



Hanzelijn, Lelylijn, Nedersaksenlijn – wie wordt er eigenlijk wijzer van al die kostbare investeringen in nog meer spoorrails?

Posted on 13 mei 2025 by Roelof Bouwman

Afstanden zijn in het kleine Nederland per definitie kort en dus ook de tijdwinst die kan worden geboekt door miljarden verslindende investeringen in de aanleg van nog meer spoorlijnen. Waarom stoppen we daar dan niet mee?

Toen het televisiekijkend publiek in 2004 onder auspiciën van de KRO de Grootste Nederlander aller tijden mocht kiezen, eindigde Cornelis Lely (1854-1929) op de 43^{ste} plaats. Dat was aan de lage kant voor de ingenieur, politicus en staatsman die de Zuiderzee afsloot en inpolderde. Door zijn biograaf Willem van der Ham werd hij in 2007 zelfs getypeerd als ‘de grondlegger van het moderne Nederland’.

De werkelijkheid is vaak een beetje weerbarstig als het over de nagedachtenis aan Lely gaat. In de provincie Flevoland ligt de stad die een hommage aan de visionaire

Zuiderzeebedwinger had moeten worden. Maar helaas: voorbeeldgemeente Lelystad, waar in 1967 de eerste bewoners arriveerden, bleef ver achter bij de verwachtingen. Het werd 'de meest ongewenste plek van Nederland', met overal 'troosteloze hofjes, bevolkt door Amsterdamse probleemgevallen en gesjeesde zakenlieden', zo schreef Joris van Casteren in 2008 in zijn voor de Ako Literatuurprijs genomineerde poldermemoires.

Spookvliegveld

Als we de VVV-folders mogen geloven, is dat allemaal verleden tijd en gaat het met de hoofdstad van Flevoland nu crescendo. Toch kleeft aan de naam Lelystad nog altijd iets mislukkerigs. Neem Lelystad Airport. Schiphol, de eigenaar van het vliegveld, wil Lelystad al jaren gebruiken als uitwijkplaats voor vakantievluchten – daar zijn miljoenen in geïnvesteerd. Maar de opening van het 'spookvliegveld', dat nu alleen wordt gebruikt door sportvliegtuigjes, ligt moeilijk. Een krappe Kamermeerderheid is tegen en de coalitiepartijen zijn verdeeld: PVV en VVD zijn voor opening, terwijl NSC en BBB tegen zijn.

Behalve Lelystad Airport is ook de Lelylijn regelmatig in het nieuws. Dat is de gedroomde spoorverbinding tussen Lelystad en Groningen, met Emmeloord, Heerenveen en Drachten als tussenstations. Voor de aanleg van de lijn lag 3,4 miljard euro klaar, maar dat potje werd onlangs, tijdens de onderhandelingen over de Voorjaarsnota, door het kabinet geplunderd: om de Nedersaksenlijn aan te leggen. Dat is een spoorlijn tussen Groningen en Enschede via Emmen, waarvoor 1,9 miljard nodig is.

Voor de Lelylijn wordt al decennialang fanatiek gelobbyd. Aan de opgewonden toon die daarbij wordt gebezigd, kun je goed merken dat er – net als in de negentiende eeuw – nog altijd bijna magische krachten worden toegeschreven aan het verschijnsel spoorwegen. 'Daalt als een tralienet neder op onze provinciën! Komt, heerlijke spoorwegen!' schreef Nicolaas Beets alias Hildebrand in zijn *Camera Obscura* (1839). 'Dan eerst als de Nederlandse natie, langs uw gladde banen, dagelijks door elkander zal geschoten worden als een partij weversspoelen, zal er welvaart en bloei en leven en spoed in ons dierbaar vaderland heersen!'

Dergelijke bewoordingen worden tegenwoordig niet meer door spoorweglobbyisten gebruikt, maar het enthousiasme is er nauwelijks minder om. Leg rails aan en er ontstaan als vanzelf 'nieuwe economische groeiregio's' en 'innovatieve clusters'

met 'spectaculaire banengroei'. Om over de fors kortere reistijden nog maar te zwijgen.

Nauwelijks tijdwinst

Maar wat is de praktijk? CDA-minister Karla Peijs van Verkeer en Waterstaat tekende in 2005 de opdracht voor de aanleg van de Hanzelijn, een spoorverbinding tussen Lelystad en Zwolle, met Dronten en Kampen Zuid als tussenstations. Kosten: 1 miljard euro. Belangrijkste argument: dankzij de Hanzelijn zou de duur van een treinreis tussen Zwolle en Amsterdam (70 minuten) met een kwartier kunnen worden bekort.

Maar helaas, toen de Hanzelijn in 2012 in gebruik werd genomen, bleek de tijdwinst op het traject Zwolle-Amsterdam slechts twee minuten te bedragen, later werden dat er vijf. 'Onbegrijpelijk,' zei Peijs tijdens een hoorzitting van de Tweede Kamer. 'Ik ben altijd uitgegaan van die tijdwinst. Waarom zou je anders een lijn van 1 miljard aanleggen?'

Het probleem is al veel langer bekend: Nederland behoort tot de kleinste landen van Europa en maar weinig buitenlandse bezoekers snappen dat er mensen wonen die denken dat je er lange (trein)reizen kunt maken. Afstanden zijn in onze contreien per definitie kort en dus ook de tijdwinst die kan worden geboekt door miljarden verslindende investeringen in nog meer rails.

Ook lijkt het langs de Hanzelijn heel erg mee te vallen met nieuwe economische groeiregio's, innovatieve clusters en spectaculaire banengroei. Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) onderzocht de arbeidsmarkteffecten van de Hanzelijn voor Dronten en trok eerder dit jaar een niet mis te verstane conclusie: 'Als het doel is de werkloosheid te verminderen, dan lijkt een nieuwe spoorlijn geen effect te hebben.'

Onwaarschijnlijke zegeningen

Het PBL knoopte er tevens een welgemeend advies aan vast: 'Het is belangrijk om voorafgaand aan een investering in een nieuwe spoorlijn expliciet te maken wat als probleem wordt gezien, welke verbetering wordt beoogd en onder welke randvoorwaarden die verbetering tot stand kan komen.'

Misschien is het daarom wel helemaal niet zo jammer dat de Lelylijn er voorlopig

niet lijkt te komen. En is het maar weer afwachten welke onwaarschijnlijke zegeningen de Nedersaksenlijn teweeg gaat brengen. Laten ze er in Groningen, Emmen en Enschede maar niet teveel van verwachten.

Wynia's Week verschijnt drie keer per week, **156 keer per jaar**, met even onafhankelijke als broodnodige artikelen en columns, video's en podcasts. De groei en bloei van Wynia's Week is te danken aan de donateurs. Doet u al mee? Doneren kan op verschillende manieren. Kijk [**HIER**](#). Hartelijk dank!