

Ik ben Mary van der Graaf van Natuurvereniging Geaflecht en onze vereniging wil over dit complexe onderwerp kort een aantal punten opwerpen. Schriftelijk hebben we een meer gedetailleerd advies gegeven.

Uitbreiding en versterking van het openbaar vervoer vinden wij belangrijk, want het is een manier om de mobiliteit op een duurzame manier te behouden. Voor echt duurzaam beleid is het echter beter dat de vervoersbehoefte wordt afgeremd in plaats van gestimuleerd. Desalniettemin: investeren in goede treinverbindingen vinden we in beginsel een goede zaak.

Een tracé van de Lelylijn langs de A6 en A7 lijkt een logische keuze. Maar dit zou betekenen dat het spoor door het bijzonder waardevolle en beschermd e Natura 2000 gebied 'Van Oordt's Mersken' zal lopen. Het ligt voor de hand, zeker voor een natuurvereniging, om te zeggen, dat gaat niet gebeuren, omdat de effecten van de aanleg en het gebruik van een Lelylijn indruisen tegen de landelijke opgaven voor de fysieke omgeving die in het rapport Denkrichtingen zijn geïnventariseerd. Maar zo makkelijk is onze wereld niet. Een spoorlijn door dit unieke gebied zou voor ons bespreekbaar kunnen zijn als deze overtuigend voldoende maatschappelijk nut oplevert en als het verlies van een stuk uniek natuurgebied ruimschoots gecompenseerd zou kunnen worden, zonder verstoring van de regionale grondwaterstromen.

Wij hebben echter grote twijfels of aan deze voorwaarden zal kunnen worden voldaan. Natuurverlies compenseren kan alleen door beslag te leggen op landbouwgrond. Maar daar lijkt tegenwoordig een taboe op te rusten, want dat zou ten koste gaan van voedselproductie en boeren. Dit taboe is trouwens onterecht. Natuurlijk, voedsel produceren is belangrijk, maar het gaat er wel om wat en hoe je produceert of dat ecologisch én economisch duurzaam gebeurt. En bedenk: Nederland produceert eerder te veel dan te weinig voedsel.

Zoals de wind nu waait is compensatie van natuur dus zeer onzeker.

En hoe zit het met het maatschappelijk nut van een Lelylijn? Wat levert een snelle verbinding tussen Groningen en Amsterdam op? Wellicht een verdubbeling van het aantal inwoners van Drachten en een verdrievoudiging van Heerenveen. Dit betekent meer drukte meer levendigheid en meer voorzieningen, maar daar hebben wij geen behoefte. Wij vinden de rust en ruimte echter een belangrijk goed.

Qua bereikbaarheid is de winst van een Lelylijn bescheiden. Verbindingen met Utrecht, Eindhoven, Rotterdam, Zwolle of Arnhem schieten er niets mee op. Daarvoor zou aanpassing van het traject Meppel -Zwolle nodig zijn.

Daarom, en gezien de twijfels over natuurcompensatie, en omdat een Lelylijn niet bijdraagt aan de landelijke opgaven voor de fysieke omgeving, vinden wij dat er een vijfde denkrichting bij moet, namelijk: geen Lelylijn en de knelpunten in de spoorlijn Leeuwarden-Heerenveen-Meppel-Zwolle aanpakken.

Zouden we ons beperken tot de vier gepresenteerde denkrichtingen, dan zouden we ervan uitgaan dat we in elk geval kiezen voor een Lelylijn. Hiervoor is nog veel te vroeg om nog een andere, fundamentele reden: er is geen nationaal ruimtelijkeordeningsbeleid.

Demissionair minister Hugo de Jonge werkt aan een Nota Ruimte. Laten we deze afwachten en daar straks eerst maar over discussiëren.