



**university of
 groningen**

faculty of spatial sciences

BACHELOR'S PROJECT

**THE INFLUENCE OF INSTITUTIONAL AMBIGUITY ON DECISION-MAKING IN
 INFRASTRUCTURE PROJECTS: THE CASE OF THE DUTCH LELYLIJN**

By

BART VAN DER MEULEN

University of Groningen

Faculty of Spatial Sciences

Prem. Spatial Planning and Design

Supervisor: dr. T. Busscher

February - June 2023

b.van.der.meulen@student.rug.nl / S3807665

Number of pages: 22

Number of words: 6576

THE INFLUENCE OF INSTITUTIONAL AMBIGUITY ON DECISION-MAKING IN INFRASTRUCTURE PROJECTS: THE CASE OF THE DUTCH LELYLIJN

Abstract

Oftentimes in modern day infrastructure projects, construction is delayed due to uncertainty, leading to delays. This affects the success rate of the infrastructure project, and thus it is relevant to find reasons behind this. Literature has suggested that institutional ambiguity plays a role in decision-making, which in the end creates most of the delays. This study tried to follow-up on this claim by doing a case study after the Dutch Lelylijn project. Based on various interviews, the study partly verifies the theoretical claim in the Lelylijn case. In the discussion, the research question is answered and some theoretical and practical implications are discussed.

Key words: Institutional ambiguity, decision-making, infrastructure projects, consensus, Lelylijn

1. Introduction

1.1 Introduction

Ever since the 1960s, the northerners in The Netherlands have expressed a desire for a fast(er) connection between their region and the western part of the country. Since the 1990s, this plan began under the banner of the 'Zuiderzeelijn'. The idea however never came off ground and was abandoned in 2007. Due to a renewed interest, the plan was relaunched in 2018: project Lelylijn, named after Dutch engineer Cornelis Lely. It suggests a new railway that connects the provinces of Groningen, Friesland, Drenthe and Flevoland better to the Randstad (Lelylijn, n.d.). The Randstad is the umbrella term for the conurbation of the Dutch cities of Amsterdam, Rotterdam, The Hague and Utrecht, and is seen as the economic heart of the country. But again, in 2023, still not any meter of track has been laid. It deserves attention to discover what causes this lack in progress, and more importantly; how to tackle it.

This study therefore seeks to explain this - to put it mildly - lengthy decision-making process. It looks at a factor that is widely supported in the literature that affects decision-making processes in a general sense: the concept of institutional ambiguity. Later, this is broken down to infrastructure projects, in particular the Lelylijn.

Theoretical relevance

Considering the various influences exerted by stakeholders, it is relevant to ascertain the decision-making tendencies in situations characterised by intense pressure. According to general institutional theory on resource dependency, organisations are more inclined to conform to the demands of parties from whom they derive the most significant (financial) resources when confronted with conflicting institutional pressures (Matinheikki, Naderpajouh, Aranda-Mena, Jayasuriya & Teo, 2021). However, when decision-makers face contradictory pressures or objectives from multiple stakeholders, their responses are not predetermined (Raaijmakers, Vermeulen, Meeus, & Zietsma, 2015). Decision-makers, in such circumstances, even exhibit a tendency to delay the adoption of new plans or projects. This can be attributed, on one hand, to their preference for awaiting input from other decision-makers to reduce the complexity of the situation before making a choice. On the other hand, when they do assume a proactive stance, they predominantly strive to navigate a middle ground that accommodates the interests of all involved parties. Consequently, none of the stakeholders involved may find complete satisfaction, and conflicts may arise. Nevertheless, the decision-makers prioritise the act of making a choice over the complete contentment of all parties. Therefore, the study concludes

that in environments characterised by ambiguity, decision-makers require more time to respond to institutional pressures, leading to the postponement of decisions and its ensuing consequences (Raaijmakers et al., 2015). It is self-evident that these delays in decision-making contribute to corresponding delays in the overall project construction process.

Governance and decision-making processes concerning public issues have gained significant relevance over the last years. Notably, these processes touch upon infrastructural projects encompassing aspects such as freshwater availability and mobility. Making decisions pertaining to these issues is not only challenging due to technical complexities but is increasingly complicated by social intricacies within the decision-maker's network and the associated institutions. Consequently, these problems are characterised as *wicked*, defying straightforward solutions. The complexity increases as there are many big issues nowadays and in the near future, such as the climate challenge and rising prices, which have impact on national infrastructure budgets. Dewulf and Biesbroek (2018) assert that these developments often result in uncertainty regarding the applicable formal and informal rules governing specific situations, thereby escalating organisational uncertainties. This can have implications for decision-making within the organisation and its employees; as shown later, this uncertainty namely turns out to be a breeding ground for institutional ambiguity. Given the extensive discourse on this subject in the existing literature, it is pertinent to contribute a fresh perspective on the influence of institutional ambiguity on decision-making processes in infrastructure projects.

Societal relevance

This theoretical relevance also has repercussions in practice. Obviously, slow decision-making leads to delayed implementation in any form and sector, including construction and infrastructure. Therefore, it is relevant to consider how institutional ambiguity through decision-making processes in infrastructure projects affects the process surrounding these projects.

Following on the theoretical relevance and going one step further in the process of the actual building process, this uncertainty and ambiguity makes big infrastructure projects susceptible to delays, which affects the success of construction projects (Kamran, Qasim, Latif & Shabeer, 2022). Therefore, it is valuable for all stakeholders that project duration is minimised in all situations. In reality though, according to recent data, on average more than 50% of infrastructure projects are delayed in all specific sectors; for railway construction, this was more than 65% in India in 2022 (Pti, 2023). It is therefore also highly relevant to investigate

reasons behind this and even more to solve these, to make sure critical infrastructure will be more often delivered within time and cost budgets.

1.2 Problem definition

In an optimal scenario, the conception, planning, and execution of an infrastructure project align seamlessly within the scheduled timeframe. However, the fragmentation of the sector, coupled with the unique nature of each project, often renders this ideal vision nothing more than a utopian notion. Consequently, measuring the success of a project solely based on average time and cost metrics becomes challenging, necessitating a comprehensive analysis. Nonetheless, it is still possible to develop a detailed, yet realistic, time and cost trajectory through a thorough examination. According to the handbook by Rieger, Stanley, and Traynor (2014), an ideal planning process for infrastructure projects encompasses the following sequential steps:

1. Project *planning*: the fundamentals of the project, in which the what, why, when, where and how questions are answered, including allocation of the period and budget.
2. Project *design*: the design of the output (the new infrastructure), including an answer to the question of ‘what goes where? (and why?)’
3. Project *implementation*: the process of constructing/building the project plans, based on concrete documents that explain what needs to be done.
4. Project *aftercare*: during and after the building process, keeping an eye on its development and maintenance to understand how it works in practice.

In theory, this plan of action should ensure a smooth process, with objectives being met within the decided deadlines and budgets (Rieger et al, 2014). But in practice, things often turn out differently.

Ahmad, Ayoush and Al-Alwan (2019) have studied many infrastructure reports from different countries in Asia and assessed them in the context of delay and costs. The study revealed that in Vietnam, out of 87 infrastructure projects, 21 experienced delays and cost overruns. Similarly, in Turkey, 34 out of 71 projects encountered delays, while in Jordan, this was the case for 40 out of 91 projects. Although the study also included countries where significant delays or cost overruns were not observed (Qatar: no significant delays in 122 projects; Saudi Arabia: only 10 out of 51 projects experienced delays), the existing literature does indicate a prevailing trend of structural delays and cost overruns (Ahmad et al., 2019). Recent news articles also support this trend, with external factors such as nitrogen being identified as a cause for further construction delays, as reported by NOS (2022). For instance,

it was mentioned that 14 major infrastructure projects in the Netherlands are facing delays of at least 2.5 years. Needless to say, it is a total contrast to the 'ideal' situation.

This thesis aims to contribute to the literature by using a practical approach, i.e. with real-world examples, to build more knowledge about the why: why - despite the clear theoretical roadmaps - are there relatively often delays when it comes to the delivery of infrastructure projects, and what role does institutional ambiguity play in this? Current literature mentions a wide range of possibilities for this (Raaijmakers et al., 2015; Dewulf & Biesbroek, 2018). However, a specific connection to a Western European infrastructure project has not been established. Addressing this research gap, the present study aims to examine the influence of institutional ambiguity on the delay of various infrastructure projects, focusing on a case study of a Dutch infrastructure project.

1.3 Research aim and research questions

As described, there seems to be a relation between institutional ambiguity and building processes of big infrastructure projects, a problem which deserves attention as it affects infrastructure development, which has big implications on its turn. Hence, it is relevant to examine the extent to which this institutional ambiguity actually affects decision-making in infrastructure projects. Concluding, this paper discusses the following research question:

What is the impact of institutional ambiguity on decision-making in infrastructure projects?

Out of this research question and the theory described above, the following secondary questions are discussed:

- *What does decision-making in infrastructure projects entail?*
- *What does institutional ambiguity entail?*
- *How does institutional ambiguity affect decision-making?*
- *How has institutional ambiguity affected decision-making in the Lelylijn case?*

1.4 Methodology

This study's research strategy is qualitative in nature. Both qualitative primary and secondary data was used. Primary sources existed of semi-structured in-depth interviews, where arising claims were supported by secondary sources like scientific literature, reports and newspaper articles. As in this thesis a case study after the Dutch Lelylijn is performed, these

data sources all had a focus towards this interesting infrastructure project. Therewith, this study aims to analyse how institutional ambiguity can affect decision-making in infrastructure projects, based on the Lelylijn case.

1.5 Structure of the thesis

The next chapter presents the theoretical framework, using a conceptual model where the factors and relationships are scientifically explained. It also contains the operationalisation of the concepts. In chapter 3, the research method is explained and the data collection instrument will be described. After that, the case study on the Dutch Lelylijn is elaborated and the results are presented. In the last chapter, the conclusion is provided and discussed. The final chapter also answers the central research question.

2. Theoretical framework and expectations

2.1 Defining decision-making in infrastructure projects

Decision-making is the process in which an individual, group or organisation discusses and reaches conclusions as a result, to determine the most suitable course of action (Schoemaker & Russo, 2016). It entails the careful selection of optimal choices while considering specific objectives and resource constraints. Decision-making in a project is a recurring element, as it continues to happen during the implementation of the process. A rational approach to decision-making involves comprehensive assessment of the relevant environment, as well as the actors and stakeholders involved. It is worth noting that decisions are often influenced by external pressures exerted by influential parties, underscoring the transient nature of decision-making (Schoemaker & Russo, 2016). Therewith, the need for decision-making as a recurring element is clear.

In infrastructure, decision-making is therefore more than only deciding the ‘yes’ or ‘no’. It encompasses a multifaceted process that emphasises the gaining of support and the active engagement of all stakeholders, ensuring their perspectives are heard and considered. This approach is particularly crucial due to the far-reaching implications of infrastructure decisions, as they often have visible and widespread impacts on various parties (Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten, 2008). Decision-making in infrastructure projects therefore is selecting the best option and from there ensure that decisions continue to be made throughout the project, to facilitate minimal time loss and costs exceedance.

2.2 Defining institutional ambiguity

As discussed, the increasingly complex world affects organisations and the choices they make. In general, institutional theory suggests that organisations follow norms and rules, both written and unwritten, in order to survive. However, today's world also sometimes calls for expedited development, in which clear protocols and rules have not yet been established. Moreover, sticking to norms and rules might be sensible, but not always the best in complex and unique cases, like infrastructure projects (Best, 2012). This creates uncertainty for organisations and decision makers, which is characterised by lack of information or knowledge on what to do in the (near) future. As a result, ambiguity originates. According to Best (2012), ambiguity can be defined as a (too) big openness of words and phrases to interpretation, meaning that words, ideas and explanations can have more than one meaning. When placing this ambiguity in an institutional perspective, it is stated that this also affects existing policies.

Not only because of the formal text that makes policies ambiguous between them, but also in the ongoing ways in which they are applied in a daily basis: in rules, practices, norms and procedures. In fact, all these organisational practices are open to ambiguity, with all its consequences: conflicts, unfair advantages for specific actors and delay. When institutional ambiguity is high, the risk of (one of) these consequences happening, increases (Best, 2012). As a result, different stakeholders have conflicting opinions and perceptions on choices to be made, which puts decision makers under pressure.

2.3 How institutional ambiguity tends to affect decision-making in infrastructure projects

In scientific literature, delay is defined as ‘an event or act that increases time needed to execute or complete work’ (Kamran et al., 2022). Although such delays are regularly incorporated into project planning in the shape of float, for example, this study adheres to the principle that with delays, a project is completed later than initially planned. According to the authors, delay is an important factor influencing the success of construction projects. Therefore, minimising delay during the project is an important objective to maximise its success (Kamran et al., 2022).

As pointed out earlier, a major reason for postponing choices is because different objectives have been formulated from different stakeholders (Matinheikki et al., 2021). Meyer and Höllerer's (2016) study takes a closer look at ambiguity in organisations, which leads to postponed decision-making because of unclarity. They define ambiguity as intra-institutional complexity, thus focusing on the internal organisation. Meyer and Höllerer (2016) refer here to Pache and Santos (2010). They support the claim that, in the case of conflicting goals, organisations are unlikely to make clear choices. Rather, they postpone these choices or even avoid making them altogether. Moreover, the authors stress that the consequences of institutional ambiguity can be greater than delays in decision-making. External actors, think governments, stakeholders and funders, need to be convinced that their interests are sufficiently served by the implementing organisation. Pacing their interests with no clear progress can create doubt among stakeholders. This lack of trustworthiness can have far-reaching consequences. Thus, the organisations have to come back to the table to reframe important agreements and issues, which obviously causes more delays in the process, if it does not already lead to greater conflict (Meyer & Höllerer, 2016).

On the other hand, Best (2012) also sees positive developments of institutional ambiguity; when organisations decrease bureaucracy, they stimulate employees (decision makers) to think and consult between them and stakeholders. If they have the capacity and

confidence to decide by themselves, it makes the organisation able to successfully adapt to quickly changing and uncertain situations.

2.4 The Conceptual Model

In figure 1 below, the conceptual model is presented, consisting of an independent variable (left) and a dependent variable (right).

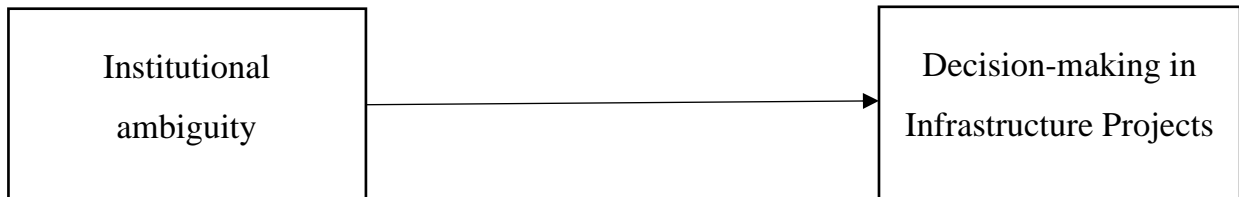


Figure 1 – The Conceptual Model (CM) and its relation

Operationalisation

Finally, it is important to operationalise the concepts. In other words, what decides when a concept is actually present in practice? It needs no explanation that it is clear when decisions are made in infrastructure projects, but how does this work with institutional ambiguity?

This study posits the presence of institutional ambiguity when a minimum of one of the following scenarios is observed within the organisation, drawing upon the works of Best (2012) and Matinheikki et al. (2021):

- Insufficient availability of documented norms and rules that are specifically applicable to the given situation.
- Perceived incongruence between the existing norms and rules and the demands of the situation at hand.
- Uncertainty leading to a dearth of commitment and consensus among the parties involved.

It is pertinent to note that the presence of institutional ambiguity in a given situation does not universally result in decision-making delays, as also posited by Best (2012). Also, when one of the scenarios is present, it doesn't automatically mean that institutional ambiguity is high, but it shows that it plays a (small) role. Finally, the current study, based on a thorough review of the literature, supposes that the existence of these factors is likely to lead to delays in decision-making.

3. Methods

3.1 Research approach

This research was part of a bachelor's project for the University of Groningen, written in the period February – June 2023. The research adopted a qualitative approach, with the use of primary and secondary data. Primary data collection was done by the researcher, whereas secondary data was found in various open sources. Secondary data was included to increase triangulation, therewith increasing the overall validity of the study.

To add a concrete, practical connection to this thesis and to make sure that the research question is answered from practice, a case study focusing on the decision-making process around the Dutch Lelylijn has been added in chapter 4. The selection of the Lelylijn as the focus of this study stems from the prolonged challenges associated with decision-making regarding this significant infrastructure project, which have persisted since the 1960s. As elaborated upon in the subsequent case study, there have been multiple instances characterised by delayed decision-making for various reasons. Drawing upon the dependent variable, this research investigates the potential impact of institutional ambiguity on decision-making processes pertaining to the Lelylijn.

As per the research conducted by Baxter and Jack (2008), there exist specific scenarios where incorporating a case study proves to be a valuable asset in a study. In qualitative investigations, a case study enables the application of diverse analytical perspectives to examine a phenomenon. This approach safeguards against potential biases stemming from the behaviours of individuals involved, and instead yields insightful data pertaining to the 'how' and 'why' aspects rather than the mere 'what'. Such inquiries can be found within various reports (including policy reports) and newspaper articles concerning the Lelylijn project, with the interview questions designed to further elaborate these assertions. Additionally, it is crucial to establish the parameters and scope of the case study to ensure its cohesion (Baxter and Jack, 2008). Considering the absence of consensus regarding the impact of institutional ambiguity on decision-making, particularly in the context of the Lelylijn case, this case study assumes an exploratory nature. The study's relevant boundary is delineated by the time frame, aiming to assess the conceptual model from the initial concept of this railway line (Zuiderzeelijn, 1990s) up to the present day.

3.2 Data collection instrument

Data collection took the form of semi-structured in-depth interviews with a respondent who has an involved position in the construction and infrastructure sector in the Netherlands, and respondents who are involved in the decision-making process around the Lelylijn project. These interviews yielded a lot of data, that was processed into clear opinions through transcripts and coding schemes. The set of sub-questions and main question formed the main source for drafting the interview questions. The survey questions are included in appendix 1.

The study also used secondary data as a base; its collection was done via the use of scientific and non-scientific literature, reports and newspaper articles. Especially newspapers and reports have offered highly informative, case-specific information about processes, delays and reasons behind this, and have therefore been an important source. Also, interview questions are based on, or used to, supplement or deepen the information from these secondary sources.

3.3 Data analysis

The interviews took place in week 14 until 20 of 2023. Interviews were conducted via online meetings. The interviews were recorded so that they were accurately transcribed. The transcripts are included in appendix 2, 3, 4 and 5. Based on the transcripts, the initial identification process involved highlighting the first potentially relevant statements. Subsequently, a substantial number of markings were generated, which were transformed into codes, allowing for the organisation and categorisation of the data. These codes were further grouped into families, facilitating the identification of interconnected statements. By analysing the emerging patterns within these families, conclusions were derived from the data.

The secondary sources were thoroughly reviewed to study relevant information. This was not converted into data due to the qualitative nature of the articles and reports. The relevant pieces were therefore not analysed with additional software, but were used as a basis and control for the claims made in the interviews.

After a preliminary analysis of the results following the initial round of interviews, which primarily involved the interviewee from the private construction and infrastructure sector, it was decided to shift the focus towards the public and political aspects of decision-making. Consequently, this particular interview served as an exploratory interview.

