

# Inhoud

## Voorwoord

## Samenvatting

## Summary

<b>1</b>	<b>Onderzoek</b>	<b>8</b>
1.1	Inleiding	8
1.2	Onderzoeksformulering	9
1.3	Onderzoeksstructuur	10
1.4	Scope	11
1.5	Leeswijzer	12
<b>2</b>	<b>Theoretische perspectieven</b>	<b>14</b>
2.1	Dualisme in wetenschap	14
2.2	Mobiliteit en ruimtelijke processen	15
2.3	Sociaal constructivisme en discours	18
2.4	Ten slotte	19
<b>3</b>	<b>Ex ante effectstudies</b>	<b>20</b>
3.1	Verwachtingen van instituten	20
3.2	Analyse	24
<b>4</b>	<b>Politiek</b>	<b>26</b>
4.1	Gebiedsvisie geanalyseerd	26
4.2	Politiek en discours	29
4.3	Ten slotte	31
<b>5</b>	<b>Ex post geprojecteerd</b>	<b>32</b>
5.1	Buitenlandse cases	32
5.2	Projectie op Noord Nederland	35
5.3	Ten slotte	37
<b>6</b>	<b>Verwachtingen vergeleken</b>	<b>38</b>
6.1	Verwachtingen	38
6.2	Scenario's	41
6.3	Bepalende factoren	43

<b>7 Conclusies</b>	<b>45</b>
7.1 Invalshoeken	45
7.2 Waarschijnlijkheid op basis van cases	45
7.3 Mogelijkheden	46
7.4 Tot slot	47
<b>Literatuur</b>	<b>48</b>
<b>Afkortingen</b>	<b>51</b>
<b>Figurenlijst</b>	<b>51</b>
<b>Tabellenlijst</b>	<b>51</b>
<b>Bijlage 1: Samenvatting ex ante onderzoeken</b>	Error! Bookmark not defined.
<b>Bijlage 2: Samenvatting ex post cases</b>	Error! Bookmark not defined.
2.1 Japan, Shinkansen-netwerk	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
2.2 Frankrijk, TGV-netwerk	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
2.3 Duitsland, ICE	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<b>Bijlage 3: Media artikelen</b>	Error! Bookmark not defined.
3.1 Landelijke politiek	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
3.2 Regionale politiek	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
3.3 Politieke standpunten door de jaren	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<b>Bijlage 4: Beleid Noord Nederland</b>	Error! Bookmark not defined.
4.1 Kennismaking Noord Nederland	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
4.2 Landelijk beleid	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
4.3 Regionaal Beleid	<i>Error! Bookmark not defined.</i>

# 1 Onderzoek

Dit document vormt de uitwerking van een onderzoek naar verschillende benaderingen van het vraagstuk Zuiderzeelijn. In dit eerste hoofdstuk wordt datgene behandeld wat de basis gevormd heeft voor het beschreven onderzoek. Om een idee te krijgen van het onderwerp en hoe de vraagstelling tot stand is gekomen volgt hieronder eerst een korte inleiding. Vervolgens komen de meer specifieke zaken als doel- en vraagstelling die naar aanleiding hiervan tot stand gekomen zijn aan bod en wordt de scope van het onderzoek nader beschreven. Tot slot komt in de leeswijzer naar voren hoe dit verslag is opgebouwd.

## 1.1 Inleiding

Infrastructuurprojecten en politiek zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Per slot van rekening is het uiteindelijk de politiek die beslist over het al dan niet investeren in dergelijke projecten. Vaak zijn het langdurige besluitvormingstrajecten en gaan deze gepaard met heftige discussies tussen voor- en tegenstanders. Hierbij wordt door vele belanghebbenden gelobbyd. Zo proberen landelijke en regionale politieke actoren, milieugroeperingen, investeerders, vervoerders en allerlei andere actoren invloed uit te oefenen op het besluitvormingsproces en dus op de uiteindelijke beslissing.

Er is gebleken dat de aanleg van grote infrastructuurprojecten vaak gepaard gaan met grote kostenoverschrijdingen. Onder andere de Tijdelijke Commissie Infrastructuur (TCI) onder leiding van dhr. Duivesteijn heeft hier onderzoek naar gedaan en daarover in 2004 een rapport uitgebracht. Ook Flyvbjerg, alom geroemd professor, heeft hier onderzoek naar gedaan en onder andere geconcludeerd dat bij de aanleg van spoorverbindingen wereldwijd een gemiddelde kostenoverschrijding van 45 % waarneembaar was (Flyvbjerg, 2003). Naar aanleiding van deze resultaten is de bereidheid van politiek Nederland om te investeren in dergelijke projecten sterk gedaald. Het eerstvolgende grote project, nadat de conclusies van onder andere de Commissie Duivesteijn gepubliceerd werden, was de Zuiderzeelijn en dit had sterke invloed op de besluitvorming.

De Zuiderzeelijn was tot dan toe volgens velen een van de oplossingen om de economische achterstand van Noord Nederland ten opzichte van de rest van Nederland te doen verkleinen. Deze 'economische achterstand' is in 1997 onderzocht en vastgesteld door de commissie Langman. Aan de hand van deze conclusies deed de commissie een aantal aanbevelingen om deze achterstand te verkleinen. Een betere ontsluiting door middel van nieuwe infrastructuur was een van de aanbevelingen. De Zuiderzeelijn werd hierbij niet expliciet genoemd, maar werd door de regionale politiek naar voren geschoven als goede mogelijkheid. Het idee voor deze verbinding bestond al sinds de jaren '60. Er bestonden visionaire ideeën over de toepassingen van nieuwe techniek in de vorm van een magneetzwefbaan.

Nadat de commissie Langman haar conclusies naar buiten bracht is door het toenmalige kabinet Kok de toezegging gedaan dat de Zuiderzeelijn aangelegd zou worden. Echter, zoals hiervoor al is beschreven gooiden de conclusies van de commissie Duivesteijn roet in het eten en werd deze beslissing teruggedraaid. Officieel is het op moment van dit schrijven geen duidelijkheid over het al dan niet doorgang vinden van de aanleg. Er lijkt echter sprake te zijn van een negatieve tendens ten opzichte van de Zuiderzeelijn in politiek Den Haag. In Noord Nederland daarentegen legt men zich hier niet bij neer en gaat de strijd voor de aanleg onverminderd door. Er is in de regio nog steeds een breed draagvlak voor de lijn en er wordt dan ook veel aan gedaan de aanleg alsnog voor elkaar te krijgen.

