

Lelylijn: korte geschiedenis, kosten en baten

Zuiderzeelijn

Het idee voor een nieuwe, snelle verbinding tussen Amsterdam, via Lelystad, Emmeloord, Heerenveen en Drachten naar Groningen stamt uit de langetermijnvisie Rail 21 van NS, uit 1989. Naast Intercity's en Sprinters zou hierover elk uur een rechtstreekse trein van Groningen via Schiphol, Rotterdam en Antwerpen naar Brussel rijden, en verder om beurten naar Londen en Parijs rijden. De aanvankelijke kostenraming (1999, Kompas voor het Noorden): 2,7 mld euro. Van Rail 21 is weinig terechtgekomen, onder meer door de liberalisatie van het spoor en de splitsing tussen NS en ProRail.

Het idee werd, als Zuiderzeelijn onderdeel van de onderhandelingen tussen het Rijk en het Noorden over het stopzetten van de ISP-programma's (Integraal Structuurplan Noorden des Lands). Sommige Noordelijke bestuurders, en vooral ook toenmalig minister van EZ Annemarie Jorritsma, zagen er het middel bij uitstek in om het Noorden uit de periferie te halen. Maar al snel werd duidelijk dat de lijn (veel) duurder zou worden dan 2,7 mld. Minstens 4 mld, en de snelste variant, de magneetzweefbaan, werd zelfs berekend op 9 mld euro (CPB, 2006).

Vervolgens bleek eigenlijk niemand meer heel enthousiast. ProRail gaf de voorkeur aan de beter te exploiteren Hanzelijn, Drenthe was bang dat de dienstregeling voor de Drentse steden zou verslechteren, de Friezen vreesden voor de positie van Leeuwarden en het ministerie van EZ voelde er niets voor om een paar miljard extra op tafel te leggen. Alleen Groningen is altijd wel voorstander gebleven.

Lelylijn

De variant die het laatste jaar de ronde doet, onder de naam NoordLink en nu steeds vaker Lelylijn, is geen HSL maar een "normale" spoorlijn van dezelfde specificaties als de Hanzelijn. Dat betekent: geschikt voor snelheden tot (ruim) 200 km/h. Op het traject Groningen-Lelystad (circa 120 km) scheelt dat 10 minuten met een HSL, maar het is veel goedkoper in aanleg (fundering, kunstwerken). De kostenramingen die circuleren, variëren van "maximaal 3 miljard" tot "3 tot 4 miljard", maar de onderbouwing daarvan is onduidelijk. Ook in de exploitatie is deze variant gunstiger (meer flexibiliteit, geen apart materieel). De reistijdwinst zou ongeveer een uur zijn, waarmee Groningen net binnen een uur treinen van Amsterdam CS komt te liggen (in een Intercity-plus variant die onderweg alleen in Lelystad stopt).

Kosten

Bij 3 mld aanlegkosten en 120 kilometer kost het tracé €25 mln/km. Ter vergelijking: de Hanzelijn kostte €21 mln/km, de TGV Parijs-Straatsburg kostte (in het vorige decennium) €41 mln/km en de Britse HS1 (Londen- Kanaaltunnel) zelfs €150 mln/km.

Baten

Verkeerskundig

Voor de Lelylijn worden nu argumenten aangedragen die voor de Zuiderzeelijn nooit genoemd zijn:

- Verbeteren interne bereikbaarheid Noorden; OV-alternatief voor drukke A7 (zone die zich de afgelopen twintig jaar flink ontwikkeld heeft).
- Verbeteren bereikbaarheid Noordoostpolder / Emmeloord (mede wenselijk geworden door ontwikkeling Almere en in mindere mate Lelystad).
- Alternatief bieden voor de flessenhals Meppel-Zwolle en zo de bereikbaarheid van het Noorden per spoor minder kwetsbaar maken (op het moment is het Noorden vrijwel wekelijks enige tijd onbereikbaar per trein).

Al met al is de argumentatie niet meer uitsluitend gericht op de relatie Noorden - Groningen, maar op het hele netwerk. Het gaat er ook niet meer (uitsluitend) om om groei te genereren, maar vooral ook om groei te accommoderen. Dit weerspiegelt de (economische) ontwikkeling van de A6-A7 zone van de afgelopen twintig jaar.

Lokale economische effecten

In de variant die nu de ronde doet, worden twee nieuwe stations aangelegd: Drachten en Emmeloord. Beide steden hebben nu nog geen station, en met een korte reistijd naar zowel Amsterdam/Schiphol als Groningen zijn dit aantrekkelijke ontwikkellocaties.

Omdat voor het overige bestaande stations worden gebruikt, zijn de mogelijkheden voor extra vastgoedontwikkeling beperkt. Toch zullen er ook in de (wijde) omgeving van die stations indirecte effecten zijn: het gebied wordt relatief aantrekkelijker, de huizenprijzen en kantoorhuren stijgen, dus er zal meer geïnvesteerd worden.

Hoe groot die baten zijn hangt erg af van de lokale omstandigheden. De [economische impact studie die is gedaan naar de Britse High Speed 1](#) berekende deze "(her)ontwikkelingsbaten" voor de regio Kent op 10 mld pond (netto contante waarde). De HS1 is qua lengte en aantal stations vergelijkbaar met de Lelylijn, maar in een aantal andere opzichten niet: de HS1 heeft meer passagiers en takt aan op het Europese HSL/TGV-net, Kent heeft meer inwoners en Londen is een maatje groter dan Amsterdam. Maar zelfs als je de Britse berekeningen met een factor tien afschaalt heb je nog steeds ruim een miljard euro aan lokale baten.

Macro-economische effecten

Moeilijker te berekenen, maar minstens zo belangrijk, zijn de macro-effecten. Betere connectiviteit leidt tot betere allocatie van productiefactoren leidt tot hogere productiviteit. Dit effect is hoger naarmate er meer sprake is van knelpunten en onevenwichtigheden, bijvoorbeeld kraptes op de arbeidsmarkt, of een oververhitte woningmarkt. Deze effecten zullen voornamelijk neerslaan in de regio Amsterdam/Schiphol. De eerder aangehaalde impactstudie voor de HS1 berekent deze effecten in de Britse context op 3,8 mld pond.

Conclusie

De Lelylijn is meer (in zekere zin: minder) dan de Zuiderzeelijn in een nieuw jasje. De aanleg als "gewoon" spoor maakt de kosten overzichtelijker. Ook de baten zijn lager, maar ook minder speculatief. Belangrijker is dat de baten van de Zuiderzeelijn vooral in het Noorden waren gedacht - aansluiten bij het economische centrum, verbetering van het imago. In die context telt elke minuut reistijdwinst, en telt ook het innovatieve aspect van een HSL en zeker een magneetweefbaan. De Lelylijn doet nog steeds veel voor het Noorden (de reistijdwinst is nog steeds ruim een uur, dus zeer aanzienlijk), maar de baten slaan ook neer in Flevoland (vooral Noordoostpolder) en de regio Amsterdam/Schiphol.

Dat zou zich moeten vertalen in de argumentatie en lobby. Dus niet te veel nadruk op "impuls voor het Noorden" of "inlossen van een ereschuld", maar gewoon een verstandige investering voor de BV Nederland.