3.4 Recruiting participants

Recruiting respondents is necessary to conduct interviews. It is important that respondents hold administrative positions in the infrastructure branch, if possible with direct

involvement in the Lelylijn process. The professional platform LinkedIn was used to recruit respondents. In this, primarily people in public administrative positions such as councillors and aldermen of relevant municipalities, but also directors in a number of private, infrastructure-focused organisations, have been targeted. In the end, the following respondents emerged from this (in the sequence in which the interviews were conducted):

1. Johan Goos – *Initiative Group Lelylijn*
2. Roel Schukkert – *Van Hattum en Blankevoort*
3. David de Vries – *Project coördinator Lelylijn*
4. Afine Fokkens – *Provincial Executive Infrastructure, province of Fryslân*

3.5 Ethical considerations

This study incorporated ethical considerations to ensure the integrity of the research. Firstly, it is important to note that all data was obtained on a voluntary basis. Participants were informed in advance about the voluntary nature of their participation and were made aware that the interviews would be recorded. These recordings were solely used for the purpose of transcription, and participants had the option to remain anonymous if desired.

As is customary in the field, this study involved interviewing individuals from various governmental layers, each with potentially differing interests. It is acknowledged that respondents may have exercised caution in their responses due to this context. Furthermore, it should be emphasised that the researcher had no internal affiliations with the organisations from which the data was collected. Throughout the study, strict adherence was maintained to the Dutch Code of Conduct on Scientific Integrity (KNAW, NFU, NOW, TO2-federatie, Vereniging Hogescholen & VSNU, 2018). Specifically, this encompassed the ethical principles of fair and meticulous data collection and description.

4. Case: the Lelylijn

4.1 Case description

Currently, when going to north Netherlands by train, all trains from the Randstad have to go via the city of Zwolle, located in the mid-east of The Netherlands. This has two major implications when visiting the north by train. In the first place, it means that the travel time is relatively high. Currently, a train trip from Amsterdam Schiphol Airport to Groningen takes 2 hours and 7 minutes¹. A train goes every half hour in both directions, with one of the two trains per hour requiring a change at Zwolle station. The transfer time here is two minutes. Therefore, a minimal delay can easily add another half-hour to the journey. Secondly, it is also a bottleneck since it is the only way to go north via train. Each train to the cities of Leeuwarden and Groningen have to go via the Zwolle - Meppel route, where rail problems have been significant in recent years. The route is now labelled as fault-prone; on a weekly basis, 8 to 9 trains fail and, due to the lack of alternative travel routes, delays increase considerably (Meppel Nieuws, 2022). For comparison, the Roosendaal - Vlissingen route was inspected. There, about 1 to 2 trains per week are cancelled, making it impossible to reach Vlissingen by train². For such a small and generally well organised country concerning infrastructure, this is quite dubious; a gap the Lelylijn is keen to jump into.



Figure 2 – the proposed trajectory (the continuous line) of the Lelylijn (RTL Nieuws, 2022).

¹ <https://www.ns.nl/reisplanner/#/>

² <https://www.rijdendetreinen.nl/trajecten/roosendaal-vlissingen>

4.2 Practical relevance

The Lelylijn thus makes it possible to avoid Zwolle when going from Amsterdam to Groningen or vice versa. The route has a straighter, faster line with no swerve, which has two major advantages. First, a result of the Lelylijn will be an increase in accessibility in the north and the adjacent areas of the line. According to a governmental report, time gains of more than half an hour could be realised between the northern Netherlands and the Randstad, on a current travel time of around two hours (Ministries of IenW, BZK, EZK, Provinces of Groningen, Fryslân, Drenthe, Flevoland, Municipalities of Assen, Emmen, Groningen and Leeuwarden, 2022), which leads to an enormous increase of public transport trips in the Northern parts of the country. Also, the construction means a relief of the disruption-sensitive Zwolle - Meppel trajectory.

Second, and as a result, as the NOS (2021) stated in their article, the Lelylijn will make cities in the northern parts of The Netherlands bigger. This claim follows the theory of Kilper (2018), who states that throughout history, but especially since the second half of the 20th century, rural-to-urban migration has been a factor in where people live. In the Lelylijn case, it means that people move away from the Randstad to other parts of The Netherlands, including Groningen. The Lelylijn facilitates a growth in urban development and accessibility outside of the Randstad. According to Kilper (2018), this could lead to big economic and societal developments in these regions, as the business environment will become more attractive. The fact that the Lelylijn has this significant social impact therefore automatically adds to the importance of knowing what factors are causing the delay and ambiguity in its completion.

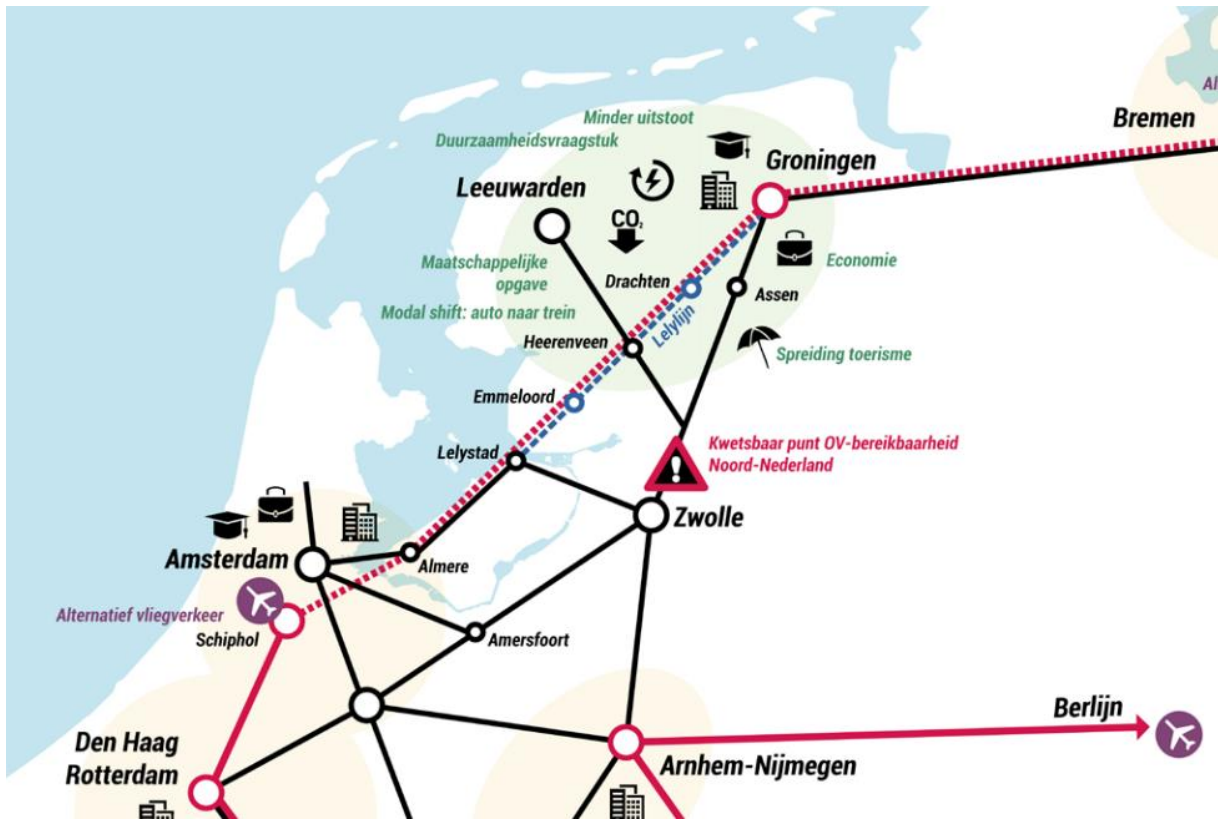


Figure 3 – the current trajectory of train connections to the north (Geerts, 2020).

4.3 Theoretical relevance

The above section has touched on both practical problems and real-world responses. The core problem of this case study, however, lies in its institutional nature; how can we understand the real world problems from an institutional perspective? Many Dutch political parties, the Dutch Railways (NS), regional governmental bodies in the northern parts of the Netherlands and other stakeholders generally support the creation of the Lelylijn. But why then hasn't it been built yet?

Retrospectively examining the well-defined construct of the dependent variable, namely decision-making, it becomes evident that it encompasses a process where, within prescribed frameworks, resources, deadlines, and stakeholders, a choice must be made that transcends a binary outcome (Schoemaker & Russo, 2016). As the complexity of this contextual landscape intensifies, the need for extensive consultation amplifies accordingly (Meyer & Höllerer, 2016). Within this context, a wealth of information is available concerning the decision-making process within the context of the Lelylijn project, even prior to the commencement of any physical construction.

This phenomenon is prominently exemplified by the decision to abandon the plans for the Lelylijn project made by the former Minister of Infrastructure in 2006. The protracted period

of intense political disputes, which had persisted since the 1990s, culminated due to concerns surrounding ‘the arrogance of the Randstad’ and the perceived flaws in the social cost-benefit analyses (Ybema, 2019). These arguments frequently emerged during the formulation of Lelylijn project plans, with national politics, primarily concentrated within the Randstad region, often being criticised for neglecting the interests of the peripheral regions. Officially, excessive costs served as the rationale behind halting the former Zuiderzeelijn. Nevertheless, it became apparent that insufficient consensus prevailed between national politicians and the representative bodies in the northern regions (Van den Berg, 2019).

However, even among these regional entities, occasional clashes emerged. For instance, there is a lack of consensus regarding the proposed route design and the anticipated time savings associated with the Lelylijn project. Additionally, influential regional stakeholders raise doubts regarding the preservation of local culture and nature (Knol, 2020). These contradictions underscore how a lack of consensus and commitment can lead to delays in the project. By examining these illustrative instances from the Lelylijn project, the presented case study contributes to the existing literature on the influence of institutional ambiguity on decision-making within the domain of infrastructure.

4.4 Results

Institutional ambiguity in the Lelylijn case

Based on the case study and interview findings, it is evident that institutional ambiguity has been a prominent factor in the historical process surrounding the Lelylijn. This ambiguity primarily manifests in the relationship between national politics and local/regional politics. National politics and the government frequently face criticism for prioritising the Randstad region while neglecting other parts of the country. This criticism is exemplified by the ongoing absence of the Lelylijn. Notably, Goos and Fokkens highlight that during the initial stages of their involvement with the Lelylijn, their voices were scarcely heard in The Hague and at the ministry, indicating a lack of commitment from these parties. Consequently, the interview data underscores that institutional ambiguity has resulted in a lack of consensus and commitment among the decision-making entities involved.

A more present situation is the debate of the trajectory of the Lelylijn. Interviewee De Vries mentioned that within the group of supporters of the Lelylijn, there is no consensus about the precise trajectory of the line. This was specifically addressed by the municipality of Leeuwarden and the province of Friesland, because they demand a transfer-free connection to the Lelylijn from Leeuwarden. The most concrete and obvious route does not make this possible

right away, but because this route is not yet fixed, and so policy cannot yet be based on it, internal institutional ambiguity occurs in this case; discussions on this are still ongoing, while the deadline for the final design is approaching (end of 2024). By then, of course, the initiators and provinces must be on the same page. For now, it means that one of the main indicators of institutional ambiguity of this study, namely incongruence on the rules and norms to follow, creates a lack of consensus and commitment that might affect decision-making in the Lelylijn case.

Taking a look at the secondary data, one can conclude that the involved parties haven't always been on that same page. The attempt that ended in 2007 was the most concrete, and showed a big difference in opinions in The Hague and all local parties involved, which again caused a lack of consensus: The Hague argued that the line would be too expensive for what it would deliver; moreover, it was not sufficiently clear whether it would really benefit the northern economy (RTL Nieuws, 2022). On the other hand, the regions consider it important for the mobility of the north, and the railway would be a good addition to the European TEN-T network (Van den Berg, 2019). When new research was announced in 2019, it became clear that emotions were still strong on both 'sides'. Northern politicians, an Arriva top-executive and executives of the employers union sheeted this 'political trick' and state that this is only a way of delaying the process even more (Ybema, 2019). Secondary data thus also shows that ambiguity has led to a lack of commitment and consensus in the Lelylijn project.

The effect of institutional ambiguity on decision-making in the Lelylijn case

Some interesting statements have been made from the primary data, which make it clear that institutional ambiguity from the past has created a lack of commitment and consensus, which might have affected decision-making in the Lelylijn project. The interviewee Fokkens gives a number of examples of this. One such example involves the contrasting ease with which the government allocated one billion euros for the expansion of the Ring near Utrecht, as compared to protracted negotiations regarding the costs of the Lelylijn. Additionally, in 2006, the Minister of Infrastructure at that time decided to terminate the Zuiderzeelijn project despite its advanced stage, citing a perceived imbalance between benefits and costs. As mentioned, provinces and municipalities strongly disagreed with this. This instance, as well as the statements made by Goos, supports the notion that regions outside the Randstad face greater challenges in securing crucial community investments, and if the plans are there, it takes longer as the comparison between Utrecht and the Lelylijn shows.

The example of Leeuwarden serves as an illustrative example, revealing that even among the proponents of the Lelylijn project, a complete consensus has not yet been reached to serve as a foundation for policy-making. Although this lack of consensus has not led to a definitive postponement of the current proposal, it is crucial to resolve this matter before the end of 2024. During the interview, De Vries highlighted that uncertainty regarding the route has been an ongoing concern since the inception of the new plans for the Lelylijn in late 2020. Consistent with the framework of institutional ambiguity employed in this study, this uncertainty could potentially impact the commitment and consensus surrounding the project, resulting in delays in the decision-making process. It is important to note that both De Vries and Fokkema emphasised that the current process remains on schedule and that significant ambiguities or unresolved agreements between national and local parties have not yet impeded the decision-making process.

As previously mentioned, the plans for the Zuiderzeelijn project were terminated in 2006, driven by two underlying reasons, one of which is closely associated with institutional ambiguity, as supported by secondary data. During the period when the plans for the Zuiderzeelijn were initiated and developed, the Dutch government was extensively investing in infrastructure projects across various locations. These projects frequently exceeded projected costs, prompting the Lower House to demand increased oversight. As a result, a requirement for a comprehensive vision for every infrastructure project was enforced, leading to heightened bureaucracy and creating uncertainty regarding the specific path to be pursued. Consequently, despite the advanced stage of the Zuiderzeelijn project, it was ultimately decided to cancel it (Van den Berg, 2019). From the perspective of the pillars of institutional ambiguity, the presence of bureaucratic procedures may have contributed to feelings of incongruity, thereby resulting in delayed decision-making processes.

5. Discussion and conclusion

5.1 Answer to the research question

From a theoretical standpoint, this study demonstrated that institutional ambiguity can indeed contribute to delays in the decision-making process. When a situation lacks clarity, such as due to a lack of established policies or in novel contexts that require choices, institutional ambiguity can introduce uncertainty and impede timely decision-making (Meyer & Höllerer, 2016). Ultimately, this delay in decision-making may negatively impact the success rate of infrastructure projects, as noted by Kamran et al. (2022). An insightful perspective on this phenomenon is offered by the interviewee Schukkert, despite not being directly involved in the Lelylijn process. As a contractor with extensive experience in the construction sector, particularly in executing projects initiated by the public sector, Schukkert's input holds significance. Notably, Schukkert's role in decision-making for infrastructure projects is more advanced in the process. Instead of focusing on whether the project will proceed and the political frameworks involved, Schukkert deals with situations that arise during possible renegotiations during construction or issues with contractual obligations. Naturally, such circumstances contribute to project delays, aligning with the findings of Matinheikki et al. (2021). When asked, De Vries acknowledged the potential for this situation, although it has not been the case thus far for the Lelylijn. In conclusion, from a theoretical perspective complemented by practical insights, it is evident that high levels of institutional ambiguity can indeed result in prolonged construction processes for infrastructure projects.

From the case study after the Dutch Lelylijn, it doesn't become totally clear whether institutional ambiguity has delayed decision-making in the current Lelylijn project that started in 2019. In the past, this has been the case due to ambiguity between the Dutch national government on the one side, and the regional (political) parties in the north (Ybema, 2019; Van den Berg, 2019). This relates to theory of Matinheikki et al. (2021), as these different stakeholders thus have showed different interests and objectives regarding the Lelylijn. In the present situation, an ambiguous situation is occurring concerning the proposed trajectory following the interview with De Vries, on which consensus hasn't been reached yet on the local (or internal) layers of decision-making. This rhymes with previous statements of Meyer and Höllerer (2016). However, at this moment of time, it is unclear whether this will affect the time of decision-making in the near future. The interviews did, however, reveal the presence of institutional ambiguity in the Lelylijn project, resulting in a lack of commitment and consensus in various situations both past and present, thereby indirectly affecting the duration of decision-

making processes. On the other hand, the case study did not uncover significant delays due to inadequate availability of documented norms and rules, as stated by Fokkens and De Vries. Thus, based solely on the evidence from the case study, this study concludes that institutional ambiguity has a reasonable impact on decision-making of construction processes in the infrastructure sector.

5.2 Theoretical implications

This study tried to extend knowledge about the existing relationship via a practical approach on why delays in infrastructure projects occur, as literature isn't unified. To facilitate this, a case study of a notorious Dutch infrastructure project was added. This study adds to the literature by supporting that institutional ambiguity indeed leads to delayed decision-making in most cases. It therewith follows earlier literature of Matinheikki et al. (2021) and Meyer and Höllerer (2016), meaning that theory from Best (2012) isn't applicable in this specific environment. The study also found that it isn't a given that institutional ambiguity has affected decision-making in the current Lelylijn project thus far, but based on history, the study may be of value for theory around political decision-making on urban versus rural areas, because of Fokkens' and Goos' comments on the lack of investment in, and concern for, 'the province'.

In section 5.1, the different moments of decision-making during the construction process were discussed. This thesis predominantly focused on decision-making before the actual construction, in the political process. However, the interview with Schukkert gave some very interesting insights into the impact of institutional ambiguity on decision-making in the later stage of the process, which could have other implications to the length of the project in general. De Vries also shortly noted this. This makes it relevant to do a future research on how institutional ambiguity affects forms of decision-making in various moments, to strengthen institutional theory.

5.3 Practical implications

Looking towards practice, it is especially important for future national policymakers to take the wishes of the north, but all areas outside the Randstad, seriously and use more than just cost-benefit analysis to arrive at decisions. The societal relevance has been subordinated by the national government for too long, allowing great steps to be made in the north through the Lelylijn. Furthermore, also in future infrastructure projects, it is important that a concrete elaborated proposal always precedes the start of the project, as this minimises the duration and

costs of the project at hand. Moreover, it reduces the likelihood of ambiguity, and thus postponement of decisions, because there is a clear strategy to be followed.

Goos and Schukkert described situations in which other external factors than pure institutional ambiguity caused delays in the construction process as a whole; for example due to the influence of climate activist groups that are going to court because of the environmental damage they state that the proposed project will do. The interviewees referred to the known *Nevele-arrest*³ and the current Dutch nitrogen crisis. As this is causing current and future projects significant delays, a suggestion for future research from a practical perspective would be to research this, as finding a solution for this would recreate space and therewith, takes the Dutch construction- and infra sector off the lock.