De vraag die normaal gesproken beantwoord zou moeten worden om de aanleg al dan niet te rechtvaardigen is of de baten min de kosten een positief saldo oplevert. Er zijn

diverse kosten en baten die een rol spelen bij de aanleg van infrastructuur. Deze zijn op te delen in directe en indirecte. Van de directe kosten en baten is relatief eenvoudig een berekening te maken. De indirecte kosten en baten daarentegen zijn subjectiever van aard en daardoor lastiger te verwerken. Ten eerste omdat gekeken moet worden naar wat wel en niet meegenomen wordt als indirecte baten en kosten. Ten tweede moet de waarde van deze kosten en baten worden vastgesteld. Ten derde is het moeilijk een goede voorspelling te maken van de indirecte effecten. Naar dit laatste is door diverse instituten onderzoek gedaan. Hieruit zijn conclusies naar voren gekomen die niet alle in dezelfde richting wijzen. Voor de politiek geldt dus dat een eenduidige op basis van het kostenbaten saldo moeilijk te maken is. Bovendien lijkt het alsof de politiek ook haar eigen waarheden vormt binnen het ontstane discours rondom de Zuiderzeelijn. Dit laatste geldt zowel voor de landelijke als voor de regionale politiek.

Naar aanleiding van het voorgaande is het interessant te kijken in hoeverre de politieke onderbouwing van de Zuiderzeelijn overeenkomt met de onderzoeksresultaten uit de diverse uitgevoerde onderzoeken. Het hier beschreven onderzoek gaat nader in op deze vraag. Ook is gekeken naar wat de oorzaak van deze eventuele discrepantie kan zijn. In het vervolg van dit hoofdstuk wordt specifiek ingegaan op de doel- en vraagstelling en de scope van het onderzoek. Op deze manier wordt een beeld geschetst van de uitgangspositie van het onderzoek.

## 1.2 Onderzoeksformulering

Uit de inleiding is een vraag naar voren gekomen die de basis van het hier beschreven onderzoek vormt. Hieronder komen de doel- en vraagstelling nader aan de orde.

### **Doelstelling:**

Inzicht verschaffen de verschillende manieren van benadering van vraagstukken als de Zuiderzeelijn. In dit geval specifiek tussen manier van benadering van de Noordelijke politiek en van diverse onderzoeksinstellingen.

Deze doelstelling kan worden vertaald naar een vraag zoals hieronder staat beschreven.

### **Vraagstelling**

Welke discrepantie kan worden waargenomen tussen Noordelijke politiek en onderzoeksconclusies betreffende verwachtingen van ruimtelijk-economische effecten rondom de Zuiderzeelijn en is dit verklaarbaar?

Om antwoord te kunnen geven op de vraagstelling is het van belang de vraag uit elkaar te trekken en deelvragen op te stellen. De conclusies naar aanleiding van de deelvragen kunnen gezamenlijk leiden tot een antwoord op de vraagstelling. Hieronder volgen de deelvragen.

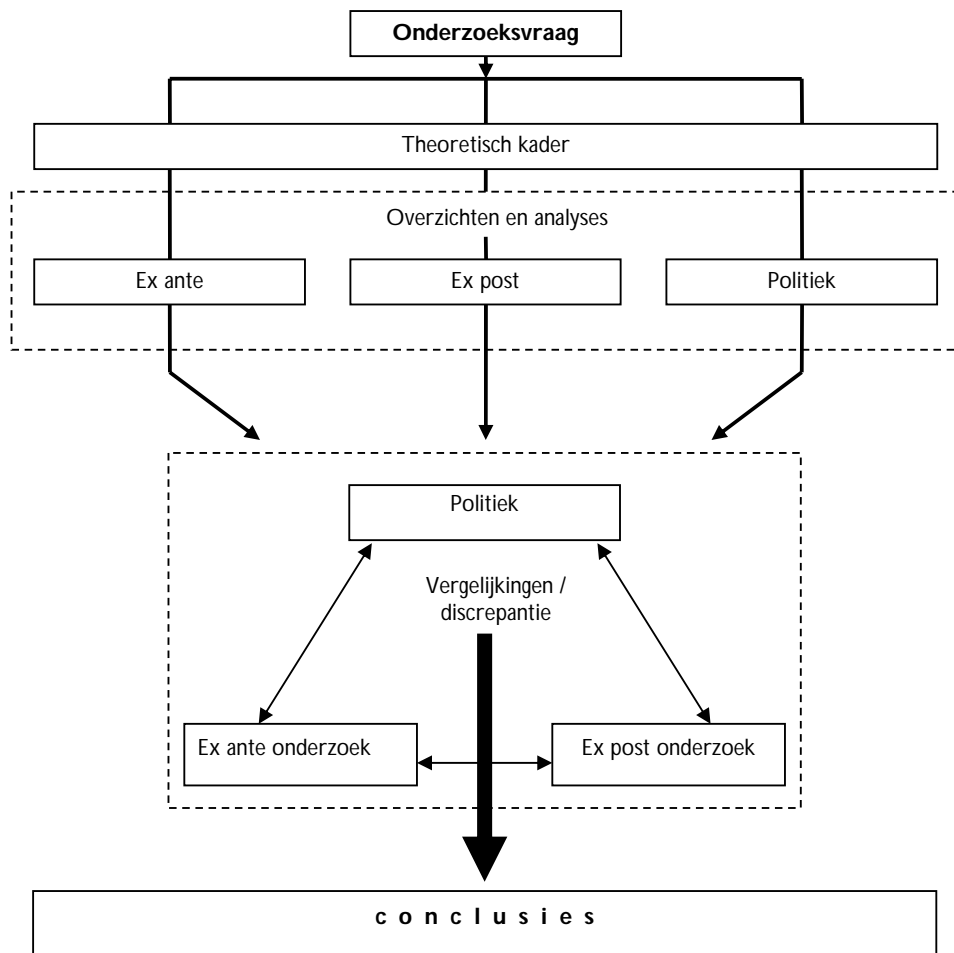
- Welke relevante onderliggende theoretische perspectieven kunnen bij het onderzoek van belang zijn?
- Welke relevante onderzoeksgegevens en conclusies zijn door de jaren heen gepubliceerd (en in opdracht van wie) en wat zijn de conclusies?
- Hoe ziet het politiek discours er uit en hoe wordt dit onderbouwd?
- Welke gegevens en ruimtelijk-economische gevolgen zijn bekend van bestaande vergelijkbare cases?

- In hoeverre komen politieke argumentatie, onderzoeksuitkomsten en gegevens van vergelijkbare situaties met elkaar overeen en/of is er discrepantie waarneembaar?
- Kan eventuele discrepantie worden verklaard?

Deze deelvragen zijn de basis geweest voor het beschreven onderzoek. Dit verslag van het onderzoek heeft een vergelijkbare hoofdstukindeling met de opbouw van de deelvragen waardoor het ook een chronologische weergave is van het beschreven onderzoek.

### 1.3 Onderzoeksstructuur

Het onderzoek is verricht via drie sporen. Dit zijn Ex ante, Ex post en Politiek. Alvorens de drie sporen in dit rapport worden uitgewerkt is een theoretisch kader opgesteld van waaruit wordt gekeken naar het onderzoek en waaraan gerefereerd wordt. Aan elk spoor is een hoofdstuk geweid waarin een analyse wordt beschreven en eventuele conclusies naar voren komen. Vervolgens zijn deze uitkomsten met elkaar vergeleken en wordt eventuele discrepantie tussen de drie sporen geconstateerd. In de onstaande figuur is deze werkwijze gevisualiseerd.



