

De Lelylijn: ontbrekende schakel voor meer brede welvaart

Friezen moeten nu met de trein via Zwolle naar de Randstad, inwoners van Drachten en Emmeloord hebben geen treinstation. En vanuit het Noorden is de reistijd naar Schiphol zeker twee uur. De Lelylijn is hiervoor de oplossing. Tegelijk bevordert die de brede welvaart, in heel het land.

Opinie

Jouke van Dijk

Critici van de Lelylijn stellen vooral twee zaken ter discussie. Ten eerste zou de aanleg ertoe leiden dat noorderlingen gemakkelijker in de Randstad gaan werken en de nieuwe spoorlijn op die manier slecht is voor de regionale economie. Het tweede tegenargument is dat het gedaan is met rust en ruimte, natuur en landschap, en identiteit en sociale cohesie als Randstedelingen hierheen komen.

Wat is hier van waar? Er zijn economen die stellen dat agglomeratievoordelen oneindig positief zijn, volgens de redentie: hoe groter de steden, des te hoger de arbeidsproductiviteit en economische groei en hoe lager de werkloosheid. Daardoor vertrekken mensen dus uit de rest van het land naar de Randstad omdat daar de kansen op een baan en de lonen hoger zijn.

Op basis daarvan is de conclusie: je moet eigenlijk altijd investeren in de Randstad vanwege het hogere rendement. Maar deze conclusies zijn gebaseerd op maar weinig studies over regionale rendementsverschillen na investeringen in Nederland.

Je ziet de laatste twintig jaar juist steeds vaker dat kleinere steden als Lelystad, Almere, Amersfoort, Zwolle en Eindhoven een forse banengroei laten zien. Deze steden hebben gemeen dat ze op zestig tot negentig minuten afstand van een echt grote stad of metropool liggen.

De inwoners en bedrijven profiteren van de voorzieningen in de metropolen (met een luchthaven als Schiphol) maar gebruiken die niet elke dag. Dit heet de 'borrowed size' theorie. Er komen steeds meer studies die aantonen dat er grenzen zijn aan deze agglomeratievoordelen. De nadelen in termen van verkeerscongestie (files) en negatieve milieueffecten (fijnstof, etc.) nemen toe en zijn nadelig voor de gezondheid. Daar willen vooral ouders met jonge kinderen niet aan; zij verhuizen naar gezondere gebieden in de Randstad en daar buiten.

Net te ver

Op dit moment liggen Groningen, Leeuwarden en Assen net te ver weg om te profiteren van de 'borrowed size' van de Randstad (en ook van die in Bremen/Hamburg en het Ruhrgebied). Een snellere Hanzelijn helpt om binnen die ring te komen, maar een echt snelle verbinding als de Lelylijn brengt ook Drachten, Heerenveen, Leeuwarden en Groningen binnen dat gebied.

Nederland is ook zo klein dat we het land als één grote metropool kunnen gaan zien. Buiten de grote steden investeren kan wel eens effectiever zijn om agglomeratievoordelen te versterken. Daarvoor pleit ook de OESO. Die zegt dat je dan de verbindingen tussen de func-

tionele stedelijke gebieden van alle provincies moet verbeteren.

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) laat zien bovendien zien dat de sterkste regio's profiteren van investeringen elders in Nederland. Door dit trickle-up effect slaan die (gedeeltelijk) neer in de economisch sterkste regio's Noord- en Zuid-

Veel van de reizen hebben een sociaal, recreatief of consumptief doel, maar dragen volgens de definitie niet bij aan het bbp

Holland en Noord-Brabant. Andersom (trickle-down) is dat effect minder. Dat pleit voor meer investeren buiten de Randstad.

Rendabel

Investeren in de Lelylijn is dan een goede optie. De aanleg op zich is al een rendabele investering. Vroegere kosten-batenanalyses voor de Zuiderzeelijn kwamen al uit op een positief rendement en volgens het rapport van het Rotterdamse adviesbureau Studio Bereikbaar over de Lelylijn zal dat nu niet anders zijn. De groei van het aantal spoorreizigers en de lage rente dragen daaraan bij.

De benadering van de Lelylijn via een kosten-batenanalyse is echter te nauw. Dan kijk je naar het effect van reistijdbesparingen voor zakelijke reizigers en vrachtvervoer op het bruto binnenlands product (bbp). Het Centraal Planbureau (CPB) concludeerde in haar beoordeling van infrastructuurprojecten voor het net ingestelde Nationaal Groeifonds terecht dat een groot deel van de reistijdkosten zich niet vertaalt in een bbp-effect, maar in maatschappelijke baten. Veel van de reizen hebben namelijk een sociaal, recreatief of consumptief doel, en hebben zo geen bijdrage aan het bbp.

Zeker in deze tijden van corona wordt des te meer duidelijk dat economische groei in termen van bbp niet voldoende is om de welvaart van mensen en regio's te verhogen. Bewoners in de Randstad hebben een veelal lagere brede welvaart, ook door beperktere beschikbaarheid in woningen en hogere prijzen. De Lelylijn kan, in combinatie met woningbouw, een evenwichtiger spreiding van de bevolking over het land faciliteren en de gehele brede welvaart doen toenemen.