³ <https://www.raadvanstate.nl/@125920/milieubeoordeling-voor-windturbinenormen/>

References

- Ahmad, H. S., Ayoush, M. D., & Al-Alwan, M. S. (2019). Causes of delay to public infrastructure projects according to engineers representing different contract parties. *Built environment project and asset management*, 10(1), 153–179. <https://doi.org/10.1108/bepam-03-2019-0026>
- Baxter, P., & Jack, S. M. (2015). Qualitative Case Study Methodology: Study Design and Implementation for Novice Researchers. *The qualitative report*. <https://doi.org/10.46743/2160-3715/2008.1573>
- Best, J. (2012). Ambiguity and Uncertainty in International Organizations: A History of Debating IMF Conditionality. *International Studies Quarterly*, 56(4), 674–688. <http://www.jstor.org/stable/41804824>
- Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructurele Projecten. (2008). Sneller en Beter. Via *InfoMil*. https://www.infomil.nl/publish/pages/117721/advies-commissie-vbip2_1.pdf
- Dewulf, A., & Biesbroek, R. (2018). Nine lives of uncertainty in decision-making: strategies for dealing with uncertainty in environmental governance. *Policy and Society*, 37(4), 441–458. <https://doi.org/10.1080/14494035.2018.1504484>
- Kamran, R., Qasim, M., Latif, M., & Shabeer, W. (2022). Decision-making Process in Infrastructure Projects and Losses due to Delayed Decision-making in Public Sector Projects of Pakistan. *Journal of Infrastructure Development*, 097493062210925. <https://doi.org/10.1177/09749306221092533>
- Kilper, H. (2018, 30 April). Suburbanisation and Suburbanisms. *Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning*, 76(2). <https://doi.org/10.1007/s13147-018-0528-1>
- KNAW; NFU; NWO; TO2-federatie; Vereniging Hogescholen; VSNU (2018): Nederlandse gedragscode wetenschappelijke integriteit. DANS. <https://doi.org/10.17026/dans-2cj-nvwu>

Knol, S. (2020, 22 September). *De Lelylijn moet er voor Fryslân zijn*. FNP.

<https://www.fnp.frl/nederlands/blog/28/>

Lelylijn. (z.d.). *Goed gespoord van west naar noord*. <https://www.lelylijn.nl/>

Matinheikki, J., Naderpajouh, N., Aranda-Mena, G., Jayasuriya, S., & Teo, P. (2021). Befriending Aliens: Institutional Complexity and Organizational Responses in Infrastructure Public–Private Partnerships. *Project Management Journal*, 52(5), 453–470. <https://doi.org/10.1177/87569728211024385>

Meppel Nieuws (Red.). (2022, 7 December). Meerderheid Tweede Kamer vraagt om 35 miljoen euro voor spoorproblemen Meppel-Zwolle, maar kabinet ziet het niet zitten - Meppel. *Meppel Nieuws*. <https://meppel.nieuws.nl/meppel-stad/28928/meerderheid-tweede-kamer-vraagt-om-35-miljoen-euro-voor-spoorproblemen-meppel-zwolle-maar-kabinet-ziet-het-niet-zitten/>

Meyer, R. E., & Höllerer, M. A. (2016). Laying a smoke screen: Ambiguity and neutralization as strategic responses to intra-institutional complexity. *Strategic Organization*, 14(4), 373–406. <https://doi.org/10.1177/1476127016633335>

Ministries of IenW, BZK, EZK, Provinces of Groningen, Fryslân, Drenthe and Flevoland, & Municipalities of Assen, Emmen, Groningen and Leeuwarden. (2022). *Gezamenlijke analyse Deltaplan voor Noordelijk Nederland (deel B)*. Via [sterknoordnederland.nl](https://www.sterknoordnederland.nl). Sterk Noord Nederland. Retrieved from <https://www.sterknoordnederland.nl/publicaties-downloads>.

NOS. (2021, 18 February). *Wel politieke welwillendheid, maar geen geld voor Lelylijn*. <https://nos.nl/artikel/2369193-wel-politieke-welwillendheid-maar-geen-geld-voor-lelylijn>

NOS. (2022, 23 June). *Snelwegen en waterprojecten later aangepakt door tekort aan stikstofexperts*. NOS. <https://nos.nl/collectie/13901/artikel/2433836-snelwegen-en-waterprojecten-later-aangepakt-door-tekort-aan-stikstofexperts>

Pti. (2023, 5 March). Road transport and highways sector has maximum number of delayed projects: Govt report. *The Economic*

Times. <https://economictimes.indiatimes.com/news/economy/infrastructure/road-transport-and-highways-sector-has-maximum-number-of-delayed-projects-govt-report/articleshow/98425336.cms?from=mdr>

Raaijmakers, A., Vermeulen, P., Meeus, M. T., & Zietsma, C. (2015). I Need Time! Exploring Pathways to Compliance under Institutional Complexity. *Academy of Management Journal*, 58(1), 85–110. <https://doi.org/10.5465/amj.2011.0276>

Rieger, J. P., Stanley, J. T., & Traynor, R. (2014). *Project Planning and Management for Ecological Restoration* (1st edition). Island Press. <https://web-p-ebSCOhost-com.proxy-ub.rug.nl/ehost/ebookviewer/ebook/bmxIYmtfXzgyMTcxOF9fQU41?sid=a317c4aa-913e-4636-8cd2-5d4eb47a41a4@redis&vid=0&format=EB&rid=1>

RTL Nieuws (2022, 27 June). *Lelylijn van Groningen naar de Randstad? “Vooral het noorden wil heel graag”*. <https://www.rtlnieuws.nl/economie/artikel/5317178/lelylijn-trein-groningen-friesland-flevoland-randstad-deltaplan>

Schoemaker, P. J. H., & Russo, J. E. (2016). Decision-Making. In *Palgrave Macmillan UK eBooks* (pp. 1–5). https://doi.org/10.1057/978-1-349-94848-2_341-1

Van Den Berg, R. (2019, 23 March). *De feiten over de Zuiderzeelijn*. *Nederlands Dagblad: de kwaliteitskrant van christelijk Nederland*. <https://www.nd.nl/nieuws/nederland/532035/de-feiten-over-de-zuiderzeelijn>

Ybema, J. (2019, 3 December). *Debacle Zuiderzeelijn ijlt nog na in nieuwe hoop voor snelle Lelylijn*. *Friesch Dagblad*. <https://frieschdagblad.nl/regio/Debacle-Zuiderzeelijn-ijlt-nog-na-in-nieuwe-hoop-voor-snelle-Lelylijn-26798087.html>

Appendices

Appendix 1 – Interview survey

Q1: Can you tell a bit about your background and position within your organisation/work?

Q1.1: In which field of work/area and with which other parties are you in contact a lot?

Q2: In what way are you involved in decision-making processes within your work?

Q3: Within those decision-making processes, have you experienced situations where decision-making was delayed? If yes, what was this due to?

Q3.1: What was the role of conflicting interests from different stakeholders in this?

Q3.2: Did it also happen that there was ambiguity in policy, in consultations with the State, or protocols, etc., which caused ambiguity in decision-making?

Q4: Do you feel that decision-making around the Lelyline has been ideal?

Q5: How would you answer questions 3 and 4 if you look at the whole process of the Lelyline, i.e. from about 1990 onwards?

Q6: Do you feel that this may have delayed or aborted decision-making processes?

Q7: Do you have any further comments (or questions) on the phenomenon of institutional ambiguity and how this has or has not affected processes in which you have been involved?

Appendix 2 – Interview transcript Johan Goos

I: Het is een interview met Johan Goos. De eerste vraag daarbij is altijd of je akkoord gaat met het feit dat dit opgenomen wordt voor het transcript?

G: Ja hoor, daar ben ik akkoord mee.

I: Oke, helemaal goed. Bedankt daarvoor. Ik zeg er ook nog even bij dat dit dus niet gedeeld wordt, alleen opgenomen wordt voor het verwerken van het transcript. De opname wordt verder niet opgeslagen. En indien gewenst zal ik ook het transcript of de hele scriptie naar u mailen als ik u daar blij mee maak.

G: Graag! Lijkt me heel leuk.

I: Oke! Dan is vraag één of je wat kunt vertellen over je achtergrond en met name wat je nu doet binnen de organisatie of binnen het bestuur waar je nu in zit voor de Lelylijn.

G: Mijn naam is Johan Goos, ik werk bij het waterschap Drents-Overijsselse delta. Ik heb een leidinggevende functie bij het waterschap, al meer dan 35 jaar, en ik heb bijna 30 jaar in het openbaar bestuur gezeten. De laatste twaalf jaar in de gemeenteraad - sinds eind vorig jaar ben ik eruit – als fractievoorzitter. De zeventien jaar daarvoor in het waterschapsbestuur van de Noordoostpolder en Zuiderzeeland. Daarvoor eigenlijk van jongs af aan al allerlei kringbesturen, zoals de KPJ die je vroeger had, de Katholieke Plattelands Jongeren. Dus ik ben eigenlijk altijd wel actief geweest. En ja, als je zegt ‘De Lelylijn’ en hoe ik daar bij gekomen ben, dan kan ik daar uiteraard ook wat over vertellen.

I: Ja heel graag! Vertel.

G: Eigenlijk komt het er op neer dat de Zuiderzeelijn – als mijn geheugen me niet in de steek laat, die is voor zover ik weet in 2013 definitief afgeblazen. Uiteindelijk is toen niet gekozen voor de Zuiderzeelijn maar de Hanzelijn. De Zuiderzeelijn was – vond ik – best wel een prestigieus project; men had het eerst over een magneet zweeftrein, een snelle verbinding naar het noorden. Uiteindelijk is daaruit gekomen dat het veel te kostbaar zou zijn en dat dat eigenlijk de reden is geweest dat de Zuiderzeelijn is afgeblazen. Ik denk dat dat één van de slechtste beslissingen geweest is van de politiek destijds, want als je het hebt over een tweedeling in onze maatschappij, dan kun je dat mogelijkwerwijs voorkomen door een goed OV. Een goed OV brengt met zich mee; sociaal economische impuls voor de provincies. Je ziet nu dat de noordelijke provincies, dus vanaf de Noordoostpolder, en dan Friesland, Groningen, Drenthe, er echt heel bekaaid afkomen als het gaat over infrastructuur; er is één verbinding naar het noorden, via Meppel, Steenwijk en Zwolle, die te pas en te onpas in storing staat. Je ziet ook dat de tweedeling in onze maatschappij als maar groter wordt en wat het heel vaak is, bij de

overheid, dat er alleen maar gekeken wordt naar de maatschappelijke kosten/baten analyse en er zijn in mijn ogen echt andere waarden die je mee moet nemen in je afweging om te kijken of zo'n spoorlijn wel of niet uit kan. Daar kan ik er tig van opnoemen, maar daar komen we misschien straks nog op.

I: Dat zou heel goed kunnen, maar ééntje daarvan is denk ik het sociale belang in het algemeen?

G: Ja, want wat zie je? In de afgelopen 15-20 jaar zijn heel veel voorzieningen verdwenen uit het noorden. Je ziet dat er steeds meer krimp is in plaats van groei. Krimp betekent ook dat de plaatselijke sportvereniging, de groenteman, de supermarkt, die ooit in het dorp heeft gezeten, die verdwijnen allemaal. En daardoor vertrekken mensen, omdat de leefomgeving minder sociaal en leuk wordt.

I: Helemaal mee eens. Ik denk dat het niet zo zeer direct met de vragen te maken heeft die ik zo ga stellen, maar persoonlijk merk ik het ook. Ik kom ook uit een dorp waarbij we nog het geluk hebben dat Enschede echt in de buurt ligt, waardoor mensen zich toch wel in het dorp vestigen, maarja als je dat niet hebt, en je komt uit een dorp zonder grote stad binnen een half uur rijden in de buurt, dan wordt dat problematisch.

G: Precies. En ik denk juist dat als die spoorlijn er wel was geweest, ben ik echt van overtuigd dat er in mijn ogen eerder groei was geweest dan krimp. Dan waren de voorzieningen hier in stand gebleven, en wat natuurlijk het aller ergste is, is dat bijna alle jongeren die hier studeren, in een stad, en die uit een dorp komen, die komen niet meer terug. Waarom niet? Omdat de werkgelegenheid bijna overal in de stad is, voor academici. Maar je ziet wel, daar waar een goed OV ligt, daar zie je ook bedrijvigheid, daar zie je juist dat daardoor ook werkgelegenheid komt. Niet alleen voor LBO en MBO, maar ook voor academici.

I: Ja. Het is echt zodra je in Zwolle bent, zijn de mogelijkheden ineens weer heel groot om op verschillende manieren naar Amsterdam te komen. Dat is ook het grootste probleem van Zwolle-Meppel, iets wat ik ook letterlijk in mijn scriptie genoemd heb; de Lelylijn zou ook daar een oplossing zijn want dan is er in ieder geval een extra verbindingsmogelijkheid als er weer iets is bij Zwolle en Meppel.

G: Nou ja precies, je moet dus ook die waarden meenemen. Als ze nou hier eigenlijk het hele platteland – ik chargeer even – gewoon karts wordt afgebroken, de leefbaarheid die brokkelt dan zo af, dat je je vroeg of laat echt achter de oren gaat krabben van 'wat hebben we ooit gedaan'. Als je dat weer terug wil brengen, gaat dat je vele malen meer kosten. Plus het feit, of het nou gaat om CO₂, of het korte vliegverkeer naar Bremen, Hamburg, Scandinavië. Al dat soort aspecten kun je allemaal meenemen in je weging wat de meerwaarde is van zo'n spoorlijn.

I: Ja, ik ben dat punt eigenlijk volledig met u eens. Even kijken, dan gaan we naar de eerste concrete inhoudelijke vraag. We hadden het net al even over uw achtergrond. Op welke manier binnen dat bestuur waar u voorzitter van bent, worden besluiten genomen, en op welke manier bent u daarbij betrokken?

G: Je moet het zo zien, ik ben voorzitter van de Stichting Lelylijn. Wij zijn eigenlijk voortgekomen uit het feit dat een collega van mij, van D66, die heeft een keer Rob Jetten laten komen naar Emmeloord en daar werd gesproken over OV en de Zuiderzeelijn. Hij heeft toen tegen mij, of eigenlijk tegen de gemeenteraad, gezegd: ‘wie wil er met mij mee gaan lobbyen in Den Haag om die spoorlijn weer op de kaart te krijgen. Toen heb ik gelijk mijn hand opgestoken, de rest van de fracties niemand, en toen heb ik tegen Wim van Wegen gezegd: ‘daar moeten we het bedrijfsleven ook bij betrekken, want alleen als politiek red je dat niet’. Dus wij zijn begonnen op 1 maart 2019 met een symposium ‘Goed gespoord van West naar Noord’. Op onze site van de Lelylijn kun je daarover, en over ander nieuws, heel veel terug vinden. Ook over dat de Lelylijn nu ook weer op de Europese TEN-T kaart is gekomen. Eigenlijk is onze initiatiefgroep vooral heel druk geweest met lobbyen naar Den Haag. We zijn vaak naar Den Haag gegaan, we kwamen daar de eerste keer en toen zeiden ze tegen ons: ‘ach, initiatiefgroep Lelylijn, leuk dat jullie hier komen, maar je kunt een bakkie koffie krijgen en ga nou eerst zorgen dat die provincies met één mond gaan praten. Als ze dat niet gaan doen, krijg je never nooit draagvlak in Den Haag’.

I: Wat is er dan vervolgens gebeurt met het op één lijn krijgen van die provincies?

G: Nou, toen hebben wij het initiatief genomen. Eerst het symposium. Toen zijn we naar de politiek in Den Haag gegaan. We hebben de gedeputeerden gesproken en we zijn in contact gekomen met VNO-NCW Noord die in Groningen zit. Plus, ik heb destijds een motie laten opstellen, dan praat ik over eind 2020, waarin wij hebben opgeroepen, Wim en ik, en in feite alle partijen, die vonden dat in alle verkiezingsprogramma’s van de landelijke partijen, de Lelylijn opgenomen moest worden. Wij hebben die motie gestuurd naar alle gemeentes die op de routing liggen van de Lelylijn, plus alle provincies, om uiteindelijk te proberen dat die Lelylijn in alle verkiezingsprogramma’s kwam. Vervolgens zijn in alle landelijke programma’s is de Lelylijn opgenomen, en je weet als het goed is ook in het regeerakkoord dat er drie miljard is opgenomen als reservering voor de Lelylijn. Dat doen we niet alleen, ook de gedeputeerde Afine Fokkens heeft daar heel veel werk voor verricht. Uiteindelijk zijn er ook meerdere moties ingediend in de commissie I&W en daarna in de Tweede Kamer, en toen is er het Deltaplan voor het Noorden gekomen, daar zul je ook wel iets van gelezen hebben. Daar is toen van gezegd dat er 220.000 woningen gebouwd zouden moeten worden. In mijn ogen, is dat iets

waarvan je kunt zeggen ‘ach, dat is wel heel erg veel’, maar het is een richting. Als je een trein en nieuwe spoorverbinding legt, dan brengt dat werkgelegenheid met zich mee, en werkgelegenheid brengt met zich mee dat er mensen gaan wonen, en waar gewoond wordt moet er gebouwd worden. Dus, wij zeggen altijd dat we onafhankelijk willen zijn van de politiek; wij zijn eigenlijk een lobby groep. Wij hebben eigenlijk in Den Haag, als we daar tegenwoordig naar binnen lopen met onze witte jasjes met het logo van de Lelylijn erop, dan worden we wel gezien! Vorig jaar kwamen we Mark Rutte tegen en die sprak ons enthousiast aan met “Hey! Mannen van de Lelylijn”. En ook als we in de Tweede Kamer lopen, dan worden we wel herkend. Wij kunnen niks zonder de ander. Inmiddels hebben we ook een gesprek gevoerd met Stijn Lechner, dat is de programmadirecteur van de Lelylijn, en met alle mensen die daar nog meer in zitten. We hebben een paar weken geleden, een keer in februari, een middag vergaderd met hun over hoe hun in de wedstrijd zitten en wat onze rol daarin kan betekenen. Zij moeten onafhankelijk zijn en wij willen onafhankelijk zijn.

I: Oké. Dus qua concrete besluitvorming binnen uw bestuur is daar vanuit u niet een duidelijk besluit genomen van ‘we gaan het wel of niet op de kaart zetten’, want de groep is opgericht omdat die wens er al was. Vat ik dat zo goed samen?

G: Nee, inderdaad. Wij hebben maar één missie, dat die Lelylijn er komt. Punt. De rest is voor ons eigenlijk niet bespreekbaar.

I: Oké, helder. Dan is het hopelijk wel zo dat u, misschien niet de directe betrokkene bent bij besluitvorming erover, maar het is wel zo dat u het verhaal van de Lelylijn goed kent en denk ik ook veel contact hebt met mensen die er wel besluiten over kunnen nemen. Is het zo dat u het idee van institutionele dubbelzinnigheid herkent in dit project? Kunt u daar iets over zeggen?

G: Hmm. Kun je daar iets meer duiding aan geven over hoe je dat dan zelf ook ziet?

I: Ja dus of het bij de Lelylijn zo zou kunnen zijn dat er vanuit de politiek of vanuit de bedrijven die het uiteindelijk moeten gaan opleveren, of daarin bijvoorbeeld tegengestelde belangen zijn?