Figuur 2: Onderzoeksstructuur

## 1.4 Scope

Beperking en afbakening is bij onderzoek van belang. Zo ook in het geval van de Zuiderzeelijn waar sprake is van vele actoren, varianten en diverse directe en indirecte effecten. De keuzes hier gemaakt zijn sterk van invloed geweest op de resultaten van het onderzoek. Om deze reden worden hier de genomen keuzes beschreven en onderbouwd.

### Wie

Door middel van het hier beschreven onderzoek is een poging gedaan inzicht te geven in de verschillen tussen wetenschappelijke en politieke argumentatie en onderbouwing daarvan rondom verwachtingen van de Zuiderzeelijn. Dit betekent dat in kaart is gebracht door wie welke onderzoeken gedaan zijn, in opdracht van wie dit gebeurd is en welke politieke actoren van belang zijn.

Het gaat in dit geval om de onderzoeksinstituten RuG, NYFER en NEI. Wat de politiek betreft is het onderzoek voornamelijk gericht op de noordelijke politiek. Dit betekent dat het gebied van de bij het Samenwerkingsverband Noord Nederland (SNN) betrokken provincies Groningen, Fryslân en Drenthe wordt meegenomen. Deze provincies worden, onder voorzitterschap van Dhr. Alders, door middel van de Regionale Stuurgroep Zuiderzeelijn vertegenwoordigd. In de regionale stuurgroep zijn de provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland en de gemeenten Groningen, Leeuwarden, Heerenveen, Smallingerland, Noordoostpolder, Lelystad en Almere vertegenwoordigd. Hoewel de samenwerkingsovereenkomst niet is ondertekend, hebben de partijen wel nauw samengewerkt. Er is als gevolg daarvan sprake van een gezamenlijke visie, wat heeft geresulteerd in beleid. Dit beleid is in het hier beschreven onderzoek aangehaald.

### Wat

Er is geen eenduidige definitie van het project Zuiderzeelijn. Er zijn diverse alternatieven waarvan enkele onder de noemer Zuiderzeelijn vallen. Het hier beschreven onderzoek is beperkt tot de variant die de route tussen Schiphol en Groningen volgt via Amsterdam, Almere, Lelystad, Emmeloord, Heerenveen en Drachten. Bovendien dient het type transport een korte reistijd te kunnen realiseren en veel comfort te bieden. Voorbeelden van opties die voldoen aan de gestelde eisen zijn een hogesnelheidstrein (HSL), een magneet zweeftrein en ook een nog technisch te ontwikkelen superbus.

Om een goede vergelijking te kunnen maken is het van belang dat er handvatten zijn om grip op de materie te krijgen. De gebruikte handvatten zijn vier indirecte effecten aan de hand waarvan geanalyseerd kan worden. Het gaat om de arbeidsmarkt, bedrijvenmarkt, woningmarkt en ruimtelijke structuur. Aan de hand van deze thema's kunnen de effecten van toenemende mobiliteit waargenomen worden. Daarom zijn het bruikbare parameters voor het meten van de ruimtelijk economische impact van de Zuiderzeelijn. Door aan de hand van deze vier thema's te analyseren is een vergelijking te maken tussen de verschillende onderdelen. Dit gaat volgens de structuur van de onderstaande matrix.

	Ex ante	Ex post	Politiek
Arbeidsmarkt			
Bedrijvenmarkt			
Woningmarkt			
Ruimtelijke structuur			

Tabel 1: overzichtsmatrix

Wanneer deze vergelijkingen gemaakt zijn kan gekeken worden of en zo ja waar de discrepantie zich bevindt. Vervolgens kan gekeken worden naar eventuele oorzaken en verklaringen die ten grondslag liggen aan de discrepantie.

Het zijn alle ruime veelomvattende begrippen en dus is het van belang aan te geven wat ze precies inhouden. Hieronder komen de vier thema's aan bod en wordt besproken wat er met de begrippen bedoeld is in dit onderzoek.

#### Arbeidsmarkt

(economie) het geheel van vraag naar en aanbod van betaalde arbeid (Van Dale). Het gaat hierbij dus om het aanbod van werkzoekenden en de vraag naar personeel op diverse niveaus. Aangezien het hier een onderzoek naar een ruimtelijke ingreep betreft speelt regionale verdeling en verschuiving op de arbeidsmarkt een vooraanstaande rol.

#### Bedrijvenmarkt

Binnen het thema bedrijvenmarkt wordt gekeken naar vestiging- en verhuismotivaties van bedrijven als gevolg van nieuwe infrastructuur. Hierbij wordt gekeken naar de aanwezigheid van vereiste faciliteiten, zowel fysiek als maatschappelijk. Hier geldt dat voornamelijk het ruimtelijke aspect herlocatie een belangrijke rol speelt, maar de eventuele nieuw ontstane bedrijvigheid als gevolg van verandering in faciliteiten wordt hierin meegenomen.

#### Woningmarkt

Vraag en aanbod van woonruimte (Van Dale). Ook hier gaat het voornamelijk om ruimtelijke verschuivingen (herlocatie) die optreden als gevolg van verbeterde mobiliteit in een regio. Hierbij spelen factoren als grondprijs en verbetering van voorzieningen een belangrijke rol.

#### Ruimtelijke structuur

Binnen dit thema wordt behandeld welke gevolgen inpassing van nieuwe infrastructuur heeft op de ruimtelijke structuur van een regio. Dit komt bijvoorbeeld tot uiting in de vorm van nieuwe ontwikkelingen rondom stationslocaties en de herlocatie van bedrijven en huishoudens. Bij dit thema geldt dat het voor een groot deel een gevolg is van veranderingen binnen de thema's bedrijvenmarkt en woningmarkt. Ook de overheid kan sterke invloed uitoefenen op dit thema.

#### **Waar**

Aangezien het om ruimtelijke effecten gaat is vrijwel automatisch de vraag "Waar" gekoppeld aan "Wie". Dus zoals ook al onder "Wie" naar voren is gekomen is het onderzoek voornamelijk gericht op de het gebied van de drie noordelijke provincies Groningen, Fryslân en Drenthe.

## 1.5 Leeswijzer

Dit schrijven is de verslaglegging van het in dit hoofdstuk beschreven onderzoek. Het is opgedeeld in een aantal hoofdstukken. Om een indruk te geven van de bestaande wetenschappelijke achtergronden van dit onderzoek begint het in hoofdstuk 2 met twee perspectieven die uiteengezet zijn en de basis van het beschreven onderzoek vormen. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 een analyse weergegeven van een aantal onderzoeken dat gedaan is naar de ruimtelijk-economische effecten van de Zuiderzeelijn. In hoofdstuk 4 komt aan bod wat het politiek discours inhoudt en hoe dit tot stand gekomen is. Vragen die hierin beantwoord worden zijn: 'welke actoren spelen een rol?' en 'hoe beïnvloeden zij elkaar?'. Hoofdstuk 5 is een weergave van vergelijkbare buitenlandse cases die als controlemiddel gebruikt zijn naast beide voorgaande hoofdstukken. In hoofdstuk 6 wordt

een vergelijking gemaakt tussen de voorgaande hoofdstukken. Hierin worden de verschillende verwachtingen van ruimtelijk-economische effecten in een aantal scenario's gesplitst. Deze scenario's en combinaties daarvan worden vervolgens besproken. Tot slot komt in het hoofdstuk 'conclusies' naar voren wat de twee invalshoeken van het vraagstuk Zuiderzeelijn oplevert aan verschillende inzichten en wordt een verklaring gegeven. Ook wordt gekeken naar wat aan de hand van het hier beschreven onderzoek een mogelijk vervolg voor gedegen besluitvorming rondom de Zuiderzeelijn zou kunnen zijn en worden er enkele aanbevelingen gedaan voor eventueel bruikbaar vervolgonderzoek.



