

Leefbaar Drenthe

Dingspil 2
9481 GJ Vries
tel. 0592-542631

Aan: het College van Gedeputeerde Staten van Drenthe en de leden van de provinciale
Staten van Drenthe
Postbus 122
9400 AC Assen

PROV. BESTUUR VAN DRENTHÉ	
No.:	2002007084
Ingek.:	30 JUL 2002
Class nr.:	
TE BEH. DOOR:	VV Salomé

Onderwerp: Zweeftrein

Vries, 30 juli 2002

Geacht college en leden van de provinciale staten,

Voor het zomerreces, is tijdens de statenvergadering op 18 juni 2002 het statenstuk 957 met als onderwerp Zuiderzeelijn behandeld. Ter informatie is aan de leden van de provinciale staten het genoemde statenstuk ter hand gesteld. Ook leden van de gemeenteraden van de gemeenten Tynaarlo, Assen en Noordenveld hebben zich over dit onderwerp uitgesproken of moeten dit nog doen. Het genoemde statenstuk 957 dient hier of heeft gediend als achterliggende informatie. De raad van de gemeente Tynaarlo, heeft gezien het summiere onderliggende stuk (statenstuk 957) en het ontbreken van een voorstel wel dan niet akkoord te gaan met het toekennen van 10 miljoen gulden voor de realisatie van de Zweeftrein, dit agendapunt van de agenda gehaald en doorgeschoven naar een latere datum.

Leefbaar Tynaarlo, zitting hebbende in de raad van de gemeente Tynaarlo heeft middels de huis aan huis bladen in de gemeente Tynaarlo een oproep aan de inwoners gedaan deze fractie te berichten hoe zij stonden tegenover de realisatie van de zweeftrein.

Van de 234 binnengekomen reacties reageerden 94% negatief en sprak 6 % zich positief uit over een eventuele realisatie van een zweeftrein. Naast deze uitkomst heeft Leefbaar Tynaarlo zich ook inhoudelijk verdiept in deze materie.

Lezen we het statenstuk 957, dan kan worden vastgesteld dat één en ander gekleurd wordt voorgesteld. Vandaar dat Leefbaar Tynaarlo de afgelopen weken zich heeft gebogen over deze verstrekte gegevens en zich de vraag heeft gesteld wat een en ander, voor consequenties zal hebben.

Om een zorgvuldige besluitvorming in de raad te kunnen laten plaatsvinden zal de raad niet alleen moeten kiezen voor een oplossing met een typisch voordeel verhaal maar zal ze moeten kiezen voor een oplossing waarbij gegarandeerd niets mis kan gaan wat het hele project onbruikbaar maakt. Dit zou ook moeten gelden voor de gemeenten Assen en Noordenveld. Aan deze hoofdregel wordt mijn inziens niet voldaan. Het blijkt dat veel technisch nieuws wordt ontleend aan commercieel gekleurde publicaties als Transrapid. Technische - fysische inbreng van Nederlandse zijde komt zo te zien geheel niet aan bod. Dit beeld is typisch voor de beslissingsprocedure van grootschalige projecten, die deels of geheel de mist ingaan.

Tijdens gesprekken met dr. ir. R. H. Dijken woonachtig te Drachten, bedoeld om meer inzicht te krijgen in juist de technische kanten van dit megaproject, en eventueel hiermee de

haalbaarheid van een en ander beter te kunnen onderbouwen dan wel te kunnen aantonen de no-nonsense van een en ander, is Leefbaar Tynaarlo gesterkt in haar opvatting niet zondermeer met de waan van aller dag mee te moeten gaan. Zeker zal er moeten worden gewaakt hiervoor gemeenschapsgelden nodeloos in te zetten.

Terugkomende op de gesprekken met o.a. dr. ir. R. H. Dijken zijn verschillende uitlatingen dan wel stellingen aan de orde geweest waarop dr. ir. R. H. Dijken vanuit zijn vakkennis deze heeft willen beantwoorden en weerleggen. Deze willen we u niet onthouden. Ter onderbouwing doen wij de door dr. ir. R. H. Dijken op papier gezette onderbouwing van de stellingen en de beantwoording van de aan hem gestelde vragen.

Enkele voorbeelden van de vragen en stellingen waren:

Dit is een nieuwe technologie. We moeten deze kans niet voorbij laten gaan.

Antwoord: Ons inziens willen reizigers alleen een snel en goedkoop vervoermiddel hebben.

Dat hoeft niet bij voorbaat een zweefrein te zijn.