G: Ja. De politiek is wel weerbarstig he. Als je kijkt hier naar de Tweede Kamer, het overgrote gedeelte zijn randstedelingen. Er zijn meer volksvertegenwoordigers uit de stad dan hier vanuit de regio’s. Dan zie je, zodra het over geld gaat, wordt er heel vaak alleen maar gekeken naar de meerjarige kosten/baten analyse. Maar andere waarden, die ik net al even noemde bij jou – als het gaat over leefbaarheid, als het gaat over tweedeling, als het gaat over CO2, als het gaat over krimp, als het gaat over ‘wil je alles concentreren of wil je meer spreiding?’ –, zo is er een tunnel gebouwd bij de Ikea in Amsterdam, omdat het steeds drukker wordt daar. Moet je eens kijken wat dat ding kost; het heeft bijna een miljard gekost. Daar wordt niet over gesproken. Er

wonen heel veel mensen daar, dus... oké. Zo'n noord-zuid lijn, die komt er gewoon. Maar wanneer wij nu een keer willen investeren in die Lelylijn, wordt de tweedeling in dit land als maar groter. In mijn ogen is het nu of nooit, als we nu zeggen 'die Lelylijn komt er niet', heb ik wel eens gezegd voor de camera, 'eigenlijk zeg je dan 'we nemen gewoon afscheid in Den Haag, van de noordelijke provincies''. En de speler, wat jij zegt, er zijn krachtenvelden die jij en ik niet in de hand hebben. Want politiek is niet altijd fair. Politiek gaat ook niet altijd over argumenten, het gaat om wie er de meeste macht heeft, en wie er aan de knoppen draait. Dan zijn er soms argumenten te over, om het wel te doen, en het gebeurt niet. En dat zie je natuurlijk met meer dingen de laatste jaren in de politiek.

I: Ja. En dat heeft dan vooral te maken, zegt u, met de afstand tussen Den Haag en de regio?

G: Ja. En ook, durf ik wel te zeggen, die politici die in de randstad wonen, die hebben zelf nog maar amper een beeld van het platteland. Ik chargeer een beetje, maar laat ze maar eens een paar jaar gewoon op het platteland wonen. Laat ze maar in gesprek gaan met die mensen, over wat er de afgelopen 15-20 jaar is gebeurd. Dat geluid wordt te weinig gehoord in Den Haag.

I: Oké. Dat is dus één van de krachtenvelden die u schetst. Zijn er nog andere? Bijvoorbeeld door te kijken naar binnen de politiek? Ik heb het idee dat het draagvlak namelijk vrij groot is, omdat het bijvoorbeeld ook in het regeerakkoord staat.

G: Ja! Maar als je nu kijkt naar de laatste verkiezingen, en dat is ook politiek, zijn er ook op het platteland inwoners die zeggen 'laat het maar mooi rustig blijven, wij willen niet al die randstedelingen hier naar de regio hebben.' Ik denk dat het reuze meevalt, maar waarom zegt de politiek dat? Omdat er dus ook een groep mensen is die dat heel graag wil. En dan gaan ze dat, zoals de BoerBurgerBeweging, die zijn niet duidelijk geweest over de Lelylijn. Waarom hebben ze dat gedaan? Omdat ze bang waren dat ze daardoor stemmen verloren. Want er zijn in Friesland ook partijen, zoals de Fryske Nasjonale Partij, die is tegen de Lelylijn. Dat soort krachtenvelden, als er zometeen weer verkiezingen worden gehouden, dan zul je zien dat uiteindelijk vooral dit soort thema's, veel meer doorgezaagd moet worden. Ook in het publieke debat; het is niet misschien, het is ja of nee; er zijn maar twee antwoorden. En ze draaien heel vaak om de koek heen om uiteindelijk meer stemmen te winnen. En dan zijn de verkiezingen geweest, en dan maken ze weer een andere draai. Daar hebben jij en ik geen invloed op.

I: Nee, nee precies, op dat moment niet meer.

G: En je hebt in de regionale politiek natuurlijk ook colleges die nu weer opnieuw gevormd moeten worden. Mijn partij is altijd een groot voorstander geweest van de Lelylijn, ook in Friesland. Het gaat toch niet gebeuren dat mijn partij, omdat een gedeputeerde op het pluche wil zitten, dat 'ie gaat zeggen 'nou, we zetten dat wel iets anders in het coalitieakkoord, dat 'ie

er misschien komt', nee. Dan moet je ballen tonen en zeggen 'dit hebben we altijd verkondigd, dus hoppekee, het is óf het staat er in, en als het er niet in staat, stappen we niet in het college'.

I: Nee, oké. Dus het politieke spel is gewoon heel erg de hoofdoorzaak, als ik dat zo mag samenvatten, wat jou betreft in ieder geval qua waarom er nog niet begonnen is met de bouw van de lijn?

G: Ja! En het geld speelt natuurlijk ook mee. Er wordt nu een berekening gemaakt. Er was gezegd dat het tussen de 4,3 en 6,3 miljard zou kosten, maar er zijn nu al geluiden dat het veel meer zal zijn. Dat zal de tijd leren, dus dat kan ook nog een drempel zijn. Maar dan nog ben ik van mening, ook al kost het 9 miljard, aanleggen die bende.

I: Helder. En dat geld zou ook volledig van de overheid moeten komen uiteindelijk?

G: Uuh, als je het mij vraagt vind ik dat dat van de overheid zou moeten komen. Ten eerste: als je kijkt naar andere infrastructuur, dan wordt dat ook vaak allemaal door de overheid betaald. Het kan best zijn dat de provincies hier wat bijdragen, maar zoals mijn provincie, hier in Flevoland, ik zou niet weten hoe wij aan een half miljard moeten komen.

I: Nee precies. Het is natuurlijk ook een sociale voorziening wat dat betreft dus dat zou denk ik ook op die manier geregeld moeten worden toch?

G: Juist. Gewoon van belastinggeld.

I: Oké. Ben jij ervan op de hoogte, of in ieder geval, ik het is vooral een vraag, ben jij er mee bekend dat er bijvoorbeeld partijen tegen de Lelylijn zijn? Dat kunnen politieke partijen zijn, maar ook een andere belangengroep, die als het ware tegenover uw groep komt te staan?

G: Ja, zeker. Bijvoorbeeld dus de Fryske Nasjonale Partij die ik net noemde, die is niet voor. Maar verder, als ik kijk naar de landelijke partijen die in de colleges zitten, ik vind dat als je dat in je landelijke verkiezingsprogramma hebt gezet, en uiteindelijk worden dit soort besluiten ook genomen in de Tweede Kamer. Het zijn verder vooral lokale partijen die het vaakst tegen zijn. Over het algemeen hoor ik dat echter niet vaak in de politiek. Maar je hebt natuurlijk ook wel natuurverenigingen, milieuverenigingen, activistische groepen. Ik kan je echt wel vertellen, dat gaat ook wel gebeuren.

I: Dat ze tegen de komst gaan procederen?

G: Ja!

I: Weet u dan van die groepen dat zij ook al echt actief bezig zijn, aan het lobbyen zijn, om te zorgen dat 'ie er niet komt? In Den Haag bijvoorbeeld?

G: Dat geluid hebben wij nog niet gehoord, maar op provinciaal niveau hoor je wel dat landschap-partijen of milieuactivisten en wat kleinere groepen, die zijn dan tegen. Die vinden het nergens voor nodig.

I: En is dat iets, die tegenstrijd tussen die initiatiefgroepen, dat dusdanig serieus genomen kan worden bijvoorbeeld dat dat leidt tot uitstel van een keuze van de regering?

G: Dat denk ik eerlijk gezegd van niet, maar ja dat blijft ook in de toekomst kijken. Wij willen in ieder geval wel in gesprek met dat soort partijen. Ik heb met Wim van Wegen vorig jaar ook een keer de Fryske Nasjonale Partij bezocht, gewoon om eens te praten hoe het komt dat zij geen voorstander zijn. Eigenlijk komt het erop neer dat hun zeggen ‘wij hebben helemaal geen behoefte aan een volksverhuizing vanuit het westen. Friesland, een beetje een nationalistische gedachte, Friesland is voor de Friezen. Wij hebben toen gezegd; als jullie daar bang voor zijn, juist dáár moet wat voor geregeld worden. Kijk, als mensen uit het westen zeggen ‘och, ik ga mooi een tweede woninkje kopen in Friesland, want dan kan ik er in het weekend naartoe’, dát moeten we regelen qua wetgeving dat je maar in één huis mag wonen. Dus je kiest óf voor Amsterdam, óf voor het ander. Anders neem je ook niet deel aan de gemeenschap.

I: Kijk, dat is natuurlijk wel een oplossingsgerichte gedachte.

G: Ja. Wij willen soms ook weten wat erachter zit. Dus wij gaan zeker graag het gesprek aan wanneer dat gaat spelen. Want ze totaal van je afwenden is ook niet verstandig. Ook al wil je iets niet of juist wel, het is altijd beter om in gesprek te gaan met elkaar dan alleen maar naar elkaar te wijzen.

I: Oké. En dan even hypothetisch, stel dat u ooit aan tafel komt te zitten met de initiatiefgroep voor de Lelylijn, de milieuorganisatie die erop tegen is, en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Denkt u dan dat er snel tot een keuze gekomen kan worden?

G: Je bedoelt voor het tracé?

I: Ja.

G: Uiteindelijk, als er een keuze gemaakt wordt, heeft de regering daarin het laatste woord. Dan moet je in mijn ogen, als het besluit genomen is, met dat soort instanties altijd in gesprek blijven om te bekijken hoe je de pijn voor hun nog kunt verlichten als het gaat om het tracé, om de natuur. Ik zie namelijk ook win-win situaties. Je ziet nu een snelweg, daar zit bij wijze van spreken totaal geen verbinding van de ene kant van de snelweg naar de andere kant. Je kunt ook in oplossingen denken; als je dan een nieuwe spoorlijn aanlegt, dat je ook zorgt dat er verbindingen komen tussen de gedeeltes van de beide snelwegen, waardoor juist de leefbaarheid van soorten eerder vergroot wordt en het gebied groter wordt dan dat het kleiner wordt. Dus ook denken in oplossingen!

I: Ja. En is dat dan ook iets wat ertoe zou kunnen leiden dat het proces langer duurt voordat het op gang komt? Dus ook nadat het besluit genomen is?

G: Ja, nee dat kan ik je al meteen vertellen. Als het besluit gevallen is, zullen er altijd mensen, tegenstanders, zijn. Die gaan naar de rechter toe en die proberen dat te rekken. En dan kom je op een gegeven moment een keer zo ver uit bij mensen die hun grond niet willen verkopen. Dan kom je uit bij onteigening.

I: Oké. En heeft u het idee dat zoiets uiteindelijk zou kunnen leiden tot afbraak van het plan?

G: Nee. Ik denk hier dat, het is altijd zo met dit soort dingen, het belangrijk is om een eerlijk verhaal te vertellen wat het je gaat brengen en wat er hier de mogelijke nadelen zijn. Ik zie eerlijk gezegd veel meer voordelen dan nadelen.

I: Oké. Het is natuurlijk wel de vraag hoe een milieuorganisatie daar naar zou kijken, maar goed. Ik ga nog even één stapje terug nog. We hadden het natuurlijk over het hele gebeuren van besluitvorming hierover. Dat ligt dus vooral bij de politiek hebben we geconcludeerd. Is het zo dat jij er van op de hoogte bent dat er, in die keuze van wel of niet – volgens mij is het kwartje redelijk vaak de ene keer die positieve kant op gevallen en de andere keer toch naar ‘we gaan het niet doen’ -, heeft u zelf daarvan een concreet voorbeeld? Dus dat er, bijvoorbeeld kijkend naar die uitslag van de Tweede Kamerverkiezingen van 2021 en wat er daarna gebeurde, toch weer een heel ander sentiment ontstond?

G: Ja, nouja. Stel, er komen nu opnieuw Tweede Kamerverkiezingen en de BoerBurgerBeweging wordt de grootste partij, en die zeggen ‘wij willen dat helemaal niet’, dan ben je een paar jaar verder. Dat sentiment van wat het altijd was, dat is er dan ineens door een andere partij aan het stuur, niet. Dan kunnen dingen snel veranderen. Ik zou dat een kwalijke zaak vinden, want het overgrote gedeelte van de Tweede Kamer is voor de Lelylijn. Als de BBB uiteindelijk ook een coalitie wil vormen zal ze hier ook die partijen moeten meenemen. Gelukkig is er altijd nog een meerderheid in de Tweede Kamer. Ik verwacht eerlijk gezegd, het zou mij beledigen, dat het plan ineens volledig van tafel wordt geveegd. We zijn nu al zo ver, daarom moet ook programmadirecteur Stijn Lechner, die moet eind 2024 een rapport indienen bij de Tweede Kamer. Eigenlijk komt het erop neer dat de Tweede Kamer dan een besluit gaat nemen in de zin van ‘hij komt er’ of ‘hij komt er niet’. Als dat besluit genomen is eind 2024, en we hebben nog geen val van de regering gehad, ja dan kan het niet meer teruggedraaid worden.

I: Eind 2024 is dus een heel belangrijk moment wat dat betreft. Hoe lang heeft het proces dan in totaal geduurd, van het nemen van een besluit. Want u noemde 2013 als jaar dat de Zuiderzeelijn werd losgelaten.

G: Ze zijn eigenlijk weer opnieuw gestart ergens rond 2020. Toen werd er weer over gesproken in de Tweede Kamer.

I: Oké. Vanuit dat Deltaplan geloof ik toch?

G: Ja. Eigenlijk kun je dan wel zeggen dat het toen opnieuw leven in geblazen is. Uiteindelijk, dat er een besluit wordt genomen, is dat verhoudingsgewijs best nog redelijk snel. Ware het niet dat er in dit geval natuurlijk wel een stuk historisch besef ligt vanuit de Zuiderzeelijn. En we leven in een andere tijd dan 25 jaar geleden. Ik bedoel, de wereld ziet er ineens heel anders uit.

I: Zeker. En dat verandert denk ik ook elke vier jaar wat dat betreft. Het is ook lastig dan om een jaartal te noemen waarop jij dan verwacht dat – stel dat '24 lukt, dat het een positief bericht is dat de Lelylijn er gaat komen – het er echt ligt. Heb je daar een idee van?

G: Hij staat nu in het coalitieakkoord dat wanneer er een besluit genomen is, hij dan in 2038 pas operationeel is. Wij zijn van mening als initiatiefgroep Lelylijn dat dat veel sneller zou moeten kunnen; dat ie er eigenlijk zou moeten liggen in 2032 tot 2034.

I: Oké. En wat zijn dan de punten waarvan u zegt, dat is dan belangrijk om naar te kijken? Wat maakt dat die vier jaar er nog vanaf kan bijvoorbeeld?

G: Dat heeft alles te maken met... nou ja, ik weet er iets van, je moet na elk besluit dat genomen is een ontwerptracé maken. Waar willen we 'm gaan aanleggen? Welk tracé? Nu is het tracé in dit geval al wel een beetje bekend he, dat is in principe die van de Zuiderzeelijn, óf binnendoor. Dan ga je echter door een prachtig natuurgebied bij Oranjewoud. Dat gaat denk ik niet gebeuren want dan moet je een hele lange tunnel maken en wordt het allemaal heel kostbaar. Dan heb ik zoiets van, als de ambitie is om dat ding zo snel mogelijk aan te leggen, dan heb je het ontwerptracé al, dan moet het daarna ter inzage worden gelegd, bezwaren moeten kunnen worden ingediend. Dan kun je daarna nog een keer naar de rechter toe, maar in mijn ogen moet het dan echt wel in 10 à 12 jaar kunnen. Dus als de wil er echt is, dan kan het. Laten we wel wezen, je kunt over de bouw van een brug een jaar doen, maar je kunt er ook twee jaar over doen. Het ligt er maar net aan hoeveel kranen en machines en dergelijke je erop zet.

I: Dat is ook zo natuurlijk. Maar ook dat komt vanuit het budget wat ervoor beschikbaar is denk ik?

G: Daar heb je natuurlijk wel mee van doen ja. Er is dan wel 3 miljard voor gereserveerd, maar dat is nog maar de helft van wat er nodig is. Nou, we krijgen misschien nog 1 miljard uit Brussel, dan hebben we 4 miljard. Dan gaat het erom, hoe komen we aan dat andere geld? En als dat ook weer betaald moet worden uit Den Haag, dan heb je mogelijk nog de kans dat ze zeggen: 'dan wordt het ons te duur'. En dan moet de lobby weer spreken. En wat kunnen de provincies dan bijdragen? En ik ben er van overtuigd dat René Baas, de CdK van Groningen, die is nu aan het onderhandelen over de ereschuld die moet uitbetaald worden aan de provincie Groningen. Ik denk dat René Baas zal zeggen van 'als wij die 20 miljard krijgen' – hij is een groot

voorzitter ook van de Lelylijn – ‘dan kunnen we vanuit die pot ook een bijdrage leveren aan de Lelylijn’. En zo kan Friesland dat ook doen, en Drenthe een klein beetje. Dan móét het kunnen. Ik denk werkelijk waar dat als het zo is dat men notabene vorige week in Brussel heeft gezegd dat ze die Lelylijn hartstikke belangrijk vinden, en vinden dat die op de Europese TEN-T moet, dan zou het toch te gek voor woorden zijn dat wij gaan zeggen ‘nou, in Brussel vinden ze het een belangrijk spoor, maar wij vinden het eigenlijk helemaal niet belangrijk.’ Daarom zeg ik ook, je moet het ijzer smeden als het heet is; het moet écht nu gebeuren!

I: Helemaal duidelijk. En u heeft dus ook goede hoop dat het gaat lukken?

G: Ik ben altijd positief ingesteld. Ik wil niet hier het scenario in mijn hoofd hebben dat het ons niet gaat lukken. Als je de ambitie niet hebt, en al helemaal in de rol als initiatiefgroep, want wij moeten juist het enthousiasme uitstralen, wat er ook gebeurt, dan kun je je rol niet vervullen. Ik hoop dat je in ieder geval van mij, en van de hele groep, ook dat enthousiasme hoort.

I: Haha, absoluut! Ik heb eigenlijk nog één vraag dan, die wel weer wat theoretischer is. Als we even naar het grote plaatje kijken, dan noem je dus vooral de politiek, daar moet de keuze gemaakt worden. Daarbij is het budget wat er vanuit de politiek komt ook belangrijk.

G: Ja. En wat echt ook nog heel belangrijk is, is de lobby vanuit VNO-NCW, dus het bedrijfsleven. Dat is een hele belangrijke component, want die zal mogelijk ook nog wel een duit in het zakje doen. Dat soort partijen, allerlei stakeholders, dat we die ook overtuigen te vinden dat de Lelylijn er moet komen. Als zij zeggen: ‘ach, of die er komt of niet, maakt ons niet zo veel uit’. Dan kan ik je echt vertellen, dat helpt niet hoor.

I: Oké. Want zij zouden dan volgens u juist het belang van dat bedrijfsleven moeten aanstippen, dus de werkgelegenheid?

G: Ja, absoluut ja.

I: Oké. En is het dan zo, dat is dan de slotvraag, dat al die partijen die betrokken zijn, die moeten er dus hun plasje over doen. Gaat dat nog bepaalde conflicten of mogelijk uitstel in het brede plaatje opleveren?

G: Nou, we zitten hier natuurlijk nu met de coalitievorming van alle provincies. Ik hoop dat in ieder geval de lijn die de afgelopen jaren is gevolgd, door onder andere wat ik zei Afine Fokkens, maar ook de gedeputeerde van GroenLinks van Groningen, die hebben echt wel belangrijke netwerken richting Den Haag. Die hebben hun netwerk en ik ook. Zo heb ik ook contact gehad met Esther de Lange van het CDA, die in Brussel zit. Wij proberen met onze lobby op alles wat ook maar enigszins kan helpen, dus ook een motie of amendement inbrengen in het Europees Parlement, om uiteindelijk weer geld binnen te brengen. Dat zijn dingen die

gewoon belangrijk zijn. Hoe meer mensen hier enthousiast zijn over de Lelylijn, hoe beter het is. Vooral de mensen in de politiek en in het bedrijfsleven die een stem hebben.