## 2 Theoretische perspectieven

Beslissingen worden bij voorkeur genomen op basis van de gevolgen die ze kunnen hebben. Het is daarom waardevol wanneer een voorspelling van de gevolgen een zekere mate van 'waarheid' bevat zodat er een beter onderbouwd besluit kan worden genomen. Er bestaan verschillende manieren om tegen 'waarheid' aan te kijken. Deze manieren kunnen worden geplaatst in een spectrum tussen het modernisme en het postmodernisme. Bij het hier beschreven onderzoek gaat het om een tweedeling die in het verlengde van het bovenstaande gezien kan worden. Aan de ene kant is daar het vertrouwen in onderzoeken die voorspellingen laten zien op basis van modernistische modellen. Modellen die proberen zoveel als mogelijk zekerheden te genereren. Aan de andere kant staat het postmodernisme. Dit is veel meer gericht op context en intersubjectiviteit. Deze holistische zienswijze gaat uit van veel onzekerheid en neemt de mogelijkheid van het doen van algemeen geldende uitspraken weg.

Het hier beschreven onderzoek gaat in op de invalshoeken van waaruit de Zuiderzeelijn wordt bekeken en hoe dit leidt tot verschillende verwachtingen ervan. Om een theoretische basis te geven aan het onderzoek worden in dit hoofdstuk de verschillende benaderingen en invalshoeken in relatie tot de Zuiderzeelijn verder behandeld en geanalyseerd.

### 2.1 Dualisme in wetenschap

De wetenschap kent van oorsprong een modernistisch karakter. Binnen het modernisme gaat men er vanuit dat zekerheid en controle door middel van de rede te bereiken is (De Roo, 2004). Dit blijkt bijvoorbeeld uit modellen met voorspellende mogelijkheden in de wis- en natuurkunde. Een belangrijk kenmerk van het modernisme is dat het objectgericht is. In tweede helft van de 20<sup>e</sup> eeuw is echter het besef doorgedrongen dat deze manier van benadering niet altijd oplevert wat er van verwacht wordt. Door technologische ontwikkelingen is de wereld 'kleiner' geworden en een grotere complexiteit is het gevolg daarvan. Onder andere dit, heeft geleid tot een stroming die het postmodernisme heet. De postmodernisten gaan er van uit dat 'feiten' geconstrueerd zijn en dus vatbaar voor twijfel en discussie (De Roo, 2004). Beide stromingen staan dus tegenover elkaar en sluiten elkaar zelfs uit. Om deze impasse binnen de wetenschap te doorbreken zijn filosofen als Habermas met het idee gekomen van het intersubjectieve perspectief. In deze benadering wordt er van uitgegaan dat door interactie tussen zowel groepen als individuen een gezamenlijk gedragen perspectief op de werkelijkheid ontstaat (De Roo, 2004). Fysieke, maatschappelijke en bestuurlijke omgevingsfactoren zijn hierbij erg belangrijk. De onderstaande figuur visualiseert een spectrum tussen modernisme en postmodernisme. Het intersubjectief perspectief kan worden geplaatst op deze lijn.



Figuur 1: dualisme in de huidige wetenschapsfilosofische discussie, bron: De Roo, 2004

Bij het intersubjectief perspectief wordt er van uitgegaan dat er geen eenduidige werkelijkheid bestaat, maar iedereen zijn of haar eigen werkelijkheid construeert, mede op basis van beïnvloeding door individuen en groepen. Er wordt van uitgegaan dat vraagstukken in de fysieke leefomgeving tot stand komen als gevolg van een proces waarbij een breed draagvlak ontstaat (De Roo, 2004). Deze vraagstukken worden in bepaalde

gevallen als probleem aangeduid. Een gezamenlijk gedragen probleemomschrijving kan als uitkomst worden gezien van een gezamenlijk proces, dat uiteindelijk tot enige actie moet leiden, zo schrijft De Roo. In het kader van het hier beschreven onderzoek kan 'de economische achterstand van Noord Nederland' als de gezamenlijk gedragen probleemomschrijving worden gezien. Een voorbeeld van een actie waartoe deze probleemomschrijving zou kunnen leiden is de aanleg van de Zuiderzeelijn.

Ook de *wetenschap planologie* kent van oorspong een objectgerichte benadering. In de tweede helft van de 20<sup>e</sup> eeuw is echter ook binnen deze wetenschap het inzicht gekomen dat dit een eenzijdige benadering is en dat er andere factoren als context en intersubjectiviteit mee kunnen spelen. In de planologie wordt dit aangeduid met de termen 'technisch-rationeel' en 'communicatief rationeel'. Hierbij geldt dat de traditionele technisch-rationele benadering een objectgerichte is en het communicatief rationele heeft een intersubjectief perspectief als basis. Deze verbreding van inzicht is weergegeven in de onderstaande figuur:



Figuur 2: verbreding in benadering

Deze verbreding heeft geleid tot een andere invulling van de wetenschap planologie. Waar eerder het accent op het object van planning lag, is dit meer verschoven richting de context waarin dit object wordt ingepast.

Uit het voorgaande blijkt dat vraagstukken als de Zuiderzeelijn vanuit diverse perspectieven bekeken kunnen worden. Wanneer naar de empirie gekeken wordt is dit ook aan de orde. In de volgende paragraaf wordt de voornamelijk objectgerichte benadering behandeld. Dit is in veel gevallen de basis geweest voor de geanalyseerde onderzoeken. In paragraaf 2.3 wordt vervolgens de meer intersubjectieve benadering beschouwd. Hierin komen termen als sociaal constructivisme en discours nader aan de orde en wordt naar politieke meningvorming gekeken.

## 2.2 Mobiliteit en ruimtelijke processen

"Verwachtingen van ruimtelijk economische effecten"; dit is de subtitel van het hier beschreven onderzoek. Wat houden die ruimtelijk economische effecten in? Dit, en de meer technisch-rationele benadering van het vraagstuk komen in deze paragraaf nader aan de orde. Deze technisch-rationele benadering is in veel gevallen ook de basis geweest van de voor het onderzoek geanalyseerde onderzoeken.

