagheid een kwaliteit is? Voor wie is traagheid een kwaliteit? Als het aan de 1500 protesterende Groningers ligt, staan ze niet onbereidwillig tegenover de komst van wat snelheid.

Er zijn immers nog steeds problemen in het Noorden en het gevoel van 'ver weg' heerst nog steeds. Feitelijk zijn de door Langman geconstateerde problemen alleen maar erger geworden. Noord-Nederland kampt nog steeds met een economische achterstand, doordat ze veelal gericht is op productie en productiekosten. Er is ook kennis, met dank aan de Rijksuniversiteit Groningen en de vele hogescholen, maar deze kennis trekt vaak weer weg. Je zou ook kunnen zeggen dat de Randstad nu eenmaal geluk heeft met haar ligging, met haar economisch aantrekkelijke condities. Hoe dan ook, het Noorden wil zakelijk en recreatief aantrekkelijk blijven en bouwen aan die condities. Daarnaast is het typische open landschap kwetsbaarder geworden. Agrarische functies nemen snel af, zonder dat daar een degelijke toekomstvisie tegenover staat. Enkel een taalkundige definitie van woonlandschap of recreatielandschap. Maar in welk mate en in welke vorm? De economische impuls die de Zuiderzeelijn kan geven, ondersteund door de moderne kennis van routeontwerpen, zorgt voor een ruimtelijke organisatie van het Noorden: gebiedsontwikkeling.

Doel en middel

Wat er op dit moment ruimtelijk nog over is van de lijn, is het tracé en de voertuigkeuze. Uiteraard is dit een belangrijk onderdeel, maar het is een te beperkte benadering. Stel nou dat je de Zuiderzeelijn zou aanleggen. Waar begint ze en waar eindigt ze? Daarvoor zoomen we uit naar het niveau van West-Europa. Het Duitse ICE en de Franse TGV zijn bestaande hogesnelheidsnetwerken. Bij bestudering van de kaart valt een gebied op tussen Amsterdam en Bremen. Dit is een zwakke plek in het Europese stelsel. Wil de Zuiderzeelijn ook maar enigszins zinvol zijn en willen meegaan met een mobiliserend Europa, dan zal ze haar ankers hierin moeten vastzetten. De timing lijkt op dit schaalniveau goed, omdat de Baltische Staten en Polen als gevolg van één Europa

een enorme economische groei doormaken. Die economie is dan relatief vlakbij en kan via Noord-Nederland met de Randstad worden verbonden.

Noord-Nederland als economisch doorgeefluik aan een nieuwe levensader. Wat betekent dat ruimtelijk? Die lijn, de geleider waar de magneetzweeftrein geluidloos overheen raast, hoeft feitelijk niet meer te zijn dan een fundering met de geleiders op maaiveld. Geen masten, geen palen en geen draden. Dit hoeft geen verstoring van het landschap te betekenen. Waar mogelijk kan de lijn gebundeld worden met bestaande snelwegtracés. Omdat de lijn in het landschap al getrokken is, beperkt de ontwerp-opgave zich nu tot de strategische positionering van de stopplaatsen. Een trein uit Brussel die met 300 km/u tussen langs Amsterdam naar Hamburg raast, heeft niets aan evenveel tussenstations als een gangbare treinverbinding. Er zullen hooguit een of twee stopplaatsen in Nederland moeten komen, plekken met een enorme groeipotentie. Nieuw leven. Juist daar moet ruimtelijk op ingezet worden. Kies daartoe plekken die passen bij de schaal van de ingreep. Plekken die niet zo zeer reageren op de geologische ondergrond, maar die zinvol zijn door hun tijdgerelateerde afstand ten opzichte van andere stopplaatsen. Op het traject Schiphol-Groningen zijn interessante plekken in de omgeving van Lelystad en Oost-Groningen. Lelystad, omdat deze planologische misser nieuwe betekenis kan krijgen in de opvang van de oprukkende verstedelijking uit de Randstad. Woon- en werklocaties op tien minuten van Schiphol, zodat het met Almere kan vergroeiën met de Oostvaardersplassen als binnenstedelijk natuurreserveaat. De Zuiderzeelijn kan het fileprobleem van de noordvleugel van de Randstad vermindern, en verdere planontwikkeling voor het bebouwen van het IJmeer en Markermeer voorkomen.

Oost-Groningen, om het transformerende landschap te reguleren en een definitie te geven. Een nieuwe plek, los van maar ook dichtbij de stad Groningen, die kan uitgroeien tot een zelfstandig stedelijk gebied. Dit zal een magneetwerking hebben op bestaande kleinschalige verstedelijking. De verbinding zorgt voor een directe voeding voor de Blauwe Stad en gelijksoortige woongebieden, waarbij de gunstige ligging ten opzichte van de toekomstig uitbreidende luchthaven van Eelde een cadeautje is. Een dergelijk gebied moet natuurlijk ruimtelijk wel goed georgani-

seerd zijn. Haak daartoe aan op het bestaande landschappelijke raamwerk van de Blauwe Stad. Zorg voor een minimaal maar stevig casco van watergebieden, beplanting, parkgebieden en waarborg cultuurhistorische elementen. Stel binnen dit laagdynamische landschapssysteem kaders op voor bebouwing en infrastructuur, zodat de meer dynamische en vluchtige ontwikkelingen als experimentele woonvormen en bedrijfsterreinen plaats kunnen vinden zonder aantasting van en het zicht op het landschap.

Hoger en droger

De achterliggende filosofie is om met de lijn en de stopplaatsen ruimtelijke contrasten te realiseren, open en dicht. Weidsheid van landschappen en compactheid van steden. Dit bereik je door het landschap, stedenbouw én infrastructuur als samenwerkende disciplines te beschouwen. Het rijk zou regie moeten voeren op dit soort opgaven. Een gedachte die Jan Brouwer, Rijksadviseur voor de Infrastructuur, ook steunt. Lelystad-fase 2 kan zo bijvoorbeeld Zuidwest-Friesland verlossen van de wildgroei van boerderettes, en als een filter dienen voor het openhouden van (water-)landschappen van Friesland en Groningen. De Zuiderzeelijn zorgt eigenlijk voor een nieuw evenwicht in de vestigingskeuze van mensen en bedrijven. Kiezen voor plekken in Oost-Groningen en Duitsland betekent 'hoger en droger'. Ontwerpen met tijd is ook ontwerpen in tijd. Reageren op klimaatsveranderingen en een stijgende zeespiegel. Goed beschouwd is het toch absurd dat er nog steeds plannen voor de Zuidplaspolder zijn op 6,5 meter onder NAP?

Denk groot

Die jonge ondernemer in New York die al zo lang in Nederland carrièrekansen zag, kan nu betrekkelijk eenvoudig de stap zetten en in Nederland zijn droombedrijf opzetten. Op acht uur vliegen en een uur 'zweven' afstand, regelt hij bevlogen zijn zaken over de hele wereld vanuit zijn ruime eekantoor in Oost-Groningen, en voetbalt hij 's avonds met zijn Winschoter buurman bij de door een Scandinavische biochemist opgerichte voetbalvereniging. Nederland is klein, denk groot.

Marc Nolden is freelance landschapsarchitect en werkt onder de naam FREELANdSCHAP onderzoek en ontwerp. Otto Lussenburg werkt bij DHV, maar schreef deze bijdrage op persoonlijke titel.