I: Oké. Helemaal duidelijk. Goede toevoeging dan nog zo op het einde. Wat mij betreft waren dat ook de vragen die ik zelf voorbereid had. Heb je zelf nog aanvullende opmerkingen of vragen aan mij hier over?

G: Nee, ik vind het hartstikke leuk dat jij dit onderzoek doet. Ik ben zeer benieuwd wat je zometeen op papier zet. En ik weet niet wanneer je het in moet leveren, maar je mag het ook best een keer naar me toe sturen, dat ik het een keer lees en als er nog aanvullingen in moeten, of kunnen, dat bepaal je natuurlijk zelf, of dingen waarvan ik mogelijk iets gezegd heb wat toch niet helemaal waar blijkt te zijn, dan kan dat nog aangepast worden.

I: Oké. Ik weet dat ik een conceptversie moet inleveren, die kan ik zeker even toe mailen. Top, dat waardeer ik zeker. Ik zet de opname dan nu uit. We hebben alle vragen beantwoord. Nogmaals heel erg bedankt daarvoor.

G: Ja. Graag gedaan!

Appendix 3 – Interview transcript Roel Schukkert

I: Dit is het tweede interview van mijn scriptie afstudeeropdracht. Interview is met Roel Schukkert. Roel, allereerst, ga je ermee akkoord dat het interview wordt voor het transcript dat ik ervan moet maken?

G: Ja hoor, dat is prima.

I: Mooi. Ik zeg er ook nog even bij dat het in ieder geval niet gedeeld wordt en het interview kan desgewenst ook geanonimiseerd worden. En het is echt alleen bedoeld om het transcript in de scriptie op te kunnen nemen. Indien gewenst stuur ik je natuurlijk ook graag het transcript of de hele scriptie als je daar interesse in hebt. Als eerste vraag heb ik even of je wat over jezelf, achtergrond en functie binnen je bedrijf.

G: Ja. Ik werk voor Van Hattum en Blankevoort, dat is een aannemer die veel in de civiele betonbouw doet. Ik werk als hoofd bedrijfsbureau voor een vestiging in Oost-Nederland. Als hoofd bedrijfsbureau zorg ik voor de binnenkomst van werk en het aannemen van werk, en daarbij stuur ik dan een heel team van mensen aan. Dat varieert van een tender manager en een tender strateeg tot een contractmanager en emvi schrijver. Eigenlijk maken wij de plannen en de aanbiedingen, en de calculatoren zitten daar dus ook bij natuurlijk, en wij gaan dan voor de winnende aanbidding en daarmee ervoor zorgen dat er omzet binnenkomt voor ons bedrijf.

I: Oké. Dus je zorgt er eigenlijk voor dat je opdrachten binnenhaalt voor het bedrijf en daarbij ook de mensen bij regelt, of het team aanstuurt?

G: Ja. Aansturen, een vinger aan de pols houden, hoe dat precies gaat in zo'n tender proces. We maken dan gebruik van interne mensen, dus mensen die gewoon bij ons in dienst zijn, maar ook wel een flexibele schil die er omheen zit. Mensen die plannen schrijven die hebben we nog wel eens van externe mensen. We doen dat nu voornamelijk – kijk, binnen Van Hattum en Blankevoort hebben we waarestromen – binnen de regio Oost zijn we nu voornamelijk bezig met projecten die zich in de markt van waterkwaliteit bevinden. Dus Vitens heeft een grote opgave. Die moeten natuurlijk voldoen aan de stijgende waterbehoefte dus die hebben een enorm investeringsprogramma. Zoiets zie je ook bij de rioolwaterzuiveringsinstallaties, bij de waterschappen. De waterschappen moeten ook hun installaties renoveren en uitbreiden met nieuwe zuiveringstrappen, waardoor ze het water dat ze op de sloot lozen, dat dat schoner wordt.

I: Oké. En zij komen dan bij jullie aan en vragen dan om een plan te presenteren, of?

G: Ja, klopt. We werken dan veelal in bouwteams. Dat zijn uitvragen waarin je samen met de opdrachtgever een plan uitwerkt, en vervolgens een prijs bepaalt en tot een contract komt. Wat minder traditioneel dus. We zien daarin wel een enorme omslag in de markt.

I: En wat is dan jouw rol daarin, concreet? Je bent daar aan het hoofd zei je?

G: Ja. Ik zorg ervoor dat alles goed georganiseerd is, dus dat we tijdig de informatie hebben voor de projecten die we gaan doen. En ik zorg ook dat er voldoende invulling en inzet is om het winnende plan te kunnen maken. Daarnaast ben ik ook wel inhoudelijk betrokken. Ik heb een technische achtergrond, Techniek en Management heb ik gedaan, en Techniek aan de Hogeschool Enschede. Dus ja ik weet inhoudelijk ook wel het een en ander van de projecten die we doen, maar ik zit nu nog wat meer in de sturende rol.

I: Oké. Een soort spin in het web dan denk ik, als in je staat in contact met zowel de externe als jouw directe collega's?

G: Ja, ja klopt!

I: Oké. En denk je dan dat jij daarin ook een betrokkenheid hebt bij besluitvorming? Dus binnen jouw bedrijf, of in die relatie met het bedrijf en de externen?

G: Ja, zeker wel. Dat zit wel meer op mijn eigen vlak. Wij hebben een heel scala aan werk wat op ons af komt, mogelijke kansen in de markt. Daar maken we weloverwogen keuzes in. Waar we kansrijk zijn om een opdracht aan te nemen, daar gaan we eerder voor dan werk waar heel veel partijen op springen en waar die kansen dus kleiner zijn.

I: En dan gaat het dus vooral om de keuze voor het wel of niet aannemen van een project?

G: Ja, ja. En daarnaast ook wel – we kijken vrij ver vooruit, want we zien ook bepaalde kansen in markten – het kunnen anticiperen hierop vanuit de organisatie. Daar hebben we dan ook wel gesprekken intern over, van 'wat moeten we als organisatie doen om daar nog meer projecten en waardestromen te halen?' Die gesprekken zijn er ook, maar ik ben niet zo direct betrokken bij besluitvorming zoals een directeur dat doet.

I: Nee, oké. Maar je speelt dus wel een rol in de keuze van 'we gaan dit project aannemen' of juist niet.

G: Ja, correct.

I: Oké. Is dat het voornaamste waar jij bij betrokken bent bij besluitvorming? Of heb je ook in interne overleggen zo'n rol?

G: We hebben wel veel met waterschappen van doen, en dan zie je ook hoe dat soort besluitvormingen gaan. Eén van je vragen gaat ook over hoe dat soms tot vertraging leidt, en daarin zien we dat bijvoorbeeld waterschappen wel enorm lopen te stoeien met hun opgave. Dat daarbij heel veel onderwerpen een rol spelen. Stikstof is daarbij een onderwerp, maar ook hoe het intern bij een waterschap gaat. Ze hebben te maken met verkiezingen, ze hebben te maken met budgetten die al dan niet vrij kunnen worden gespeeld. Dat hele speelveld hebben wij natuurlijk indirect wel mee te maken.

I: Ja, want zo'n waterschap komt dan ook naar jullie voor een opdracht?

G: Ja. Wat een waterschap doet is, die maken aan het eind van het jaar hun programma voor het volgende jaar wat concreter. Die plannen lezen wij ook en dan zien we al een beetje welke kansen er mogelijk op ons af komen. Wat je ziet is dat waterschappen en partijen zoals Vitens toch wel moeite hebben om de ingeschatte opdrachten die ze dan zien in het jaar, om die dan ook in de markt te zetten, dus daar zit wel wat vertraging op.

I: Oké. En dat heeft dan ook te maken met het politieke spel? Of voornamelijk met het heen en weer schuiven van?

G: Ja, ik denk ook zeker politiek. Want de samenstelling van zo'n bestuur van een waterschap bepaalt wel een beetje de richting die ingegaan wordt. Nu bijvoorbeeld ook met de verkiezingen van de BBB bijvoorbeeld he, waardoor er wel wat koersen worden gewijzigd denk ik, dat bepaalt wel degelijk hoe het programma eruit ziet van een waterschap.

I: En ook op basis daarvan komen ze natuurlijk met opdrachten bij jou aan dan. Zijn er dan ook projecten die jullie nu hebben lopen met het waterschap die dan daardoor wellicht ook vertraagd worden?

G: Nee, op dit moment niet. Loopt wel aardig door, maar dat heeft ook wel een beetje te maken met de tijd waar we nu in zitten, die toch ook raakvlakken heeft met de primaire levensbehoeften van mensen, want kijk, water is er gewoon nodig. Vitens heeft die opgave, en die opgave zal ook gerealiseerd moeten worden. Hetzelfde geldt ook voor de rioolwaterzuiveringsinstallaties. Daar zijn gewoon Europese regels voor dat het water schoner moet.

I: Precies, en daar zal elke politieke partij het ook over eens zijn denk ik.

G: Ja, het is alleen een verschuiving van het aantal werk dat er aan gaat komen. Dat stapelt zich wel een beetje op lijkt het.

I: Ja, jij denkt dat het meer wordt?

G: Ja. Waar waterschappen bijvoorbeeld ook tegenaan lopen, en dat zie je bij Vitens bijvoorbeeld ook, is dat ze niet zo voldoende mensen hebben om het uit te voeren. Daarom zie je ook die hang naar een bouwteam, waarin de opdrachtnemers een deel van de scope uit handen nemen.

I: Oké. En daarin is dus dan een grotere rol wellicht voor jullie weggelegd?

G: Ja, ja. Dat zie je nu al, dat wij een grotere rol innemen, dat we vaker al dan niet met een ingenieursbureau samen een ontwerp maken, in goed overleg met een opdrachtgever. Eerder zag je toch wat meer de traditionele aanbestedingsplannen, waarin je een ontwerp hebt en een bestek, dat prijs je af als aannemer en dat voer je uit. Nu heb je sneller een project waarbij je

heel nauw samenwerkt met je opdrachtgever, en waar de aannemer dus wat meer de zaak uitmaakt.

I: En als je dan dat speelveld eens bekijkt, van jullie dus, en je noemde een ingenieursbureau bijvoorbeeld, en natuurlijk de opdrachtgever, dat is dan een zeker speelveld. Heb je daarin veel contact met elkaar, gewoon overleggen met alle betrokkenen? Of is het vooral één op één en dan doorschakelen zeg maar?

G: Nee, nee. We hebben veel commercieel overleggen, waarin we veel met opdrachtgevers en waterschappen gesprekken hebben. Ook onderling hebben we dat, bijvoorbeeld met Volker-Wessels, dat is natuurlijk een groot bedrijf. Daar liggen soms ook kansen om samen op te trekken. En we hebben ook met ingenieursbureaus wel gesprekken om te kijken welke uitdagingen zij zien, en hoe je elkaar daarin kunt versterken.

I: Oké. En ook met elkaar dan dus?

G: Ja, zeker. Puur vanuit commercieel oogpunt ook he. Dus zo vroeg mogelijk aftasten waar je sterke combinaties kunt vormen om zo sterk mogelijk aan die wedstrijd te kunnen beginnen.

I: Oké. En zit jij daar dan bij ook?

G: Ja! Commerciële overleggen zit ik bij ook.

I: Oké. En heb je dan daarbinnen bijvoorbeeld bepaalde besluiten die genomen worden in dat soort gesprekken? Of gebeurt dat echt in de directie?

G: Nou ja, we bespreken dan wel besluiten van ‘zullen we deze tender of kans samen aanvliegen?’. In die besluitvorming ben ik wel degelijk deelnemer. We zijn natuurlijk wel heel erg afhankelijk van waterschappen en andere overheidsinstanties van wat voor vragen en opdrachten er komen. Het is meer in dat gesprek van ‘wat gaan we wel doen en wat gaan we niet doen’.

I: Oké. Dus vooral het ja of nee. Heb je zelf zoiets dat je een voorbeeld hebt van ‘deze situatie heeft echt heel lang geduurd voordat we bijvoorbeeld tot een besluit gekomen zijn’ en waar dat dan door kwam? Dat hoeft niet eens een heel concreet voorbeeld te zijn hoor, maar meer dat je het idee er wel bij hebt van ‘dit heeft echt lang geduurd’.

G: Hmm. We hebben een tender gedaan in het noorden van het land, en daar hebben we uiteindelijk de stekker eruit getrokken, en hebben we uiteindelijk geen aanbidding gemaakt. Dat had te maken met het plafondbedrag van het project. Daarin zag je wel dat wij en meerdere partijen een enorme discussie hadden met die opdrachtgever over dat plafondbedrag.

I: En dat plafondbedrag is?

G: Dat plafondbedrag is het bedrag wat je maximaal mag besteden om – in dit geval – een auto onderdoorgang te realiseren. Wij kwamen daar bij lange na niet aan, we gingen er ver overheen.

Je zag gewoon dat het eigenlijk veel te lang duurde intern. Je gaat elke week verder met zo'n team, je wil die beslissing eigenlijk aan de voorkant al nemen van 'we stoppen ermee' omdat er geen voldoende budget is. Je ziet ook dat in die gesprekken met de opdrachtgevers, dat het misschien iets soepeler had gekund. Uiteindelijk heeft wel een partij zich aangeboden hoor, dus die zijn er wel mee verder gegaan, maar nee, wij niet. Ik kan verder zo niet echt concrete voorbeelden noemen waarin besluitvorming echt langer op zich liet wachten. Wij proberen daar zelf gewoon de regie in te voeren. We zijn ook wel een aannemer die vaak in de hoofdaannemersrol zitten, dus wij zijn daarin heel erg sturend. Wat we dus zien is dat opdrachtgevers wel soms uitdagingen hebben om hun projecten in de markt te zetten.

I: Ja. En heb je dan wel in dat voorbeeld dat je net noemde een soort onderhandeling nog gehad?

G: Ja. We werken vaak met nota's van inlichtingen, waarin je vragen kunt stellen en dan krijg je antwoorden terug. Je kunt natuurlijk altijd bellen, dus we hebben ook contact gezocht met die opdrachtgever. Maar ja, die opdracht was wel... die voelde zich er niet slecht over dat er uiteindelijk maar één partij een aanbieding uiteindelijk heeft gemaakt. Daar kom je dan gewoon niet uit met die opdrachtgever.

I: Nee, oké. Toen is dus gewoon voor die partij gekozen en jullie niet?

G: Ja precies, zij hebben uiteindelijk in een concretiseringsfase blijkbaar hun beloftes waar kunnen maken.

I: Oké. Dan even een vraag waarvan ik denk dat die redelijk op de publieke sector gericht is, maar heb je dan in dat speelveld ook te maken met externe belangenorganisaties? Dus bijvoorbeeld milieubeheer, of Greenpeace, of zo'n soort partij, merk je daar iets van in het werk?

G: Nou ja, we zijn ook in windmolenparken veel actief, daarin zien we wel dat er externe partijen ervoor zorgen dat projecten de vertraging in gaan.

I: Oké, en hoe komt dat dan?

G: Dat heeft er gewoon mee te maken dat we in een land leven waarin mensen er iets van kunnen vinden, en mogen vinden, en bij die windmolenparken wordt er dan al vrij snel een gang naar de Raad van State ingestoken. En daar moeten ontwikkelaars dan iets mee, dan is het wachten op de uitspraak van de Raad van State voordat je verder kan.

I: En dan kunnen jullie in de tussentijd ook niets doen?

G: Nee, dan doen wij in de tussentijd ook niks en staan we gewoon te wachten. We lopen in dit land heel hard te schreeuwen over de duurzaamheidsambities, maar het afgelopen jaar is er met de ontwikkeling van windmolenparken op land geen enkele ontwikkeling in gang gezet. Dat heeft te maken met het Nevelen arrest in België, moet je maar eens opzoeken, daar kun je van

alles over lezen. Daaruit is voortgekomen dat er nieuwe richtlijnen voor de hinder van windmolens moeten worden opgesteld. Dat gaat om de slagschaduw en het geluid van die windmolens. Dat heeft ervoor gezorgd dat de overheid een nieuwe mer-studie moet doen, en dat loopt op dit moment. Er zijn gemeenten die dan op eigen houtje een poging kunnen doen om een project te realiseren, maar dan loop je wel tegen procedures aan die ik net schetste he, dus dat partijen daartegen in verweer gaan.

I: Ja, en dat is dus bij dat Nevelen arrest iets waarvoor naar de rechter gestapt is?

G: Ja, exact. En je ziet dat je in die windmolenparken wel heel erg tegen kan worden gewerkt door de publieke opinie zeg maar. Je ziet het ook bij gemeenten nu. Die nemen daar ook geen beslissingen in nu. Beetje politiek he, want je weet wel Boekelo – Enschede ook he, daar moeten dan ook windmolens komen, maar ga daar maar eens een locatie voor verzinnen.

I: Precies. En dat merk je natuurlijk wel als aannemer.

G: En als wethouder scoor je natuurlijk ook geen punten als je dat zomaar door probeert te drukken.

I: Nee precies. Mijn vorige interview was ook met iemand van een politieke partij op lokaal niveau, die ook zei dat je er uiteindelijk toch zit voor je kiezers, dus dat belang speelt dan altijd mee.

G: Ja, ja. Maar dat speelt bij die waterschappen dus ook mee he. Dan zie je dus na die waterschapsverkiezingen dat als er een forse delegatie van de BBB in stapt, dan gaat dat toch wel wat doen met het programma. Die mensen staan ergens voor.

I: En dat voorbeeld van dat arrest dat je net noemde, het is dan vrij logisch dat het gevolg ervan is dat het allemaal veel langer duurt want het moet natuurlijk heel nauwkeurig onderzocht worden dan. Heb jij het idee dat dit uiteindelijk ook zou kunnen leiden tot afbreuk bijvoorbeeld, van het project?

G: Uuh, nee dat denk ik niet. In dit geval hebben we gewoon Europese doelstellingen, dus uiteindelijk zal daar toch iets moeten komen. Wat ik zei, die primaire behoefte aan schoon water en voldoende water is één ding, maar op duurzaamheid hebben we ook gewoon doelstellingen die we hebben afgesproken. Dus ook die turbines zullen er uiteindelijk moeten komen ergens. We kunnen het hele land niet vol leggen met zonnepanelen.

I: Oké. Weet jij wanneer dat hele proces is begonnen toen? Van dat arrest? Hoe lang speelt dat al?

G: Dat arrest is al zo'n anderhalf jaar geleden toen dat op kwam. We hebben daar ook concreet nu bij het project Delfzijl-zuid een uitspraak van de Raad van State dat we door mogen, dus

daar mogen de ontwikkelaars nu verder en kunnen we ook daadwerkelijk dat windmolenpark gaan bouwen.

I: Oké. En moet ik het dan zo zien dat dat, toen anderhalf jaar geleden dat arrest kwam, toen is het dus bij jullie ook even on hold gezet, en nu hebben jullie net het bericht gekregen dat het verder kan?

G: Ja, correct. Kijk en in de tussentijd ga je natuurlijk wel met die ontwikkelaars verder he, bijvoorbeeld in de prijsvorming, contracten die worden opgesteld, maar dan is het inderdaad op een gegeven moment gewoon wachten op die uitspraak van de Raad van State voordat je kan beginnen.

I: Oké. En hebben jullie daar zelf een soort van termijn voor die je dan houdt? Of is het echt gewoon afwachten en kijken wat er gebeurt?

G: Normaal gesproken staan hier wel termijnen voor, maar de Raad van State is nu zo druk dat je gewoon bovenop de stapel beland.

I: En jullie gaan dan niet zelf de knoop doorhakken van ‘we trekken nu de stekker eruit’?