Ruimtelijk-economische effecten zijn een gevolg van verandering van mogelijkheden in mobiliteit. Met mobiliteit wordt hier bedoeld de geografische mobiliteit, ofwel de mogelijkheid die men heeft zich fysiek te verplaatsen. Maar wat zijn ruimtelijke economische effecten? Ruimtelijk-economische effecten zoals hier bedoeld is de herlocatie van bedrijven, instellingen en particulieren die optreedt als gevolg van verbeterde mobiliteit. In deze paragraaf wordt de relatie tussen mobiliteit en herlocatie behandeld. In het tweede gedeelte van deze paragraaf wordt meer op de ruimtelijke economische effecten ingegaan die het concrete gevolg kunnen zijn van veranderingen in mobiliteit.

Het nut van infrastructuur is vaak bekeken vanuit het perspectief van oplossen van knelpunten in het verkeer- en vervoerssysteem en het vergroten van de efficiëntie van de verkeer- en vervoernetwerken. Volgens Straatemeijer (2005) is het echter van groter belang te kijken naar welke nieuwe mogelijkheden deze infrastructuur biedt aan de gebruikers dan te kijken in hoeverre het knelpunten oplost. Oftewel, wat verandering in mobiliteit aan mogelijkheden en verschuivingen oplevert. De efficiëntie van het verkeer- en vervoerssysteem moet worden gerelateerd aan de mate waarin het systeem in staat is gunstige ruimtelijke condities te scheppen (Straatemeijer, 2005). Ook in het geval van de Zuiderzeelijn lijkt dit een juiste benadering te zijn. Het gaat er volgens voorstanders als het Samenwerkingsverband Noord Nederland namelijk niet zozeer om dat er bestaande knelpunten worden weggewerkt, maar om het creëren van gunstige vestigingscondities voor mens en bedrijf, waardoor de economische structuur van het gebied sterker wordt (SNN, 1999). Economische structuur kan sterker worden door het aantrekken van bedrijvigheid en huishoudens. Als gevolg hiervan kunnen agglomeratievoordelen optreden wat een sterkere economische positie tot gevolg heeft (De Wit, 1998). Het is echter niet zo dat dit door de verbetering in mobiliteit noodzakelijkerwijs zal plaatsvinden. Dit hangt namelijk niet alleen van de mobiliteit af, maar van diverse vestigingscondities tezamen. Er dient dus gekeken te worden naar wat gunstige vestigingscondities zijn, hoe die gecreëerd kunnen worden en of de Zuiderzeelijn daaraan een bijdrage levert.

In de economische wetenschap wordt er vaak van uitgegaan dat er gestreefd wordt naar optimale benutting van mogelijkheden door actoren. Wanneer een verandering optreedt in de omstandigheden, zal er als gevolg hiervan weer naar een nieuw evenwicht gezocht worden. Het hier beschreven onderzoek gaat ook over een dergelijke verandering; namelijk het verbeteren van de mobiliteit tussen diverse regio's in tijd en kwaliteit. Hierdoor worden dus bestaande barrières kleiner of helemaal weggenomen en verandert de economische ruimte. Het RPB schrijft hierover "De economische ruimte speelt een cruciale rol in zowel regionale als de nationale economische ontwikkeling. Deze economische ruimte is een geografische kaart van Nederland waar de afstanden tussen de regio's zijn bepaald door hun economische waarde. Ze worden vormgegeven door de kosten die gepaard gaan met het verplaatsen van goederen (transport) en mensen (pendel) tussen regio's. Dit betekent dat de economische ruimte in hoge mate wordt bepaald door de infrastructuur die deze verplaatsingen mogelijk maakt, en daarmee door de bereikbaarheid van regio's" (RPB, 2005 p. 24). Het RPB geeft aan dat door aanleg van de Zuiderzeelijn de economische waarde van Noord Nederland toeneemt doordat de kosten, gemeten in tijd en geld, van het pendelen van mensen omlaag zou gaan<sup>1</sup>. Hierbij dient aangetekend te worden dat deze stelling juist is, mits er een verplaatsingsbehoefte bestaat. Deze verplaatsingsbehoefte staat zelden op zichzelf maar ontleent het nut aan andere activiteiten (De Wit, 1998). De verplaatsingsbehoefte moet dus doorgaans in samenhang met een beoogde plaatsgebonden activiteit worden beschouwd. Activiteiten als werk, onderwijs en vrijetijdsbesteding zijn hier voorbeelden van. In het geval van de Zuiderzeelijn is het dus noodzakelijk te achterhalen in hoeverre de behoefte aan deze vervoersmotieven aanwezig is.

De beschreven effecten zijn in zekere zin abstract van aard. Om het hier beschreven onderzoek handen en voeten te geven is een aantal ruimtelijk economische effecten aangehaald en onderzocht. Hieronder wordt dit verder uitgediept.

### **Ruimtelijk-economische effecten**

Er bestaan diverse soorten effecten. Zoals in onderstaande tabel is weergegeven kunnen deze van tijdelijke of permanente aard zijn en zijn ze direct of indirect.

---

<sup>1</sup> Goederentransport is hierbij niet aan de orde, omdat de Zuiderzeelijn exclusief voor personenvervoer is bedoeld.

	Direct	Indirect
Temporary	Employment in construction firms	Employment in supplying firms
Permanent	Transport costs of users	Changes in economic structure: relocation of economic activity

Figuur 3: mogelijke effecten, bron: Bruinsma, 2001

Het gaat in het hier beschrevene om de permanente indirecte effecten. Ofwel permanente veranderingen in ruimtelijk economische structuur als gevolg van de Zuiderzeelijn. Dit betekent dus herlocatie van economische activiteit en het genereren van nieuwe economische activiteit als gevolg van nieuwe infrastructuur.

De hier besproken ruimtelijk-economische effecten zijn een gevolg van verbeterde mobiliteitsmogelijkheden. Zoals al is aangegeven komen regio's door nieuwe infrastructuur economisch dichter bij elkaar te liggen waardoor nieuwe mogelijkheden kunnen ontstaan. Als gevolg hiervan kunnen verschuivingen optreden binnen diverse sectoren. Of deze verschuivingen optreden hangt af van alle factoren tezamen en is dus niet alleen van de aanwezige infrastructuur afhankelijk. Er zal door bedrijven, instellingen en particulieren gekeken worden naar alle aanwezige kwaliteiten. Dit totale pakket zal worden vergeleken met de huidige en andere regio's, waarna eventueel herlocatie zal plaatsvinden (De Wit, 1998). Doordat de waardering voor de kwaliteiten niet altijd eenduidig is, is het moeilijk een voorspelling te maken van de bewegingen. Toch zijn er bepaalde inzichten waaruit wel een indicatie kan worden opgemaakt. Zoals is aangegeven zijn binnen het hier beschreven onderzoek de sectoren arbeidsmarkt, woningmarkt, bedrijvenmarkt en de ruimtelijke structuur aangegrepen als handvatten. Hieronder wordt nader ingegaan op deze parameters. Hierbij wordt niet ingegaan op wiskundige modellen, wel op de onderliggende theorie en de koppeling met het Zuiderzeelijnproject.

