

Lelylijn houdt steun noordelijke werkgevers

Politiek en werkgevers in Groningen, Fryslân en Drenthe blijven pal achter de Lelylijn én Nedersaksenlijn staan, ook al worden de spoorlijnen fors duurder dan verwacht.

TON VAN DER LAAN
AREND VAN WIJNGAARDEN

We moeten ons niet blindstaren op eenmalige kosten, want je legt zulke lijnen voor misschien wel honderd jaar aan, reageren de provincies, VNO/NCW MKB Noord en noordelijke werkgevers zoals het UMC Groningen. De spoorlijnen kunnen in hun ogen het beeld van het Noorden als lastig bereikbare regio doen kantelen en daarmee een 'gamechanger' zijn.

„Mensen schrikken altijd van hoge bedragen, maar je moet kijken naar wat je er voor terug krijgt”, zegt Paulina Snijders, CFO van het UMCG. „Wij als UMCG investeren bijvoorbeeld voor 1,1 miljard in een nieuw gebouw. Je kunt zulke investeringen niet niet doen, want anders kan je niet verder.”

De voorkeur van de regio blijft het tracé langs de snelwegen A6 en A7 langs Emmeloord, Heerenveen en Drachten, zegt Matthijs de Vries, provinciebestuurder van Fryslân en woordvoerder van de gezamenlijke provincies. „Dan boek je de meeste winst qua reistijd en bereik je de meeste mensen.”

Joyce Walstra van VNO/NCW MKB Noord wijst erop dat infrastructuur zorgt voor ontwikkeling. „Je ziet al sinds de Romeinen dat steden en bedrijvigheid juist bij knooppunten

groeien. Voor de zorg, techniek, het onderwijs en de it hebben we in de nabije toekomst veel extra mensen nodig. Die kunnen we alleen met betere bereikbaarheid vasthouden in het Noorden of hier krijgen.”

De Lelylijn en de Nedersaksenlijn dragen bij aan de verdere ontwikkeling van Noord-Nederland, gaat gedeputeerde De Vries verder. „De bereikbaarheid die onder spanning staat in Drenthe, Groningen en Friesland kan je verbeteren. In plaats van krimp ga je zorgen voor een betere leefbaarheid.”

De Vries: „Je kan heel erg financieel gedreven kijken, maar je moet kijken wat het bijdraagt aan Noord-Nederland. Het is niet alleen een spoorlijntje op zich en het is niet de woningbouw. Het gaat om de brede ontwikkeling van Nederland. Wat heeft Den Haag eraan als deze regio straks achteruit kachelt? Ik verzet me tegen het frame dat wij iets zouden komen halen in de Randstad, we zijn onderdeel van Nederland.”

Philips Drachten wijst op het binnenhalen van studenten. En de werkgevers zeggen dat het een „vliegwieltje voor community's” kan

‘In plaats van krimp ga je zorgen voor een betere leefbaarheid’

zijn. Snijders van het UMCG stelt dat veel hoger opgeleide jongeren wegtrekken uit het Noorden als hun partner er geen werk kan vinden. „Dat speelt ons parten bij het binnenhalen van de toppers zoals chirurgen en wetenschappers, die we wel hard nodig hebben.”

Schrikken van de hoge kosten vindt ze kortzichtig. „Je hebt nog tien jaar tijd om te sparen en kan de kosten over 40 jaar uitsmeren. Het UMCG en de Rijksuniversiteit hebben tal van startups en high tech-bedrijven die hier wegtrekken als ze groeien, vanwege de slechte bereikbaarheid.”

Econoom Jouke van Dijk van de Rijksuniversiteit Groningen wijst erop dat de Randstad verstopt raakt en

dat de aantrekkelijkheid van het Noorden vooruit gaat met de Lelylijn.

Die moet volgens hem dan wel langs Heerenveen en Drachten. „Die plaatsen hebben enorm veel potentie. Het is er mooi wonen. Nu trekken veel afgestudeerden hier nog weg. Maar het kan ook aantrekkelijker worden voor mensen die in de Randstad werken maar niet elke dag op hun kantoor hoeven te zijn.”

Van Dijk is hoogleraar regionale arbeidsmarktanalyse en in 1986 gepromoveerd op de effecten van binnenlandse migratie naar het Noorden. „Noordelijke bestuurders waren toen bang dat die westerlingen de banen van noordelijke werklozen gingen inpikken. Maar de conclusie van mijn proefschrift was dat de migranten vacatures vervulden waar de werklozen in het Noorden niet geschikt voor waren. De migranten zorgden er juist voor dat bedrijven hier bleven en mede via de bestedingen van de migranten was het effect in totaal positief voor het Noorden.

In het Noorden zijn soms mensen bang voor extra woningen en extra inwoners. Van Dijk: „Ze vrezen dan dat het met de Lelylijn gedaan is met hun rust. Maar stel nou dat de Lelylijn hier 300.000 mensen naartoe haalt. Op dit moment wonen er in de Randstad 1000 mensen per vierkante meter en hier in het noorden 200 per vierkante meter. Dat zouden er dan misschien 250 per vierkante meter worden. Nog steeds vier keer zo weinig als in de Randstad.”

De kosten van de Lelylijn vindt hij ook helemaal niet zo hoog als je de lijn vergelijkt met spoorlijnen elders in het land.

En om te kiezen tussen de Nedersaksenlijn en de Lelylijn, zoals wel wordt gesuggereerd: „Het Noorden moet zich niet laten uitspelen. Het zijn ook onvergelykbare grootheden. De Nedersaksenlijn is bijzonder goed voor het grensgebied en lastig bereikbare plaatsen daar. Hij kan enorm veel betekenen voor Emmen, Ter Apel, Stadskanaal en Veendam. Het kan dan beter lukken voorzieningen in stand te houden en mbo'ers en hbo'ers te houden en krijgen. Maar de baten zijn lokaler dan die van de Lelylijn.”



Matthijs de Vries



Jouke van Dijk



Joyce Walstra