G: Nee, daar zijn wij geen partij in. Dat zijn echt de ontwikkelaars en opdrachtgevers van ons die daarin doorslaggevend zijn. We hebben natuurlijk ook gewoon een contract met die opdrachtgever. Uiteindelijk moet er wel uitspraak zijn dat een project van start mag gaan, maar wij hebben niet het initiatief daarin. Wij zijn al met al sterk afhankelijk van die opdrachtgevers.

I: Oké. En heb je dan zelf wel eens dat er gedurende een project bijvoorbeeld een behoorlijk verschil van mening is ontstaan, in hoe iets opgeleverd moet worden?

G: Uuhm, nee. Nee, niet echt. Waar de discussie vaak ontstaat is wanneer de opdrachtgever met aanvullende eisen komt, of wanneer er toch ineens iets anders moet komen. Dan begint het gedoe he, want dan moet er een nieuw ontwerp worden gemaakt, of wat extra's worden aangetoond. Dan loop je de vertraging in, heb je extra werk en dan beginnen de discussies met de opdrachtgever, zeker in de traditionele contracten. Als je een bouwteam contract hebt, ga je gezamenlijk aan de voorkant, bepaal je een pakket van eisen en maak je samen een ontwerp en loop je gezamenlijk het traject door, en vervolgens ga je het uitvoeren. Als in dat traject ook weer wijzigingen voordoen, door aanvullende eisen, dan heb je het daar op dat moment gelijk over met de opdrachtgever, over wat voor consequenties dat heeft. Voordeel van zo'n bouwteam is dat je eigenlijk ná het bouwteam weinig discussies meer hebt over wijzigingen.

I: Oké, ja. En als er iets is dan kan dat relatief snel opgelost worden dan?

G: Ja!

I: Oké. En je zei ook over die traditionele contracten, daar is dat net wat anders bij?

G: Ja, kijk, dan ligt er een ontwerp en moeten wij dat uitvoeren. Als er dan een fout in het ontwerp zit, moet de opdrachtgever dat eerst oplossen voordat wij het verder kunnen oppakken, of de opdrachtgever moet zeggen: ‘luister aannemer, los het zelf maar op’, maar daar staat dan een vergoeding tegenover.

I: Ja, oké. En heb je dat zelf wel eens meegemaakt ook? Gebeurt dat soms? Of regelmatig?

G: Jawel, zeker. We hebben nu een project lopen waarin met het ontwerp uiteindelijk het nodige niet goed in was. Dan kun je niet gelijk van start gaan, want die fouten moeten uit het ontwerp worden gehaald. Het ontwerp moet worden aangepast en vervolgens kun je het pas uitvoeren. Dan loop je dus automatisch in de vertraging, terwijl je wel je mensen op dat werk hebt. Dan begint de discussie over meer werk.

I: Ja, want dan ligt het dus stil, of in dit geval hoor ik je zeggen, dan is er überhaupt nog niet begonnen met de uitvoering. Het loopt natuurlijk wel dan vertraging op aan de voorkant, aan het begin al direct. Die hebben dan op zo’n moment nog niets te doen?

G: Nee, we zijn niet zo flexibel dat we het team dat we dan daar hebben staan zomaar naar een ander werk kunnen sturen.

I: Oké. En achter de schermen zijn jullie dan dus bezig om het op te lossen met de opdrachtgever?

G: Ja, en soms duurt dat dus best wat langer omdat je nog een discussie te beslechten hebt. Als wij zeggen dat iets niet goed is, en de opdrachtgever zegt dat het wel goed is, en er zit ook nog een ingenieursbureau tussen die ook zegt dat het goed is, dan moet je eerst nog een stuk discussie door.

I: Ja. En heb je ook situaties meegemaakt waarin er dan op dat moment toch besloten werd het niet te doen, of dat het uiteindelijk heel lang heeft geduurd voordat uiteindelijk een oplossing was?

G: Kijk, als wij zeggen dat iets niet goed is, dan hebben we daar argumenten bij en dan doen we het ook niet. Dan kom je dus uiteindelijk wel in een traject terecht met je opdrachtgever waarin het uiteindelijk langer duurt voordat je verder gaat.

I: Oké, en na aanpassing kom je daar dan wel vaak uit?

G: Ja, uiteindelijk wel.

I: Heb je iets van een idee hoe lang zoiets gemiddeld zou duren? Als in, moet ik dan denken aan een aantal dagen, of een aantal weken?

G: Nou, dat kan soms echt wel een paar maanden vertraging in gaan.

I: Oké, helder. Ik denk dat ik de meeste vragen die ik had wel behandeld heb. Heb je zelf nog dingen waarvan je zegt ‘dat moet je echt nog weten’ of dat is nog belangrijk om te vertellen?

G: Hmm, ik denk dat we alles wel zo'n beetje gehad hebben. Wat ik al aangaf he, bij die opdrachtgevers spelen natuurlijk allerlei krachten, waaronder ook een stukje politiek. Bijvoorbeeld een Natura 2000 met alle stikstofregels, of dat Nevelen arrest. Daar heb je als opdrachtgever ook allemaal mee te maken. Dat maakt het er, met alle inspraak die we hebben in dit land, maakt dat het toch wel allemaal wat langer gaat duren voordat iets van de grond af komt. Je ziet dat binnen Volker-Wessels nu ook, dat er ook wel wat noodsignalen worden afgegeven, dat zul je misschien vanuit bouwbedrijven ook horen. Met name de bouw van woningen loopt gewoon heel moeilijk. In zo'n land leven we nu wel. Kijk, wij hebben het geluk dat we in een aantal waarestromen zitten waarin het werk gewoon echt wel uitgevoerd moet worden, maar als je als infra-bouwer afhankelijk bent van grote infra-projecten, dan wordt het wel lastiger de komende jaren. Heel veel bedrijven gaan die grote projecten daarom ook niet meer doen. Je kan je hele organisatie er wel op instellen, maar ja als de projecten niet komen...

I: Ja, omdat het dan te riskant is bedoel je, dus dat ze al op voorhand de keuze maken van 'dit risico wordt te groot' of dat het te lang gaat duren?

G: Ja, precies ja.

I: Dat is misschien nog wel een interessante, heb je zelf ook dat je projecten niet aangenomen hebt vanwege deze hele situatie nu, en de tijd waarvan je dan denkt 'dat gaat gewoon te lang duren?'

G: Nee, dat niet. Uiteindelijk, de projecten die wij aannemen, daarvan denken we dat dat uiteindelijk wel goed komt. Dat duurt dan misschien wel langer, maar we komen wel tot de uitvoering. Dat vertrouwen is er wel.

I: Oké, nou top. Ik denk dat al mijn vragen allemaal duidelijk beantwoord zijn. Daar kan ik zeker wat mee, dankjewel daarvoor! Ik zal de opname dan nu uitzetten.

Appendix 4 – Interview transcript David de Vries

I: Dit is een interview met de heer David de Vries, projectcoördinator van de Lelylijn. Dit is mijn derde interview voor mijn pre-master thesis. Allereerst, ga je ermee akkoord dat dit interview opgenomen wordt voor het transcript dat ik ervan moet maken?

G: Ja hoor, geen probleem.

I: Oké. Eerste vraag is of je wat kan vertellen over jouw achtergrond en functie binnen je huidige werk.

G: Mijn naam is David de Vries. Mijn achtergrond is vergelijkbaar met jou denk ik, ik heb Social Geografie en Planologie gestudeerd, en Daarna Economische Geografie als master. Een goede zes jaar heb ik bij de provincie Friesland gewerkt. Nu een dikke twee jaar voor de provincie Groningen. Ik word momenteel als projectcoördinator uitgeleend aan het project Lelylijn. Ik mag me daar naast de projectdirecteur in de volle breedte van het project bezighouden. De projectorganisatie is een samenwerkingsmiddel tussen Rijk en regio om de Lelylijn verder te brengen. In dit geval is het Rijk, dat is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, BZK en EZK. De regionale partijen zijn de provincies Groningen, Friesland en Flevoland. In de stuurgroep zitten de gemeenten Groningen, Leeuwarden en Noordoostpolder. Die vertegenwoordigen de gemeenten binnen deze provincies.

I: Helder. Jij werkt dus specifiek in opdracht van de provincie Groningen?

G: Eigenlijk voor al deze partijen die ik noemde. Ik sta op de loonlijst van de provincie Groningen. Nu voor de komende twee jaar, dus 2023 en 2024, moet de beslissingsinformatie van de provincie op tafel liggen. Daarom hebben de partijen vanuit Rijk en regio gezegd van laten we daar een aparte projectorganisatie voor opzetten. Die wordt bemenst middels personen en collega's vanuit deze organisaties. Dus in principe werken we voor alle partijen.

I: Jouw functie als coördinator daarin, hoe ziet dat er precies uit?

G: Dat is heel divers. In eerste instantie zijn we in januari gestart met de projectorganisatie. Van alle handen gebeuren er praktische zaken. Welke mensen vliegen we in? Maar ook inhoudelijk. Samen met het projectteam hebben we ook gezegd van welke sporen gaan we uitwerken. Inhoudelijk dus welke beslissingsinformatie moet er wanneer worden opgeleverd? Hoe gaan we de governance inrichten? Denk daarbij aan wanneer komt de stuurgroep bijeen? Daarvoor heb je nog een directeuroverleg en nog een ambtelijk voorportaal. Dus er zijn wat poortjes waar je met elkaar doorheen gaat. Dat soort zaken denk je over mee en dat stel je op.

I: Dus je bent, daar hadden we het net over, alle partijen die je noemde die daarbij betrokken zijn – ik neem even aan dat je daar dan ook wel veel mee in contact bent -

G: Ja.

I: Stel je neemt even een week in jouw werk, in hoeverre heb je dan contact met al die betrokkenen?

G: Eigenlijk heb je zeer regelmatig contact met al die betrokkenen. Hoe zoiets gaat is, wat ik al zei, een begeleidingsgroep. Die komt een keer in de zes weken bij elkaar. Bijvoorbeeld de afgelopen dinsdag. Die nemen we mee in het project. Van waar staan we nu, welke stukken liggen er voor, en dan twee weken daarna komt er een directeuroverleg waar alle overheden in zijn. Die neem je mee en dan twee weken daarna kom je in een stuurgroep terecht waar de overheden ook weer in zitten. Dus dat zijn de poortjes waar we doorheen gaan. Binnen het project zijn er drie verschillende werkstromen waaraan gewerkt wordt. Dat is bereikbaarheid. Dus daar wordt gewoon gekeken, waar kan de lijn langs gaan lopen. Er worden ontwerpsessies georganiseerd. En genodigd voor de ontwerpsessies zijn dan ook weer deze overheden en andere stakeholders. Anderzijds wordt er gewerkt aan de zogenaamde ontwikkelperspectief. Dus dan kijken we breder dan alleen de Lelylijn. Wat doet het op het gebied van economie, op het gebied van welvaar, land, zorg en natuur? Dus dat is een stroom waar een trekker op zit en waaraan gewerkt wordt. En daarnaast wordt gewerkt aan de participatie. We hebben een raadpleging uitgezet. Participatie waarde evaluatie. Wellicht heb je voorbij zien komen. Nou, dat is dus een vragenlijst online. Daar hebben nu ruim 11.000 mensen op gereageerd. Die wordt maandag gepubliceerd. En daarnaast hebben we ook nog een groep met omgevingsmanagers. Die zijn eigenlijk de voelsprietten in de regio en in Den Haag. Dus die hebben regelmatig contact met deze overheden, maar ook met andere stakeholders in het gebied. En die halen allemaal dingen op als wat er allemaal in die werkstromen speelt. En hoe vertellen we dat verhaal naar buiten.

I: Dus nog breder dan alleen maar kijken naar de lijn zelf. Je kijkt ook naar het economische plaatje. En het sociaal-maatschappelijke gedeelte denk ik dan automatisch daarmee ook?

G: Ja.

I: En op welke manier ben jij binnen jouw functie betrokken bij besluitvormingsprocessen daarbij?

G: Ja, heel direct eigenlijk. Want we stellen de stukken op die naar het begeleidingsteam gaan. Daar kunnen ambtenaren zeggen van 'wij denken dat dit belangrijke bestuurlijke aandachtspunten zijn'. Vervolgens besluiten wij, dat is het project, in een MT erover of wij dat ook logische punten vinden. Of we een advies eruit meenemen of we daar iets anders mee doen. Dan gaat het naar een directeuroverleg. Op die manier kan een directeur er ook nog opmerkingen bij maken. Al dan niet wijzigen we die stukken. Zo'n stuk ziet eruit, dan heb je

duidelijk wat wil je, wat is het gevraagde besluit? Dat wordt geformuleerd. En dan ga je door naar de stuurgroep. En in die stuurgroep zitten de bestuurders met een onafhankelijk voorzitter. En dat is in dit geval, Commissaris van de Koning Paas. Dan worden die stukken besproken. In de stuurgroep kan iedereen nog gezegd van, ze zijn het wel of niet mee eens. En kunnen we het voorgestelde besluit wel of niet nemen.

I: Oké, en jij zit ook in die stuurgroep daarbij?

G: Ja.

I: Oké. En zo'n besluitvormingsproces specifiek, dus stel je zit in die bestuursgroep, er ligt een besluit voor. Heb je daarin vaak dat er bepaalde dingen uitgesteld worden? Of waar dan het idee van is dat daar een besluit wordt genomen in zo'n bijeenkomst, maar dat dat nog niet gebeurt?

G: Nou, dat blik ik even iets verder terug. Want de stuurgroep zou me zeggen, er zit een bestuurders in én de projectdirecteur. Ik schuif daar bij aan, en nog iemand die het vlak maakt zou ik zeggen. Die zijn de afgelopen keer, de eerste keer bij elkaar geroepen op 1 januari, omdat we toen pas gestart zijn in deze vorm. Daar kwamen nog geen hekele punten uit. Wat je eigenlijk altijd wel probeert, is doordat je die poortjes hebt van een begeleidersgroep en directeuroverleg, is om de meest gevoelige punten eruit te halen zodat je vrij vlot met die stuurgroep door kan. Bij spannende dingen wordt dat lastiger. En soms komen ze er ook niet uit. Ik wil als voorbeeld geven, even denken... Ja, afgelopen zomer bijvoorbeeld, hadden we het bestuurlijk overleg van de leefomgeving. Dat is een overleg, tussen Rijk en regio. Daar moesten er al afspraken worden gemaakt over hoe gaat het vervolg eruit zien rondom de onderzoeken naar de Lelylijn en het Deltaplan. In dat overleg kwamen de bestuurders in eerste instantie niet met elkaar uit. Dus er is gesproken. Dan moet je toch nog even goed kijken naar die teksten. En moet er wel een besluit worden genomen. Wat er dan gebeurt, is dat er na het overleg de genoemde punten van de bestuurders nog een keer verwerkt worden in het besluit. En dan wordt die akkoord op gegeven en is dat besluit ook genomen. Op die manier zie je wel dat er besluiten worden gewijzigd, maar in feite wil je 'm voor de stuurgroep in kunnen en kruiken hebben. Dus wat er ook gebeurt, is dat al die besluiten voor worden besproken in aparte overleggen binnen de overheden. Bijvoorbeeld vanuit de provincie Groningen gaan er gedeputeerden naar een stuurgroep. En binnen provincie Groningen wordt er eerst altijd al in een portefeuille overleg besproken van 'dit is de agenda, kunnen we daar mee leven? Of wat is er nog van nodig?' Er wordt wel zoveel mogelijk aan gedaan dat er niet uitgesteld wordt.

I: En heb je dan ook, die ene stad daarvoor in de provincie in dit geval, of bij de betrokken gemeente zal het ook gebeuren dan, heb je ook inzicht in wat daar dan besproken wordt en welke hekele punten daar dan bijvoorbeeld uit naar voren komen?

G: Ja, dat is bijvoorbeeld een punt dat wordt gemaakt in de begeleidingsgroep. Dus in de begeleidingsgroep zitten dus gemeenten die zeggen van, dit zijn van ons heikele punten, daar loop ik tegenaan. Een heikel punt in dat voortraject is bijvoorbeeld geweest in Friesland. Er is heel duidelijk gezegd ‘vanuit Leeuwarden wensen wij een overstapvrije verbinding op de Lelylijn’. Dus dat is al een punt dat ontzettend naar voren is gebracht vanuit de gemeente Leeuwarden en vanuit de provincie Friesland. Dat vinden wij zo belangrijk, dat is bijna randvoorwaardelijk. Dus dat is een punt dat je in de voortraject heel erg zag terugkomen. En wat je ook ziet gebeuren als mensen er nog niet klaar voor zijn, wordt er een lobby opgericht. Bijvoorbeeld voor de Lelylijn, voor de afgelopen landelijke verkiezingen wilde het kabinet maar weinig met de Lelylijn. En wat er nu is gebeurd is dat de noordelijke bestuurders met elkaar hebben gezeten en het Deltaplan voor het Noorden hebben opgesteld, en dat als lobby document richting de verkiezingen, overal hebben ingebracht. En fijn dat het nu wel in het regeerakkoord staat. Dus dan zie je wel dat mochten ze er niet uitkomen of mocht het niet bespreekbaar zijn tussen de verschillende partijen, nog geen besluit worden genomen, dan zie je dat het toch door gaat sudderen via partijlijnen of via lobby. En daar zit dus wel een vertraging op.

I: Heb je dan het idee dat dat vooral intern is, of zeg maar intern als in binnen de verschillende overheidsorganen? Of zijn daar ook rollen voor weggelegd voor bijvoorbeeld zo'n lobbygroep of andere externe betrokkenen, misschien een belangorganisatie, dat soort partijen? Heb je het idee dat die daar veel betrokken bij zijn?

G: Ja, die worden er zeker bij betrokken. Eén die graag genoemd wordt is VNO-NCW. Dus je ziet ook wel dat als overheden met elkaar zeggen van dit willen wij graag, dat ze ook gesprekken voeren met de VNO-NCW van hoe kunnen wij elkaar hierin vinden en hoe kunnen we elkaar versterken richting de Tweede Kamer. Dus dat gebeurt zeker.

I: Oké, en bijvoorbeeld die VNO-NCW, maar ook een milieuorganisatie bijvoorbeeld, ga je daar dan ook mee om tafel zitten?

G: Ja, zeker ook in deze fase van het project waarin we zitten. Het motto van het project is, volgens ons omgevingsmanager, heeft het mooi gebracht, deel openlijk je zoektocht. Dus er wordt breed gekeken met verschillende partijen, verschillende stakeholders, van hé, hoe staan jullie erin? En waar lopen jullie tegenaan? Ook om draagvlakken voor het project te creëren en ook eigen blinde vlekken te ontdekken.

I: Ja, oké. En is dat een proces dat nu al lang gaande is? Of heb je het idee dat het daardoor gewoon langer duurt dan je zou willen? Of is dat eigenlijk niet het geval nu?

G: Het werkt nu nog niet echt vertragend. Wat wel een opgave is, is om alle beelden tegelijk te krijgen van zo'n project. Dus dat houdt in, sommige mensen, zoals die man in de straat die denkt van, wanneer gaan ze spoorbiels aanleggen? Kan het morgen niet? Terwijl je heel veel stapjes moet doorlopen in de hele planvorming, voordat je in de oude planvorming in kan. Dus dat is wel een kunst om dat scherp te krijgen. Welke fase van het project zitten we op dit moment? En dat is dus wel lastig uitleggen. Vanuit bereikbaarheid wordt er breed gekeken naar alternatieve routes, en er wordt zelfs gezegd, nee, je zou moeten kijken, wat doet een Lelylijn over de Afsluitdijk? En dat je zo breed kijkt, dat is lastig uitleggen, denk ik. En dat zou wel moeten gebeuren.