De arbeidsmarkt is het geheel van vraag en aanbod in arbeid. Hier zit een ruimtelijke beperking aan vanwege reisduur en reiskosten. Door verbeteringen in mobiliteit zoals de Zuiderzeelijn kunnen zowel reistijd als reiskosten verminderen. Hierdoor vergroot de geografische ruimte waarbinnen werknemers bereid zullen zijn te reizen en wordt de gehele markt van vraag en aanbod dus vergroot. Pol (1998) zeg hierover het volgende: "De impact van nieuwe transportsystemen hangt af van het ruimtelijk gedrag van de stedelijke actoren. Een connectie met een HSL-netwerk impliceert een reductie van de gegeneraliseerde transportkosten en dus een verlenging van de maximaal acceptabele af te leggen afstand. Reizigers kunnen of verder reizen, of eerder op hun bestemming aankomen en dat betekent dat de relevante leefruimte groter wordt" (p. 19). Het is hierbij ook van belang in hoeverre de verbinding een verbetering in prijs en kwaliteit (en een combinatie hiervan) is in vergelijking met bestaande alternatieven. Ook dit zal namelijk van invloed zijn op het gebruik van nieuwe mogelijkheden.

Voor de bedrijvenmarkt geldt dat de bereikbaarheid van een regio de concurrentiepositie bepaalt van de bedrijven in die regio doordat de afzet vergemakkelijkt, terwijl ook de input in het bedrijf potentieel hogere kwaliteit heeft (RPB, 2005). Vanuit deze modernistische benadering geredeneerd zal in beginsel dus gelden dat bij aanleg van de Zuiderzeelijn de concurrentiepositie van bedrijven in Noord Nederland zal toenemen. Ook zal Noord Nederland dus een aantrekkelijker vestigingsgebied zal worden voor bedrijven. Keerzijde hiervan is echter wel dat ook voor Randstedelijke bedrijven geldt dat de markt in Noord Nederland makkelijker te bereiken en te bedienen is, waardoor concurrentie van die kant de bedrijvenmarkt in Noord Nederland onder druk kan zetten. Ook kan door de vestiging van nieuwe bedrijven de vraag naar arbeid dermate toenemen dat de prijs van gekwalificeerd personeel zal stijgen totdat de kosten voor sommigen misschien niet meer op te brengen zijn en er dus een vorm van verdringing plaatsvindt.

Net als bij de arbeidsmarkt, vergroot ook in de woningmarkt de geografische ruimte als gevolg van reistijden. Nieuw ontsloten regio's kunnen een aantrekkelijk woongebied gaan

vormen omdat ze nu binnen een bepaalde reistijd vallen en de condities gunstiger zijn dan in de huidige woonomgeving. Als gevolg hiervan zullen mensen eerder geneigd zijn te gaan pendelen tussen woon- en werkregio. Ook geldt dat wanneer de economische structuur in omvang en kwaliteit verbeterd er meer arbeidsaanbod zal zijn en mensen hierdoor geneigd zullen zijn te migreren naar deze regio. Bij een toenemende vraag op de woningmarkt zal, afhankelijk van het aanbod, de prijs van de woningen stijgen. Dit kan tot gevolg hebben dat andere, relatief minder aantrekkelijke, regio's een verlaging naar vraag op de woningmarkt kunnen ondervinden en als gevolg daarvan wellicht een prijsdaling. Ook voor de woningmarkt geldt dat er een voornamelijk exacte modelmatige benadering ten grondslag ligt aan de aannames.

Bovenstaande geeft een beeld van de onderliggende theorie vanuit een objectgericht perspectief. Een andere benadering van het vraagstuk is meer intersubjectief. Deze benadering komt in de volgende paragraaf nader aan bod.

### 2.3 Sociaal constructivisme en discours

In tegenstelling tot het voorgaande waarin voornamelijk vanuit een technisch-rationele benadering wordt geredeneerd, komt in deze paragraaf de intersubjectieve kant aan bod. Het is een invalshoek die meer op de maatschappelijke krachten en processen gericht is. Hierbij spelen begrippen als sociaal constructivisme en discours een belangrijke rol. Het gaat in het bijzonder om meningen, meningvorming en de beïnvloeding daarvan.

Realiteit is een constructie van de hersenen, aldus Kant. Kant gaat er dus van uit dat ieder individu een eigen interpretatie van de realiteit heeft. In het verlengde hiervan ligt het begrip constructivisme. In het constructivisme wordt de mens beschouwd als interactief en interpreterend wezen (De Roo, 2004). Omdat dit een intersubjectief proces is wordt ook wel gesproken van *sociaal constructivisme*. Bij deze benadering gaat men er van uit dat het mogelijk is om subjecten, of dit nou groepen of individuen zijn, te beïnvloeden doordat deze onderhevig zijn aan constante herinterpretatie van het werkelijkheidsbeeld. Door het aansterken en verzwakken van bepaalde aspecten door actoren is het dus mogelijk andere actoren te beïnvloeden waardoor een aangepaste interpretatie zal ontstaan van de werkelijkheid. Dit kan dus ook gelden binnen de politiek. Schattschneider schrijft hierover: "All forms of political organisation have a bias in favour of the exploitation of some kinds of conflict and the suppression of others because organisation is the mobilisation of bias" (In: Hajer, 1995, p. 42). Volgens Hajer (1995) is politiek onder andere het beïnvloeden van meningen. Hajer zegt hierover: "Politics is the argumentative struggle in which actors seek to impose their definition of reality on others" (In: Hajer, 1995: p. 166). Politieke meningen zijn dus voortdurend onderhevig aan herinterpretatie door intersubjectiviteit.

In het verlengde hiervan ligt het begrip *discours*. Van Dale (2004) geeft aan dat discours betrekking heeft op gesprek, rede of conversatie. Dit is wetenschappelijk gezien een beperkte uitleg van het begrip. Er zijn diverse definities opgesteld voor het begrip discours. De Wael (2004) geeft aan dat een discours een constructie is met daarin een raamwerk dat gebonden is aan plaats, persoon en tijd. Jensen (1997) spreekt in bredere zin van "min of meer samenhangende en herhaalbare taalkundige en materiele gebruiken, welke resulteren in specifieke kracht/macht en rationaliteitconfiguraties" (Jensen, 1997, p. 4, vertaling auteur). Jensen geeft hierbij ook aan dat een politiek discours een breed begrip is waarop begrippen als ideologie, retoriek en sociologie van toepassing zijn. In de definitie van Jensen wordt niet gesproken over verandering waaraan een discours onderhevig kan zijn zoals meningsvorming door de constante herinterpretatie dat is bij het sociaal constructivisme. Daarom is bij het hier beschreven onderzoek de volgende definitie gehanteerd: "Discourse is defined as a specific ensemble of ideas, concepts, and categorizations that are produced, reproduced, and transformed in a particular set of

practises and trough which meaning is given to physical and social realities" (Hajer, 1995, p. 44). Een discours is dus een breed gedagen, dus door diverse actoren, samenstelling van ideeën en meningen dat door interactie tot stand gekomen is. Het geeft actoren betekenis aan een onderwerp. Uit de definitie blijkt ook dat het discours constant aan transformatie onderhevig is als gevolg van diezelfde intersubjectiviteit. Het 'particular set of practises' zoals in deze definitie bedoeld wordt geeft aan dat het niet volledig hoeft of kan zijn. Er zijn ook bewust of onbewust elementen weggelaten. Hierdoor kan in sommige gevallen een beeld ontstaan bij actoren dat niet volledig, maar wel overtuigend is.