Daarvoor moet je niet alleen kijken naar de regionale economie, maar ook naar de woningmarkt. De ruimte voor de benodigde miljoen



Het treinstation van Heerenveen, onderdeel van de beoogde route van de Lelylijn. Foto: Shutterstock

woningen tot 2035 ligt buiten de Randstad. Betere spreiding ligt voor de hand. Dit kan gemakkelijker omdat de binding tussen woon- en werklocatie losser wordt nu we steeds meer thuiswerken. Goede fysieke verbindingen in combinatie met goede internetverbindingen kunnen dit faciliteren.

Het Deltaplan speelt hierop in. Naast de eigen behoefte van het bouwen van 100.000 woningen, worden er nog eens 220.000 woningen aangeboden. Dat ontlast de bevolkingsdruk in de Randstad en zorgt voor een groei van de bevolking in het Noorden en vermindert het risico van krimp. Die bevolkingstoename trekt bedrijven aan en je behoudt er hoger opgeleiden mee voor de regio.

We houden rust en ruimte

Er is in het Noorden grote vrees dat met 220.000 extra woningen de 'rust en ruimte' worden opgeofferd. Is dat gevaar echt zo groot? Even een rekensom. De bevolkingsdichtheid in de Randstad is nu 965 mensen per vierkante kilometer. In Flevoland is dat getal 300 en in het Noorden 209.

Van de 220.000 huizen moeten er 80.000 worden gebouwd in Flevoland, 50.000 in Groningen, en in Fryslân en Drenthe elk 45.000. Het gemiddelde aantal mensen per woning ligt in Nederland op 2,2. In de drie noordelijk provincies stijgt de bevolking dus met circa 300.000 mensen, ofwel van 1,7 miljoen naar twee miljoen.

De bevolkingsdichtheid neemt daardoor in het hele Noorden toe van 209 naar 246 per km² en in Fryslân en Drenthe tot 225 per km². Dat is nog steeds vier keer zo weinig als in de Randstad.

De rust en ruimte blijven dus. Natuurlijk vergt het bouwen van die 140.000 woningen een zorgvuldige ruimtelijke inbedding, maar dat het

hier dan net zo vol wordt als in de Randstad is bangpraterij.

En de financiering?

Dit alles wil nog niet zeggen dat alle lichten op groen staan voor de aanleg en de financiering. Het Deltaplan mikt namelijk op geld uit het Nationaal Groeifonds. En het beoordelingscriterium daarvoor is de bijdrage aan het verdienvermogen van ons land.

Na de beoordeling van de eerste ronde financiering gaf het CPB kritiek op deze beperkte klassieke doelstelling en pleitten de onderzoekers voor beoordeling op de bijdrage aan de brede welvaart. Maar voor een verandering heeft dat nog niet gezorgd.

In het Deltaplan is daarom geprobeerd het effect op het bbp te kwantificeren, maar dat is een methodische volstrekt ongelofwaardige exercitie geworden. Er wordt simpelweg verondersteld dat door de investeringen in spoor het bbp 'automatisch' stijgt naar het nationaal ge-

Dat het hier dan net zo vol wordt als in de Randstad is bangpraterij

middelde en dan 24 miljard euro per jaar oplevert. Elke onderbouwing ontbreekt. Dat is dan ook het zwakste punt van het Deltaplan.

Maar er zijn ook goede redenen voor een stijging van het bbp door de Lelylijn. Bij de zakelijke reisbaten kun je de sociale reisbaten optellen. En er is ook zeker sprake van een gecombineerd effect van woning-

bouw en spoorverbinding. Dat is zeker zo als er meer gebouwd wordt dan nodig is voor de eigen inwoners. Dan verhuizen mensen naar het Noorden en verdienen hier hun inkomen. Dat vergroot de regionale economie.

Herziening

De klassieke toerekening van het verdiende inkomen aan de werkregio lijkt aan herziening toe nu werknemers twee tot drie dagen thuiswerken. Zo wordt circa de helft van het bbp namelijk op de woonlocatie gerealiseerd.

Met een half miljoen mensen extra in die 220.000 woningen stijgt het regionale bbp al snel met tien miljard euro, na verschuiving van de thuiswerkplek. Daarnaast besteden die nieuwe inwoners hun geld in de woonregio en ontstaan nieuwe banen, beiden nog een extra boost voor het bbp. Met meer mensen is de regio ook aantrekkelijker als vestigingsplaats voor bedrijven. Dat laatste is echter moeilijk precies te kwantificeren in termen van bbp.

Al met al kunnen we concluderen dat de aanleg van Lelylijn rendabel is en positieve effecten heeft voor de noordelijke economie, maar ook voor heel Nederland. De positieve effecten worden echter nog groter als de bredere welvaartseffecten worden meegeteld. De angst voor het verlies aan rust en ruimte vanwege drukte is ongegrond.

De nu formerende partijen hebben de aanleg van de Lelylijn opgenomen in hun verkiezingsprogramma's. Het zou het nieuwe kabinet sieren als ze de nieuwe spoorverbinding dan ook vastleggen in het regeerakkoord en de financiering regelen.

Jouke van Dijk is hoogleraar Regionale Arbeidsmarktanalyse aan de Rijksuniversiteit Groningen.