I: Ja, oké. En dat zijn dus ook dingen die nu gewoon spelen, maar het is belangrijk om iedereen daarin op één lijn te krijgen, als het ware.

G: Precies, door te zorgen dat iedereen begrijpt waar je voor gaat dan, uiteindelijk met z'n allen.

I: Oké. En je noemde net dat stukje van Leeuwarden, die zeiden dat het, of Friesland was dat, die zeiden dat Leeuwarden in ieder geval een belangrijke station daarin moest zijn. Dat het van daar direct moest. Volgens mij het plan tenminste zoals het in het nieuws gekomen is, is dat het via Heerenveen en Drachten zou gaan. Denk ik.

G: Klopt, dat is het algemeen beeld. Alleen, je wil, vanuit de hele systematiek zou ik zeggen, later moeten we ook goed kunnen uitleggen waarom we dat dan zo hebben gekozen.

I: Precies.

G: Dus je zou het dan de varianten moeten bekijken. Dus dat is een beetje van, waar je mee worstelt, de boodschap die moet vertellen.

I: Ja, oké. Is dat iets waar dan nu een, heb jij het idee dat daar een oplossing voor is, of is dat gesprek nog steeds gaande?

G: Het gesprek is nog gaande. Dat is eigenlijk ook het doel van deze twee jaar, 2023 en 2024, is eigenlijk om met elkaar toe te werken naar dat je kan zeggen waarom het alternatief is zoals je hem kiest. Dus dat je aangeeft, nou dit is het bijvoorbeeld: Heerenveen en Drachten.

Met deze redenen vinden wij dat de meest logische variant. En laten we het gedetailleerde uitwerken. En dan heb je een aantal randvoorwaarden ook wettelijk gezien waar je aan moet voldoen. En de onderbouwing moet kloppen. Dus deze twee jaar wordt er gewerkt aan onderbouwing en aan het verkennen van de hoeken van het speelveld zou ik zeggen. En hopelijk kunnen wij volgend jaar de volgende stap maken.

I: En is het dan zo dat je, het eind 2024 is geloof ik een belangrijk moment. Dan moet je het plan denk ik presenteren of voorstellen. Dan moet dat één concreet plan zijn? Of is er dan ook de mogelijkheid dat daar bijvoorbeeld die alternatieve route via Leeuwarden ook nog in staat?

G: Dat is mogelijk. Je kan met meerdere alternatieven verder gaan. Je hebt het zogenaamd MIRT traject waarin je zit, het meerjaren programma infrastructuur, ruimte en transport. Zo'n MIRT onderzoek is vrij breed, en je wil zo snel mogelijk toe naar de MIRT verkenning, dat is de volgende fase. En dan ga je die variante verdiepend uitwerken. En het eind van de MIRT verkenning, dat is de volgende variant dus, dan zou het heel fijn zijn dat je inderdaad met elkaar, komt tot minimaal één voorkeursalternatief of meerdere alternatieven.

I: En heb je het idee dat dat voor die eind 2024 nog zou kunnen?

G: De MIRT verkenning ingaan niet. Want in 2024 gaan we de MIRT verkenning in. En wat een belangrijke voorwaarde is waar eerst ook aan gewerkt moet worden is dat je zicht hebt op 75% van de financiering. Nu is er 3 miljard beschikbaar gesteld voor het project. Alleen de verwachting is dat er wel meer gaat zijn dan 3 miljard. Bovendien is 3 miljard nog niet de 75% dekking, dus dat is nog wel een wenselijke. We kunnen politiek over het gezamenlijk anders besluiten. Op dit moment wordt er echter wel strak aan de lijn vastgehouden.

I: Daarom is die lobby ook belangrijk denk ik, om die financiering dan ook op orde te krijgen.

G: Ja, dat is het streven, om toch de financiering op orde te krijgen.

I: Ja, oké. Even kijken. Heb jij het idee gehad dat zodra er toegewerkt werd naar een besluit, dat het doel duidelijk was, wat het precies moest opleveren?

G: Nee, er zijn verschillende beelden bij. Dat zie je wel, ook in voorgaande projecten. Je ziet dat een ministerie heel veel waarde hecht aan de MIRT systematiek. Je ziet dat de regio zegt, waarom loopt het altijd via de MIRT systematiek? Een punt dat nu wel wat loslaat is in deze fase is de MKBA, de Maatschappelijke Kosten/Baten Analyse systematiek. Je ziet op het ministerie ook steeds meer dat er wordt gezegd, nou, misschien moet je naar andere elementen kijken, ook in de brede welvaart. Maar je ziet dus el dat daar grote verschillen in zitten. Hoe er naar wordt gekeken.

I: Dus vanuit de provincies, vanuit de betrokkenen wordt er meer gefocust op maatschappelijke prioriteiten. Of maatschappelijke andere belangrijke dingen dan alleen de kosten/baten.

G: Ja, exact.

I: En dat is iets waar veel discussie over gevoerd wordt dan dus ook.

G: Ja, nu is het wat rustiger, moet ik zeggen. Maar in het voortraject is dat zeker gebeurd.

I: En dat voortraject, welke periode moet ik daar precies bij denken? Is dat vanaf 2020 ongeveer?

G: Ja, ja. Voor het huidige regeerakkoord, of coalitieakkoord. Toen was het vrij onbespreekbaar, die Lelylijn. Dus toen werd er weer een lobby gevoerd om het op de agenda te krijgen en om het verder te brengen. Nu staat het in het regeerakkoord. Daarvoor, toen was er

ook nog een discussie over van ‘hoe ga je daar mee om? Hoe leg je die tekst uit die erin staat? En hoe geef je dan ook voet er aan?’ Dat is een periode geweest. We hebben nu dus ook duidelijk gekregen dat er een projectorganisatie komt, met een projectdirecteur vanuit I&W. En ook meer over hoe we dat gaan doen.

I: Oké, dus dat zijn wel goede ontwikkelingen wat dat betreft.

G: Ja, zeker.

I: En dan heb ik nog een vraag waarvan ik niet weet of jij hem kan beantwoorden. Maar het hele proces van de Lelylijn, dat speelt al wel vanaf - het allereerste idee heb ik vernomen, ontstond zo rond de jaren 60, 70 van de vorige eeuw. - Toen is dat concreet een keer opgepakt onder de noemer van Zuiderzeelijn. In 1990 was dat. Zou jij kunnen proberen om die belangrijkste dingen die we net besproken hebben, dus over de afhandeling van besluitvorming, en de doelen, die moesten altijd duidelijk zijn. Is dat iets waarvan jij het idee hebt dat dat in dat hele proces vanaf 1990 vaak niet goed gegaan is? Of heb je daar niet echt een idee van?

G: Nee, dat is echt voor mijn tijd. Zoals je ziet waarschijnlijk. Wat we wel meekrijgen, en dat is op zich ook wel leuk om te doen, vanuit het project waar we het gesprek in plaatsvonden. We hebben wel eens georganiseerd dat we met het MT van de Zuiderzeelijn uit die tijd even eens een keer gaan eten om dat soort dingen te bespreken. Helaas hebben we dat gesprek nog niet gehad. Wat we al vaker meekrijgen is dat het toen de tijd vooral vanuit Den Haag gestuurd werd en veel minder gezamenlijk, dus met Rijk en regio werd opgepakt.

I: Maar dat zou inderdaad wel iets kunnen zijn waarvan je denkt: ‘nu is er veel meer samenwerking vanuit de noordelijke regio?’

G: Klopt, er zijn verschillende perioden bij. Misschien nog wel leuk; ik heb een collega, die heeft bestuurskunde gedaan. Die is ook op dit punt afgestudeerd en die heeft ook allerlei interviews met mensen gedaan. Dus ik kan je zijn contact wel even geven. Zet ik hem even op de mail.

I: Dat zou geweldig zijn. Top, dankjewel. Dat is wel interessant. Dan heb ik eigenlijk nog een soort overkoepelende vraag. Met alles wat we net besproken hebben, heb je dan zelf het idee dat het een beetje vlot loopt allemaal? Het proces rondom de Lelylijn nu? En als je het vergelijkt met een aantal jaren geleden?

G: Ja, je ziet heel veel verschil. Iedereen moet zich er vooral ook even op instellen dat we hiermee aan de slag gaan. Het Ministerie van I&W die zoveel immens grote projecten op zich af ziet komen, vanuit alle kanten van de regio's. Zo veel grote projecten, wat veel geld kost. Met al die grote beheer- en onderhoudstaken die zij hebben, dat zij wel zoiets hebben van ‘goh

jongens, ook nog zo'n Lelylijn erbij, moet dat wel?' Je ziet het sentiment daarvan wel veranderen, dus dat is wel leuk om te zien.

I: Oké, dat is dus wel echt verbeterd de afgelopen jaren?

G: Ja, ja.

I: Oké, en dan bijna tot slot denk ik; de rol van de hele situatie zoals die nu is rondom de stikstofproblematiek, de 'kloof' tussen stad en de regio, heb je het idee dat dat een grote rol speelt van de hele totstandkoming van de Lelylijn?

G: Stikstof zitten we nog te vroeg in het proces voor. Omdat het een lange doorlooptijd heeft, het project, raakt dat het eigenlijk nog niet op dit moment. De kloof tussen de Randstad en Noord-Nederland is zeker een thema dat telkens terugkomt. Het is ook een beetje de insteek geweest van het hele Deltaplan, want in het noorden wordt je lastiger van een dubbeltje een kwartje, zou zo'n Lelylijn daar niet bij kunnen helpen? Dus dat ik wel een nieuw argument dat zeker, in vergelijking met de Zuiderzeelijn, meer naar voren komt.

I: Ja. Dus wederom die afweging tussen niet alleen kijken naar de kosten/baten, maar ook naar het brede maatschappelijke plaatje?

G: Ja!

I: Oké, top. Eigenlijk heb ik dan alleen nog de vraag of je het idee hebt dat – stel nou dat er een situatie ontstaat dat je er met het Rijk uiteindelijk toch niet uitkomt, en dat het proces daardoor gewoon erg vertraagd wordt – eerste vraag is eigenlijk; zie je dat voor je, dat dat zou kunnen gebeuren? En ten tweede; waartoe zou dat kunnen leiden?

G: Het proces zou zeker vertraagd kunnen worden. Wat de kunst blijft, is – omdat je met zo veel partijen in een groot geografisch gebied zit – om ook in de regio alle kikkers in de kruiwagen te houden. Dat blijft een uitdaging. Het is zo'n lange periode waar je het over hebt, in al die jaren moet je iedereen op koers houden én draagvlak houden. Dat is de zorg.

I: Dat is de uitdaging dus, oké. Heb je zelf nog dingen waarvan je denkt dat ik die echt moet weten, of nog vragen aan mij?

G: Nee, ik ben erg benieuwd naar je uitkomsten!

I: Oké! Ja dat was waar ik mee wilde afsluiten inderdaad. In ieder geval heel erg bedankt voor je tijd dan. Ik zal inderdaad jouw transcript, maar desgewenst ook de hele scriptie aan je toezenden.

G: Ja graag! En heel graag gedaan, succes gewenst!

Appendix 5 – Interview transcript Avine Fokkens (G1) and Alice van Unen (G2)

I: Dit is het vierde interview dat ik afneem voor mijn pre-master scriptie. Het is een interview met Avine Fokkens en Alice van Unen, de eerste vraag daarbij is of u beiden akkoord gaat met het feit dat dit wordt opgenomen voor het interviewtranscript.

G1/G2: Ja! In orde.

I: Oké. Dan is de eerste inhoudelijke vraag aan u beiden of u zich kunt voorstellen en even kort vertellen wat uw huidige functie is.

G1: Mijn naam is Avine Fokkens. Ik ben gedeputeerde voor de provincie Fryslân, waarbij ik onder andere infra in mijn portefeuille heb. Daarnaast nog meer dingen, maar gericht op dit onderwerp is vooral infra en ruimtelijke ordening belangrijk, want de Lelylijn zal straks ook van belang zijn voor ruimtelijke inrichting, dat heeft raakvlakken met de Lelylijn.

I: Oké! En u mevrouw Van Unen?

G2: Ja, ik ben Alice van Unen. Ik ben tegenwoordig projectleider Lelylijn voor de provincie Friesland. Bezig al sinds 2016 met de zogenaamde ‘Snelle verbinding Randstad / Noord Nederland’ en de laatste jaren met de Lelylijn.

I: Oké. Helemaal helder. Doen we het overigens zo dat ik de vragen in het algemeen aan u beide stel?

G2: Nee, wat mij betreft is de Gedeputeerde aan het woord, haha.

I: Oké! Nee helemaal in orde, even voor mijn beeldvorming. Maar goed om deze basis ook van u te weten. In dat geval, mevrouw Fokkens, in welk werkveld of welke omgeving, en met welke andere partijen bent u veel in contact in uw werkzaamheden?

G1: Even terug naar het begin, in 2019, toen het nieuwe College begon, ik ben zelf lid van de VVD en namens de VVD ben ik ook lid van de Gedeputeerde Staten. Wij hebben in ons verkiezingsprogramma staan dat we de Lelylijn graag gerealiseerd willen hebben, dus we gaan voor een snelle verbinding tussen de regio en de Randstad. Die route hebben we kunnen laten opnemen in het coalitieakkoord in 2021, namens de Staten, want er zijn gelukkig heel veel Provinciale Staten die het willen, en wij hebben ons daar hard voor gemaakt. Dat doe ik in eerste instantie met bestuurders van de provincies, maar ook met gemeenten, dus wethouders, burgemeesters en andere gedeputeerden. Uiteraard zit ook Den Haag daar bij, waarin ik ook praat met Kamerleden en ook op ambtelijk niveau, dus een SG en de DG van I&W bijvoorbeeld. Tot en met Brussel ben ik eigenlijk wel actief, in iedere bestuurslaag dus. Destijds zijn we dus begonnen om te zorgen dat het in allerlei verkiezingsprogramma’s kwam voor de Tweede Kamerverkiezingen. In 11/12 programma’s stond het uiteindelijk ook landelijk. Het was

natuurlijk zaak om die partijen die het noemden, er ook aan te houden en te zorgen dat het uiteindelijk ook in het regeerakkoord komt. Nou, dat is met drie miljard gelukt. Dus als je concreet vraagt met wie ik in contact sta, ja dat doe je in eerste instantie met je eigen provincie, maar uiteindelijk kom je via alle provincies ook in Den Haag en Brussel uit. Op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau. Dat ambtelijke is ook belangrijk, want als het ambtelijke kwartje valt ben je eigenlijk best wel ver. Wij zijn namelijk passanten, de Gedeputeerden en de Ministers, we zitten er misschien vier jaar, dus het is ook zaak dat je ambtelijk wat borgt.

I: Ja, want dat proces duurt natuurlijk wel wat langer dan vier jaar in totaal. Als u dan specifiek kijkt naar besluitvorming, hoe is dan uw rol daar binnen? Op welke manier bent u binnen uw werk betrokken bij besluitvorming rondom de Lelylijn?

G1: Nou, best wel heel erg betrokken. Je moet allereerst zorgen dat 'ie in je eigen provinciale akkoord komt. Daarna moet je zorgen dat 'ie in verkiezingsprogramma's komt. Dat is echt lobbyen en lobbyen. Dan moet je zorgen dat ook die stap naar het coalitieakkoord en regeringsakkoord komt. Met daarbij ook nog een behoorlijke zak geld. En je moet zorgen dat het ook in Brussel terecht komt en dat je daar parlementariërs vindt die bereid zijn om amendementen in te dienen. Je hebt vooral nu hulp van de TEN-T, die kaart. Je moet ook zorgen dat 'ie daar een prominente plek krijgt. Gelukkig hebben we daar parlementariërs gevonden die bereid waren amendementen in te dienen zodat de lijn ook nog op een nog hoger netwerk komt. Het is echt een kwestie van blijven lobbyen, praten en bellen met die bestuursorganen die invloed kunnen uitoefenen.

I: Oké. En dat zijn natuurlijk veel verschillende schijven, is het dan ook zo dat er bijvoorbeeld binnen uw partij, de VVD, besluiten genomen worden waar u direct betrokken bij bent? Of is het vooral vanuit uw functie als Gedeputeerde?

G1: Beide. Eerst moet je natuurlijk naar je eigen partij toe en zorgen dat het in je eigen verkiezingsprogramma komt. Zelfstandig heb toen nog het hele amendement opgesteld, om te zorgen dat het ook een prominente plek zou krijgen in ons eigen verkiezingsprogramma. Dat was nog niet het geval namelijk, dus dat was een schande van mijn partij (;)). Gelukkig is het door de leden aangenomen en is het er alsnog in gekomen. Dat doe je dus vanuit je eigen partij, maar uiteindelijk vooral ook met de pet van de Gedeputeerde.

I: Oké. En zijn er dan binnen die besluitvorming – maakt niet uit met welke pet op dat precies is – situaties geweest waarin besluitvorming uitgesteld is? Dus specifiek over de Lelylijn?

G1: Niet direct. Hij stond namelijk in het bestuursakkoord en in het regeerakkoord, dus dat is positief. Er is daar ook een bedrag van 3 miljard aan gekoppeld. Nou is 3 miljard volgens de betrokkenen niet genoeg, dus ook komende kabinetten moeten geld blijven investeren. En

Europa moet erin investeren, en wellicht ook de regio zelf. Het is wel een project van de lange adem. We zijn in deze vier jaar best ver gekomen, dat is best wel een aardige slag. We zijn eigenlijk wel wat verder dan verwacht, maar we zijn er nog lang niet. Het kost gewoon tijd.

G2: Misschien, ter aanvulling: veel besluiten zijn ook tot nu toe genomen op het moment dat we wisten dat het besluit ook genomen kon worden, dat er voldoende draagvlak voor was. Er waren niet echt bepaalde deadlines gesteld. Dat is misschien wel wat anders dan wat we nu in eind 2024 moeten gaan besluiten over die startbeslissing. Daar wordt nu alles naartoe gewerkt, dus dat is nog even afwachten. Maar tot op heden waren de besluiten meestal pas aan de orde wanneer we ook wisten dat dat besluit genomen kon worden.

I: Oké. En bijvoorbeeld, want ik hoorde u net zeggen, toen ik die vraag gesteld had over het moment van de keuze om het überhaupt op te nemen, via de motie zei u, waar u actief voor gelobbyd had bij andere partijen. Is dat iets wat wel lang geduurd heeft, om daarin een meerderheid te krijgen?

G1: Dat verkiezingsprogramma van de VVD? Doelt u dan daar specifiek op?

I: Ja die deels inderdaad, maar u zei ook nog dat u als Gedeputeerde ook veel met andere partijen gepraat heeft.

G1: Ah ja, dat was heel veel werk. Met name in het begin, ging er geen dag voorbij dat er niet over de Lelylijn is gepraat. Of dat nou met een Kamerlid was, of een bewindsman of vrouw, of een ambtenaar. Niet alleen ik hoor, maar ook Alice en haar collega's, hebben er ook enorm voor de blaren op de tong gepraat. Ik kan dat natuurlijk niet alleen. Dat heeft heel veel lobbywerk gevraagd, ook bij andere partijen. Daarom was het ook zaak om de partijen die uiteindelijk de regering gingen vormen, dus VVD, D66, ChristenUnie en het CDA, om hun wat uitspraken te laten doen bij bijvoorbeeld Omrop Fryslân, waarmee wij dan mooi konden knippen en plakken om een filmpje te maken, met de gedachte dat ze de beloftes dan wel waar moeten maken. Dat helpt wel degelijk om het totaal verhaal, om te creëren dat je er uiteindelijk niet meer omheen kan, dat ze het wel moeten opnemen. En toen in, wat was het? 2022? Dat dat regeerakkoord kwam, toen werd ik gebeld van 'Nou Avine, hij staat er in voor drie miljard'. Dat was wel een gigantisch mooi moment.