In hoofdstuk 5 wordt nader op het discours rondom de Zuiderzeelijn ingaan. Er vindt in dat hoofdstuk een koppeling plaats tussen het bovenstaande en de onderbouwingen en beweegredenen voor de Zuiderzeelijn zoals deze uitgedragen wordt door de Noordelijke politiek.

## 2.4 Ten slotte

In het voorgaande is een tweetal perspectieven besproken van waaruit naar een vraagstuk als de Zuiderzeelijn gekeken kan worden. Aan de ene kant staat de technisch-rationele objectgerichte benadering en daartegenover een communicatief rationele benadering gebaseerd op intersubjectiviteit. Het geeft eigenlijk al aan dat er geen eenduidige 'uitkomst' kan bestaan voor de verwachtingen van effecten van de Zuiderzeelijn. Deze totaal verschillende invalshoeken zorgen voor een verschil van inzicht over het vraagstuk. En daar uit voortvloeiend ontstaan ook uiteenlopende verwachtingen. Dit zal ook blijken in de komende hoofdstukken. In deze hoofdstukken is het voorgaande gekoppeld aan de empirie en wordt uiteengezet waarin de verschillen tot uiting komen en welke gevolgen dit heeft.

### 3 Ex ante effectstudies

Zoals eerder is aangekondigd in dit schrijven komt in dit hoofdstuk een selectie van de ex ante effectstudies aan de orde. Het gaat hier om studies waarin aangegeven staat wat volgens de schrijvers de ruimtelijk economische gevolgen zijn van de Zuiderzeelijn. Om een goede analyse te kunnen uitvoeren is het van belang dat de gegevens waarop de analyse gebaseerd is juist zijn en vergelijkbaar worden gemaakt. Vandaar dat, zoals in de onderzoeksrapport al is aangegeven, aan de hand van de vier thema's is geanalyseerd. De vier thema's staan niet op zichzelf. Hierdoor vertonen de thema's inhoudelijk in een aantal gevallen enige overlap bij de analyse. De onderzoeken die het meest aansluiten op de in dit onderzoek behandelde thema's zijn verricht door het NEI (Nederlands Economisch Instituut, tegenwoordig bekend onder de naam Ecorys) de RuG (Rijksuniversiteit Groningen) en het Nyfer (NYenrode Forum for Economic Research). Het zijn dan ook deze onderzoeken die hier nader aan de orde komen. Voor de uitgebreidere behandeling en samenvatting van de onderzoeken wordt verwezen naar bijlage 1.

In paragraaf 3.1 wordt nader ingegaan op de conclusies die uit de verschillende rapporten naar voren komen. Vervolgens wordt in paragraaf 3.2 door middel van een analyse ingegaan op de kenmerken van de onderzoeken en de gevolgen daarvan. Ook komen hier enkele conclusies die aan de hand hiervan getrokken kunnen worden naar voren.

#### 3.1 Verwachtingen van instituten

In deze paragraaf volgt een overzicht van de belangrijkste onderzoeksresultaten zoals die in de diverse rapporten naar voren komen. Het zijn vijf rapporten van onderzoeken die het meest relevant zijn voor het hier beschreven onderzoek. De RuG is verantwoordelijk voor drie van de vijf, te weten de rapporten 'Ruimtelijk economische effecten van zes Zuiderzeelijnvarianten' (2000), 'Effecten magneetzweefbaan Randstad – Noord-Nederland' (2001) en 'Nationale werkgelegenheidseffecten van vijf Zuiderzeelijnvarianten' (2004) Het Nyfer voor een rapport met de titel 'Ruimte voor wonen, verwachtingen van de Zuiderzeelijn' (2000) en het NEI voor het rapport 'Verdiepte KKBA van een snelle verbinding met het Noorden' (2001). Deze rapporten hebben als input hebben gediend voor de hier beschreven analyse. De belangrijkste conclusies worden hieronder per thema behandeld.

##### Arbeidsmarkt

Zoals in het theoretisch kader aan de orde gekomen is geldt voor de arbeidsmarkt dat het vanuit technisch-rationeel perspectief gezien een van de uitgesproken parameters is. Voor de mate van effecten die nieuwe infrastructuur teweeg brengt is dit een duidelijke indicatie. Ruimtelijke verschuivingen op de arbeidsmarkt en ook het ontstaan van nieuwe arbeidsplaatsen kunnen hiervan onderdeel zijn. De effecten op de arbeidsmarkt in relatie met de Zuiderzeelijn zijn uitgebreid onderzocht door de RuG en het NEI en worden hier nader besproken.

Globaal kan volgens beide instituten kan gesteld worden dat de gevolgen van de Zuiderzeelijn een grotere geografische reikwijdte en regionale herverdeling op de arbeidsmarkt zijn. Dit kan leiden tot een betere match tussen vraag en aanbod. Volgens de RuG (Oosterhaven c.s., 2000) zijn de effecten op de arbeidsmarkt vooral voor Noord Nederland positief. De RuG (Oosterhaven c.s., 2004a) heeft in een vervolgonderzoek de effecten op de arbeidsmarkt nog nader onderzocht en uitgediept.

Hierbij is de volgende verdeling aangehouden: regionale herverdeling; arbeidsaanbod en werkgelegenheid, en grotere geografische reikwijdte en betere geografische fit op de arbeidsmarkt. Deze indeling wordt hieronder zo aangehouden.

Arbeidsaanbod: regionale herverdeling

De RuG (Oosterhaven c.s., 2004a) stelt dat landelijk gezien de regio's Drenthe, Overijssel, Gelderland, Utrecht en Zuid Nederland zullen verliezen wanneer het gaat om arbeidsaanbod. Dit omdat de Zuiderzeelijn aantrekkingskracht zal hebben op emigranten. Dit effect zal toenemen wanneer gekozen wordt voor snellere varianten als de Magneetzweeftrein. Zeker wanneer deze minder tussenstops zal maken. Verder zal vanuit Groningen een stroom woonmigranten richting Fryslân vertrekken. Dit effect zal echter gecompenseerd worden door een toename van het aantal banen in Groningen, aldus de RuG. De regionale herverdeling kan volgens het NEI (2001) wel leiden tot een betere match tussen vraag en aanbod in de afzonderlijke regionale arbeidsmarkten. Het komt er dus op neer dat het arbeidsaanbod rondom de haltes van de Zuiderzeelijn zal toenemen, terwijl de rest van Nederland op dat gebied iets zal moeten inleveren als gevolg van emigratie.

Werkgelegenheid: regionale herverdeling

De RuG (Oosterhaven c.s., 2004a) stelt dat werkgelegenheidseffecten bij snelle varianten twee tot drie keer groter dan bij langzamere varianten. Er vindt een verschuiving plaats van bedrijven uit omliggende regio's naar regio's rondom stationslocaties aan het Zuiderzeelijntraject. Dit betekent dat Amsterdam en Groningen er baat bij zullen hebben maar dat de rest van Noord Holland en Oost Groningen er op achter uit zal gaan. De effecten zijn echter voornamelijk herverdelend van aard en kunnen dus zowel positief als negatief beoordeeld worden doordat er weinig tot geen nieuwe banen gecreëerd worden, maar de regio's rondom de Zuiderzeelijn er wel baat bij zullen hebben.