Uit een enquête is gebleken dat de helft van de noordelingen voor een zweefrein is en in het noorden 2000 tot 8000 nieuwe arbeidsplaatsen zal opleveren.

Antwoord: Wie een beetje thuis is op het gebied van enquêtes weet, dat je mensen enerzijds alles kunt laten zeggen wat je wilt en dat ze zich anderzijds geen beeld kunnen vormen van nog niet bestaande situaties.

De zweefrein brengt ons in 50 minuten van Groningen naar Schiphol.

Antwoord: Dit is een stelling die onder het kopje misleiding kan worden geplaatst. Een eventuele gebruiker van de zweefrein moet immers eerst van huis in de buurt van de stad Groningen naar het zweefreinstation Groningen reizen. (Gemiddeld 40 minuten) zit dan zo'n 50 minuten in de zweefrein en moet daarna vanaf Amsterdam of Schiphol nog naar zijn werk in of rond Amsterdam. (Gemiddeld 30 minuten) Dit is bij elkaar twee uur. Voor de terugreis zal hij/zij ook weer twee uur kwijt zijn. Men kan zich de vraag stellen wie per dag vier uur over heeft om naar zijn werk te gaan.

De aanleg kost geen 15 miljard zoals het Nederlands Economisch instituut zegt maar ongeveer 10,5 miljard.

Antwoord: Het blijkt dat de voorstanders voor een zweefrein bewust het lage bedrag gebruiken. Niemand echter kan vooruit garanderen een investering van 10,5 miljard haalbaar is.

Inverdieneffecten maken de zweefrein rendabel.

Antwoord: Dit kan worden omschreven als een slag in de lucht. De vraag kan worden gesteld hoeveel jaren het zal duren eer de hier beoogde inkomstenstroom op gang zal zijn gekomen.

We rekenen op 60.000 tot 75.000 reizigers per dag.

Antwoord: Het aantal reizigers per dag is absoluut onvoorspelbaar. Het is ook absoluut onvoorspelbaar hoeveel tientallen jaren het zal duren eer het verwachte aantal reizigers wordt bereikt. De exploitant is dan waarschijnlijk al lang failliet.

De bovengestelde vragen en antwoorden zijn een klein gedeelte die aan de orde zijn geweest. Alle andere vragen en antwoorden vind u terug in de door Ir. R. H. Dijken aangereikte rapporten. Leefbaar Drenthe voegt deze bij als informatie.

Het bevreemd echter ondergetekende dat bij het toekennen van een 50 miljoen gulden gemeenschapsgeld door de provinciale staten, geen gebruik is gemaakt van de technische kennis van b.v. personen als dr. ir. R. H. Dijken. Een en ander had, zo is mijn inschatting, naar alle waarschijnlijkheid een ander besluit opgeleverd. De door de Staten in eerste instantie

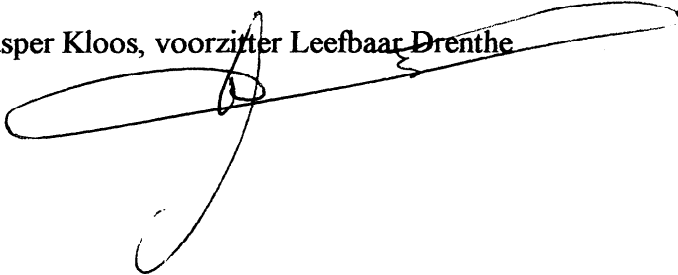
toegezegde gelden zouden beter kunnen worden geïnvesteerd in b.v. een beter openbaar vervoer in de provincie Drenthe zelf.

Of waren de z.g. Langmangelden (Kompassgelden) voor de noordelijke provincies grotendeels voor dit Megaproject bedoeld?

Ik hoop echter met dit schrijven en de aangereikte rapporten een bijdrage te hebben geleverd om de staten van Drenthe in de gelegenheid te stellen een en ander te heroverwegen. Bij deze heroverweging kunt u dan de burgers van Drenthe daadwerkelijk betrekken. En niet alleen via uw web-site (overigens een goede site) burgers van informatie voorzien en het even kunnen inspreken bij de commissievergaderingen. Zoals de provincie steeds verkondigt "de burgers zijn onze klanten". Deze klanten, waaronder ook ik, verwachten van u goede objectieve informatie en daadwerkelijke inspraak wanneer de provincie met grote sommen geld schuift.

Hopende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd, verblijf ik met vriendelijke groeten,

Casper Kloos, voorzitter Leefbaar Drenthe

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke, positioned over the printed name.