

'Zuiderzeelijn stimuleert gebiedsontwikkeling'

De Zuiderzeelijn is geworden tot een rekensom. Tot een kosten-batenanalyse met veel negatieve getallen, constateert Marc Nolden. Spelen visie en ambitie dan helemaal geen rol meer? vraagt hij zich af. In zijn ogen is de ZZL veel meer dan een lijn: zij kan ruimtelijke ontwikkelingen, zoals verstedelijking, in goede banen leiden. tekst Jelle Leenes / foto Karel Zwaneveld

Het was zijn vader die Marc Nolden aanspoorde om als 'ambassadeur van het Noorden' eens in het dossier Zuiderzeelijn te duiken. Want zelf begreep zijn pa er weinig meer van. De uitdaging van vader Nolden ging vergezeld van een pak krantenartikelen over de 'ZZL'. Of zijn zoon er iets mee kon?

Marc Nolden (27) ging aan de slag, verdiepte zich in de materie. En met stijgende verbazing stelde de jeugdige landschapsarchitect vast dat er na bijna tien jaar studie en touwtrekken 'iets goed mis is' met die hele discussie over de Zuiderzeelijn. Het gaat alleen nog maar over geld en cijfers. En over tracé- en voertuigkeuzes.

Een veel te beperkte benadering, vindt Nolden. 'De baten van een snelle verbinding met het Noorden tonen zich op onbepaalde termijn, en niet alleen in economisch vergelijkbaar materiaal. De aanleg van de eerste spoorlijn tussen Amsterdam en Haarlem was in 1839 ook niet rendabel. Maar wat zijn wij anno 2006 nog altijd blij dat die lijn destijds is aangelegd.'

Nolden wil terug naar de visie en ambitie

waarmee de discussie over een Zuiderzeelijn is begonnen. Maar wel met gebruikmaking van de modernste inzichten op het gebied van de ruimtelijke ordening. Hij zegt het oudere en erkende vakgenoten als Jan Brouwer, de rijksadviseur voor de infrastructuur, en stedenbouwkundige Riek Bakker na: de ZZL is niet zo maar een lijn. De verbinding is een 'ruimtelijke drager'. Dat wil zeggen: infrastructuur waarmee je de omliggende omgeving beter kunt organiseren, waarmee je gebieden in Groningen, Friesland en Drenthe kunt ontwikkelen. Een lijn die bij alle stopplaatsen 'nieuw leven' kan brengen voor economie, wonen en recreatie. Zelfs voor de nieuwe Groningse woongebieden Blauwestad en Meerstad kan de ZZL een 'directe levensader' vormen, denkt Nolden. Om niet te spreken van de kansen die ontstaan als de verbinding wordt doorgetrokken naar Bremen en Hamburg.

Marc Nolden is geboren en getogen in Hoogezand-Sappemeer en studeerde aan de hogeschool en universiteit in Groningen. Zijn ingenieurstitel haalde hij in Wageningen. Vanuit

Utrecht timmert Nolden nu als freelance ontwerper, onderzoeker en tekstschrijver aan de weg met zijn eigen bureautje 'FREELANdSCHAP'. Met succes. Vorig jaar won hij de hoofdprijs van de Berlagestichting met zijn ontwerp voor een 'publieke omsloten tuin' in de Haagse Archipelbuurt.

Zijn visie op de Zuiderzeelijn heeft Nolden intussen verwoord in een helder artikel dat hij graag geplaatst zou zien in een (vak)tijdschrift. Daarom nam hij onlangs contact op met Noorderbreedte. In zijn stuk schrijft hij dat de diagnose die de commissie Langman negen jaar geleden stelde, nog altijd actueel is: zonder forse maatregelen takelt Noord-Nederland ruimtelijk en economisch af. Nolden: 'Het gevoel van "ver weg" is sinds 1997 versterkt. Dit heeft een remmende werking op de vestiging van bedrijven en kennisinstituten in het Noorden.' Hij zou willen dat er weer gekeken wordt naar 'nut en noodzaak'. 'Er moet een réden zijn om de lijn al dan niet aan te leggen.'

Haalt zo'n artikel in dit stadium nog iets uit?

Marc Nolden is de eerste om toe te geven dat bestuurders van zijn bijdrage niet achterover zullen vallen. Ook al omdat hij niet echt oplossingen aanreikt. In zekere zin is er sprake van nagekomen 'flessenpost', erkent Nolden. Want nu een *magneetweefbaan* tussen het Noorden en de Randstad definitief is 'afgefakkeld', lijkt het alleen nog maar te gaan over de vraag hoe de verbinding tussen beide landsdelen eventueel nog wel gestalte kan krijgen: een 'gewone' intercity, een HSL-variant, de Hanzelijn-plus, de Hanzelijn-plus-plus of de Superbus van Wubbo Ockels. En over de vraag of het Noorden alsnog recht heeft op de door Den Haag toegezegde 2,73 miljard euro.

Maar het kan volgens Nolden geen kwaad als de ZZL alsnog onderwerp wordt van een studie hoe haar te integreren in een totale gebiedsbenadering. De besluitvorming zou bij wijze van *time-out* dan wel enige maanden opgeschort moeten worden. En ook al is de kans groot dat menig een niet zit te wachten op al weer een onderzoek, zo'n studie zou het draagvlak voor



de aanleg van de Zuiderzeelijn kunnen vergroten, denkt de landschapsarchitect.

Al dat 'gedoe' rond de Zuiderzeelijn: is hier sprake van oude politiek?

Nolden, een jonge deskundige nog, twijfelt. De problemen zijn immers complex. 'Maar de noordelijke bestuurders hebben misschien wel té lang en té sterk vastgehouden aan de relatief dure magneetweefbaan. Dat belemmerde op den duur de besluitvorming.'

Tot slot: wordt het geen tijd om zelf terug te keren? Het Noorden lijdt immers aan braindrain, kan jonge talentvolle mensen juist goed gebruiken.

Nolden sluit een terugkeer naar zijn geboortegrond niet uit. Maar nu nog niet. Over een aantal jaren misschien. Feit is dat het Noorden ook op zijn vakgebied betrekkelijk weinig te bieden heeft. De beste opleidingen, bureaus en kansen bevinden zich volgens hem helaas toch in de Randstad. 'Daar kun je ook het beste pionieren.' Wie weet brengt een eenmaal aangelegde Zuiderzeelijn daar ooit verandering in. ✪