I: Nou, kijk, dat kan ik me voorstellen. Dan is het dus echt ergens goed voor geweest. En heeft dat proces van het praten met andere partijen, heeft dat lang geduurd voordat een meerderheid daar steun aan gaf?

G1: Jawel, ja want toen ik er in 2019 mee begon, even mijn eerste overleg was ergens in Flevoland met verschillende provincies waar ik zat erbij, de Prorail zat erbij, de NS, Arriva, en eigenlijk waren heel veel mensen best wel sceptisch in het beginjaar. Het gaat niets worden, het

is al een paar keer gefaald. Voorheen was het de Zuidzeelijn, in 2006 is die afgeschoten. Het gaat nooit rondkomen met de compensatie ervoor, dus waarom zou je het doen? Dat is dan een risico, dus kortom, waarom? Dus ja, dat soort sentimenten, dat was heel sterk aanwezig. Ja, dan wordt het maar gewoon de kwestie van, blijven geloven in je eigen boodschap om het nieuw leven in te blazen. En als je ook aangeeft waarom het zo belangrijk vindt dat dat gebeurt, ja, dat vraagt wel een lange adem. Het duurde best wel lang dat de anderen dat echt wel inzagen. Op het moment dat je merkte van, hé, we zitten in de goede flow, je ook ineens merkt dat de andere kant, de tegenstanders, er gek genoeg daar ineens ook erbij willen horen. Maar durf echt wel te zeggen dat Friesland, zowel achterlijk als bestuurlijk, daar wel echt de nekharen voor heeft uitgestoken. Meer dan anderen.

I: Oké. Oké. En even zien, dan even terug naar het nu, zeg maar. Is het, op dit moment, komt het voor dat er bijvoorbeeld wat onduidelijkheid is in het beleid dat nu gevoerd moet worden, dus bijvoorbeeld in overleggen met het Rijk, met de landelijke overheid? Of dat er bepaalde voorschriften, protocollen zijn die gewoon niet helemaal duidelijk zijn in welke kant we op moeten?

G1: Zou je dat nog een keer kunnen zeggen? Sorry.

I: Of het wel eens voorkomt dat er nu, ja dat heet dubbelzinnigheid, dus dat er in overleggen met het Rijk bijvoorbeeld, ja toch tegenstrijdigheden zijn waardoor niet helemaal duidelijk is welke kant er nou op bewogen moet worden.

G1: Nee, kijk het is net zoals, ik kom van een overleg uit Utrecht met de minister-staatsbedrijf van I&W, die aangeven hoe het er allemaal voor hangt, en dat is heel positief. Maar dat er ook qua infra door heel Nederland een behoorlijk achterstand onderhoud gaande is. En dat eigenlijk nu in eerste instantie, wel het geld daarop in wil zetten. Maar ze willen ook niet bezuinigen op de Lelylijn, want er zijn eigenlijk heel veel projecten die worden een beetje on hold gezet vanwege geld, maar ook capaciteit van mankracht, en stikstofruimte die er eigenlijk niet is.

Maar die Lelylijn staat daar een beetje buiten, ook omdat dat dus specifiek is opgenomen in het regeerakkoord met die drie miljoenen. Wat ook helpt is dat die nu ook Brussel op het moment voor ligt. Dat is wel een heel groot voordeel, want Brussel zou zich ook daar gaan verzetten richting Nederland, als Nederland over een jaar met een ander plan komt in het kader van de TEN-T, zou Brussel zeggen: 'allemaal leuk wel, maar ga eerst die Lelylijn maar even reïniëren'. Dus dat is wel een groot voordeel dat ze daar zijn. Maar zijn de tegenstrijdigheden, dat valt wel mee. Natuurlijk zie je af en toe mensen hebben die minder overtuigd zijn van de noodzaak en de nutten van de Lelylijn. Dat houden ze wel. Maar, ja, uiteindelijk zeggen wij

dan: 'dat is leuk dat u dat vindt, maar het is gewoon het feit dat ie er gewoon in staat. Dus, ja, het gaat er gewoon komen.

G2: Misschien ter aanvulling. Nou ja, weet je, tegenstrijdigheden, kijk het is wel, het MIRT kent zijn eigen procedure voor de aanleg van zo'n spoorlijn. Het staat er gewoon in de wet eigenlijk, de Tracéwet wordt de Omgevingswet, en daar staan die stappen in en we moeten nu toe naar de start beslissing voor de verkenning. Dan is de vraag, heb je een informatieverzameling bestand voor nodig? En ja, wanneer is dat genoeg? Dus dat is, ja, in die persoon bijna subjectief. Wanneer heb je voldoende informatie? En we hebben met z'n allen eigenlijk afgesproken dat er zicht moet zijn op 75% van de financiering. Dus, en dat blijft ook, terwijl we het fenomeen MKBA, die hebben we uitgevoerd, tegelijkertijd zeggen we, ja, maar die is heel erg gericht op kwantitatieve informatie. Nee, je wil ook kwalitatieve informatie, de batenkant van zo'n Lelylijn. Dus er zitten wel wat elementen in, daar hebben we voor een deel van het spelregens over afgesproken, qua procedure, hoe we tot het besluit komen om zo'n spoorlijn aan te leggen. En toch, ja, wij zeggen ook steeds, het is ook vooral een politiek verhaal, bijna geloof je er in of geloof je er niet in. Want ja, niemand kan ons op de toekomst voorspellen, zeg maar, wat hij dan precies teweeg brengt.

I: Oké.

G1: MKBA is inderdaad één ding, heel plat gezet 'kant het financieel uit of niet?' En de grap is, vorige week gaf Hugo de Jonge, minister van Volkshuisvesting, die gaf een lezing bij de RUG, en daar had hij het over het MKBA-fetisjisme, oftewel, ja daar moeten we wel een beetje van af. Want heel plat gezegd, ja, als MKBA leidend gaat worden voor alle infra in Nederland, ja, dan trek je als periferie altijd aan het kortste eind. Altijd. Ik vind sowieso het MKBA een beetje een achterhaalde strategie. Maar los daarvan, ik vind ook - al zouden we daar misschien wel niet uitkomen, maar ja, dat is wel zo - maar ik vind gewoon ten principale, dat wij als Noord-Nederland, of als Friesland, gewoon recht hebben op een goede aansluiting. We reizen al 160 jaar lang via Zwolle naar de Randstad. Dat is nog steeds omdat dat toentertijd een logische keuze was, omdat de Afsluitdijk er toen nog niet lag, en Flevoland nog niet drooggelegd was. Ja, dat zijn logische keuzes, maar inmiddels zijn we, weet ik hoeveel jaar verder, en die zijn keuze niet meer logisch. En wij maken ook gewoon deel uit van het land. En ook wij willen gewoon goed bereikbaar zijn. En het is niet alleen ons belang, maar het is ook het belang van de Randstad. Als ook de Randstad wil dat iedereen die kant op komt, is het zelfs ook voor hen noodzakelijk dat de periferie goed bereikbaar is.

I: Ja, oké, en dat MIRT wat u beide net noemde, is het dan, zit daar een gevoel bij dat er vanuit de landelijke politiek te veel gefocust wordt op die kosten/baten-analyse?

En dus te weinig op bijvoorbeeld de sociaal-maatschappelijke effecten?

G2: Ja, en ook te weinig op de eerlijke verdeling over het land. Ja. En dat besef begint nu iets meer door te dringen, dat men toch daar heel, ja, inderdaad wat de Gedeputeerde zegt, een beetje fetisjisme, te veel op gefocust was. Maar goed, die regels, die hebben we momenteel al afgesproken, alhoewel dat niet zo keihard in de wet staat, maar we noemen het wel spelregels. Er wordt nu ook in Den Haag wel dat heroverwogen, die MKBA-systematiek, maar je hebt wel te maken met de stappen, zoals ze nu nog in de wet staan, naar een verkenning toe, naar een planfase toe, naar een realisatiefase toe. En ja, dus daar zitten wel, zoals het nu lijkt, voorwaarden aan verbonden. Nou ja, dus hoe streng, hoe strak gaan we dan met die voorwaarden om?

I: Ja, oké.

G1: Maar er wordt de laatste tijd wel wat vaker uitgesproken dat elke regio telt. Ja, dat draagt er wel aan bij. En daar moeten we ook echt serieus naar kijken. En de hele brede welvaartsdiscussie, zoals we die moeten voeren in Nederland, dat betekent dat je op een andere manier naar de regio moet gaan kijken. In de investering van de Randstad, elke euro daarin is anders dan in de periferie. Dat is een feit. Ja. Maar ik denk wel dat dit rapport en ook de recente verkiezingsuitslag, Den Haag misschien wel wat meer wakker schudt. Daar moeten ze eens goed naar kijken.

I: Ja, oké. En dat is wel iets waarvan u dan dus zegt, nou dat heeft de afgelopen jaren, is dat misschien niet zo snel gegaan of zo goed gegaan als gehoopt?

G1: Nou, daar maakt het nog een decennia van. Dus het is heel lang dat dit zo is geweest. Ja. En daar vind ik persoonlijk wel wat van. Het kan niet zo zijn dat wij er maar een beetje bij bungelen. Een mooi voorbeeld, de reflectie toen was dat Zeeland, die ging een kazerne sluiten, een discussie van een paar jaar geleden alweer. Toen hebben ze gezegd, nou ja, dan moet Zeeland maar een snelle verbinding gaan krijgen als compensatie. Ja, ik vind het haast schofferend als je het zo zegt. Hoezo? Ook Zeeland heeft gewoon recht op aansluiting. En niet niet ter compensatie van. Nee, omdat Zeeland gewoon deel uitmaakt van Nederland. Ja. En dat het ook van belang is dat je ook vanuit Zeeland heel gauw naar de Randstad heen en weer kan. En voor de Lelylijn, dat je dus bijvoorbeeld ook heel snel naar Bremen en Hamburg kan. Dus je moet aan het grotere plaatje denken.

I: Oké, ja. En als we dan even, dat is een vraag waarvan ik niet zo goed weet hoe goed u hem kan beantwoorden. Maar dat proces, we noemden het net al even, de Zuiderzeelijn, dat speelt natuurlijk al vanaf, de concrete plannen komen al uit 1980, iets daarna. Hebt u het idee dat het

dus, onder andere met die MIRT, in dat licht te maken ermee heeft, dat het gewoon echt al heel lang duurt voordat er een concrete uitwerking is?

G1: Ja, de reden dat hij destijds in 2006 afgeketst is, is een politieke reden geweest. Hij was toen heel erg ver. Uiteindelijk heeft Camiel Eurlings daar op het allerlaatste moment de stekker uitgetrokken. Toen hebben we daarvoor wel geld gekregen, dat was een 1 miljard, of iets, of 2 miljard?

G2: Nee, 2.

G1: 2 miljard, ja. Oké, iets meer. En dat vind ik wel een typische redenering. Toen wij hier zo'n 4 jaar geleden begonnen, toen zeiden ze ook, ja, die twee miljard is nog niet eens op. En dat is heel raar, want her en der in het land wordt geïnvesteerd, zonder dat er sprake is van compensatiegeld. In Utrecht wordt fors geïnvesteerd met de brede ring. Dat doen ze ook niet, omdat dat gecompenseerd moet worden. Dus ik vind dat wij evenveel recht hebben daarop. Maar ja, om op je vraag terug te komen, dit is decennia lang wel zo geweest. En het lijkt er op dit moment op dat het tijd hierin wel gaat keren. En ook corona, het heeft wel laten zien, dat thuiswerk al veel meer het nieuwe werken wordt. Dus waar voorheen mensen vijf dagen per week op kantoor zaten, zie je ook meer thuiswerk. Nou ja, dan is het eigenlijk ideaal dat je misschien twee dagen per week thuis zit, en drie dagen als je naar het kantoor gaat, als je dan met een snelle trein, die het heel snel kan doen, dat je misschien wel gewoon in het noorden kan blijven wonen, of andersom in de Randstad wonen terwijl je in het noorden werkt. Dus de leefbaarheid die bij ons onder druk staat, met name ook door de vergrijzing en de verjonging, die leefbaarheid problematiek is ook in de randstad, alleen op een andere manier. En daar zie je juist dat woningen onbetaalbaar worden, en dat er dus eigenlijk geen ruimte meer is om te bouwen. Daar staan ze ook lang in de file. Dus ook, maar op een andere manier is daar sprake van een leefbaarheidsprobleem. Dus eigenlijk best aan twee kanten.

I: Oké, en is het dan zo dat, misschien zijn dat wel te heftige geworden, maar daarom vraag ik het, zou het zo kunnen zijn dat er dan, over het hele proces waar we dus ook nu nog wel inzitten, dat er sprake is van een soort tegenstrijdigheid in wat het Rijk dan wil met zo'n Lelylijn en wat de provincies en lokale partijen willen? Dus zeg maar die interne strijd, hebt u het gevoel dat die wel echt gevoerd wordt op dit moment nog steeds?

G1: Nou ja, politiek gezien is de beslissing genomen, punt. Je hoort dan wel eens, dat misschien ambtelijk, ministerieel en op de departementen, er geluiden zijn als 'ja, moet dat nou, die lijn?'. Maar dan zeg ik ook, 'ja, leuk dat je je grapjas hebt besteld, maar dat is geen issue. Want politiek heeft al besloten, punt'. Het is alleen wel een zaak - de politiek heeft besloten dat er 3 miljard

voor staat - dus het is wel een zaak om die loop te blijven, bij de politiek, om ervoor te zorgen dat dat resterende gedeelte er ook gaat komen.

I: Oké, dan de laatste inhoudelijke vraag wat dat betreft. Hebt u het idee dat in een uiterst geval weer zo'n situatie zou kunnen ontstaan als in 2006, dat er dus een heel eind mee gekomen is, dat de plannen bijna helemaal concreet uitgewerkt zijn, maar dat er dan toch besloten wordt om het niet te doen?

G1: Ja, theoretisch is die kans er altijd. Kan altijd. Maar ik zou het dan wel buiten gewoon slecht vinden. De eerste kapitale fout die gemaakt is, is dat de trein in de eerste plaats niet over de Afsluitdijk is gaan rijden. Dan had het Noorden er nu heel anders bij gelegen, inclusief Leeuwarden en Zwolle. De tweede keer is er een kapitale fout gemaakt door de plannen van de Zuiderzeelijn af te schieten. Als ze dat dan ook de derde keer weer zouden doen, dan zeg ik, 'jongens, politiek Den Haag, jullie zijn geen knip voor de neus waard.'

I: Oké. En wat zou er een reden voor kunnen zijn?

G1: Ja, misschien toch weer het geld. De eerste redenering is toch nog vaak, ja, dit kan niet uit. Of dat de invulling zou zijn dat er te veel weerstand is. Dat is allemaal beleid. Maar er is daarnaast ook wel een stroming, niet zozeer in Den Haag, maar wel meer in de provincie zelf, die willen zorgen dat het niet ten koste gaat van de toekomst van onze natuur. Of dat het niet ten koste gaat van de toekomst van onze taal, onze cultuur. We willen niet het Randstad 2.0 worden. Zo'n sentiment is het natuurlijk ook.

I: Oké. Oké, dat waren eigenlijk wat mij betreft alle inhoudelijke vragen die ik had. Alleen nog de vraag of u nog dingen hebt waarvan u zegt, die moet jij echt weten. Of die zijn nog belangrijk om mee te nemen. Of vragen, dat mag natuurlijk ook.

G1: Ja, ik denk wel. Ik denk dat je misschien dus ook voor de politiek wel kan verwachten dat die echt wat meer langer termijnvisie ontwikkelt. Ik zie bijvoorbeeld heel vaak dat de waan van de dag is een beetje leidend. Dit is nou écht een dossier, die echt een lang termijn is en wat ook echt een gamechanger kan zijn, voor in ieder geval Friesland en het noorden. Wil je er echt voor zorgen dat Friesland langer termijn leefbaar blijft? Ik zeg niet dat de Lelylijn de enige manier daarvoor is, dat zou wel erg contagieus zijn. Maar het is wel een enorm belangrijk middel. Juist moet je er op die manier voor gaan zorgen. Daar waar locaties goed bereikbaar zijn, daar ontstaat reuring. Daar wil je gaan staan, daar wil je wonen, daar wil je werken. En op het moment dat het bereikbaarheid slecht gaat worden, dat doet iets met je motivatie om ergens te willen blijven. En ik zeg ook wel eens, juist tegen de tegenstanders van de Lelylijn. Namelijk die zeggen, we zijn bang dat we onze taal gaan verliezen, of al die Hollanders hier heen gaan komen, en dat dat ten koste gaat van de leefbaarheid, zeg ik ook vaak: 'joh, zonder mensen gaat

die taal sowieso verloren.’ En dus je wilt mensen nodig hebben. En mensen die een bewuste keuze maken om naar Friesland te komen, die doen dat omdat ze Friesland zo mooi vinden. Dus die hebben ook een heus wel de intrinsieke motivatie om daar hun bijdrage aan te willen leveren. En dat maakt mij niet. Wij willen geen nieuwe Randstad worden, daar is Friesland ook veel te mooi voor. Maar we hebben wel mensen nodig, meer dan nu het geval is, om het hier leefbaar te houden. En de komende jaren gaan er minstens 30.000 mensen met pensioen. En wie gaat dat werk doen? Hoe zorgen we ervoor dat we de bedrijven die we nu hebben, überhaupt hier kunnen houden? Of houden, we moeten zorgen dat het vestigingsklimaat goed is dat we nieuwe bedrijven hiernaartoe kunnen halen. Maar we zijn nu slechts nog bezig met ervoor zorgen dat we de bedrijven die we nu nog hebben, überhaupt houden. Dat tekort aan marktkracht, dat is mijn zorg. En ik vind dat je er een politiek mag verwachten, dat die daar op anticiperen. Het feit dat je nu met zoveel crises zit in Nederland, is deels het gevolg van onvoldoende anticiperen op de toekomst. Er is te lang gedacht door de politiek, zowel lokaal als provinciaal, zowel regionaal als landelijk, dat het allemaal goed was. En dat zagen zij niet goed, wat wij al heel lang geleden hadden voorzien. Hoe ze zou komen met de capaciteit van mensen met wonen, met water, met energie. Kijk, Oekraïne hadden we niet kunnen voorzien. En ook een corona crisis zouden we niet kunnen voorzien. Dat overkomt ons. Maar heel veel andere crises hadden we wel kunnen voorzien. En ik vind wel dat de politiek, in zijn algemeenheid, daar meer over moet nadenken, en ook meer nee moet durven verkopen. Niet alles kan.

I: Nee, oké. Dus dat gebrek, dat is een soort gebrek aan visie eigenlijk, vanuit landelijk.

G1: Ja, en ik vind het wel erg mooi dat ik me nou vier jaar lang heb kunnen bemoeien met het dossier dat nou juist, op de lange termijn, kan gaan bijdragen, en echt een game changer kan zijn voor onze provincie en het noorden.

I: Ja, oké. Top. Nou, ja, heel erg bedankt. Ik denk dat al mijn vragen in ieder geval beantwoord zijn, bedankt daarvoor. Ik zet de opname dan ook even uit.

G1/G2: Mooi, heel graag gedaan.