Arbeidsmarkt: grotere geografische reikwijdte en betere geografische fit

In alle gevallen is er volgens de RuG (Oosterhaven c.s., 2004a) sprake van een betere aansluiting van de arbeidsvraag op het arbeidsaanbod. Beide partijen kunnen makkelijker bij elkaar komen waardoor een drempel verlaagd, of zelfs weggenomen wordt. Dit sluit ook aan op wat er in het theoretisch kader naar voren komt over drempelverlaging. De grotere geografische reikwijdte heeft echter niet per definitie een positieve uitwerking op de regionale herverdeling van banen. Het kan namelijk goed voorkomen dat in regio's met een gespannen arbeidsmarkt meer moeilijk vervulbare vacatures ontstaan, of dat het tegenovergestelde gebeurt. Hieruit blijkt dat de effecten zowel positief als negatief kunnen zijn doordat er ook een overschot aan arbeidsaanbod kan ontstaan. Ook het NEI (2001) stelt dat het maar de vraag is of banenwinst leidt tot afname van de werkloosheid of dat er sprake zal zijn van verdringing bijvoorbeeld doordat de lokale werklozen niet geschikt zijn voor het vervullen van de beschikbaar gekomen vacatures.

De RuG (Oosterhaven c.s., 2004a) concludeert dat effecten op de woon- en arbeidsmigratie en op de werkgelegenheid voor het Noorden beide positief zijn. Voor de Randstad geldt dat de eerste een negatief effect en voor de tweede een positief effect. Voor overig Nederland geldt voor beide gevallen dat er een negatief effect op zal treden.

Er kan dus gesteld worden dat beide instellingen concluderen dat er herverdelingseffecten op de arbeidsmarkt optreden. Rondom stationslocaties zal de vraag naar arbeid stijgen en ook het aanbod op de gehele markt rondom de lijn zal toenemen door betere mogelijkheden van mobiliteit. Dit hoeft niet in alle gevallen automatisch te leiden tot een betere match tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt. Bovendien is het effect op de totale werkloosheid, landelijk gezien, niet significant omdat het niet zozeer gaat om de creatie van nieuwe arbeidsplaatsen, maar om herverdeling van bestaande arbeid.



## Bedrijvenmarkt

Infrastructuur heeft invloed op de internationale bereikbaarheid van Nederlandse regio's. Door relatieve bereikbaarheidsverbetering ontstaat een betere concurrentiepositie ten opzichte van andere regio's in West Europa, zo stelt het NEI (2001). Dit resulteert in het aantrekken van buitenlandse vestigingen in Nederland. Op plaatsen waar al min of meer volledige werkgelegenheid, zoals De Randstad, is zal dit leiden tot verdringing en zal een groot deel van de effecten verloren gaan. Op basis van een vervoerswaardestudie van een doorverbinding naar Noord Duitsland is door het NEI een inschatting gemaakt van de regio's waar de indirecte effecten 'neerslaan' op basis van de bestemming van internationale zakelijke reizigers. Onderstaande tabel is daar de uitwerking van. Hieruit blijkt dat de effecten toch voornamelijk merkbaar zijn in de Randstad.

Regio	Percentage
Randstad	71
Flevoland	9
Friesland	4
Groningen	16
<b>Totaal</b>	<b>100</b>

Figuur 4: Regionale effecten internationale lijn

bron: NEI, 2001, p 18

Op nationaal niveau concludeert de RuG (2001) dat door lagere vervoerskosten diensten die niet uit de regio komen goedkoper worden. Dit heeft tot gevolg dat er meer en gevarieerder kan worden geproduceerd. De gevolgen hiervan gelden voor heel Nederland, maar toch voornamelijk voor regio's die worden ontsloten door de nieuwe verbinding. Ook hierbij geldt, hoe sneller de verbinding des te groter de effecten. Dit houdt dus in dat bestaande bedrijven meer mogelijkheden en reikwijdte krijgen. Dus kan dit ook betekenen dat de locatie aantrekkelijker wordt vanwege de vergrote mogelijkheden.

## Woningmarkt

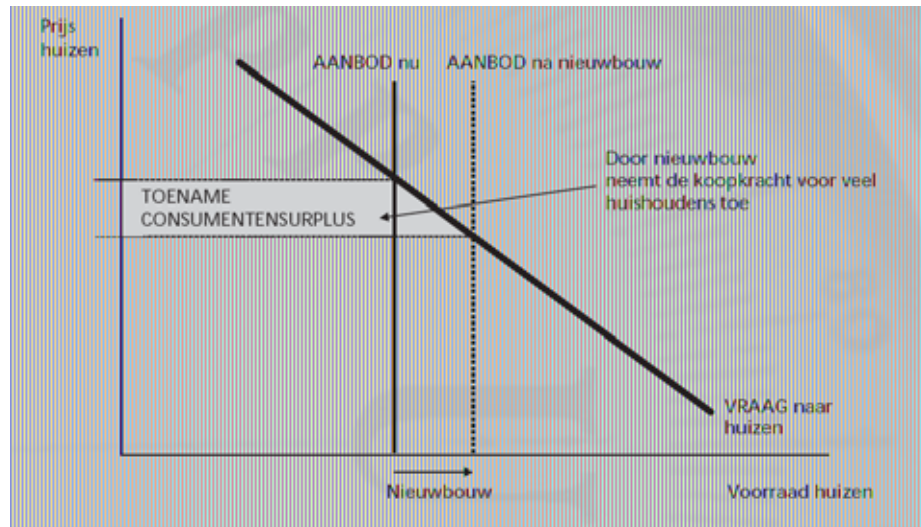
De effecten voor de woningmarkt zijn door alle drie instanties onderzocht. Door het NEI en de RuG is meer beknopt, en door het NYFER uitgebreid onderzoek gedaan naar woningmarkteffecten. Vandaar dat deze laatste hier uitgebreider aan bod komt

Volgens het NEI (2001) is ook op de woningmarkt sprake van een herverdelingseffect. De geografische schaal van de woningmarkt neemt toe door een snelle verbinding met als gevolg dat er een verschuiving van hoge druk naar lage druk optreedt. Als gevolg hiervan stijgen de prijzen in het lagedrukgebied, maar dit compenseert weer voor de mogelijke prijsdaling in het hogedrukgebied en zo ontstaat er een nieuw evenwicht. Per saldo verandert er weinig.

Volgens de RuG (Oosterhaven c.s., 2001) zijn er twee vormen van effecten op de woningmarkt. Eén direct, als gevolg van het aantrekkelijker worden van de regio. De ander indirect, als gevolg van creatie van nieuwe banen door de aanleg van de Zuiderzeelijn. Er zal een beweging optreden richting woonplaatsen welke voorzien zijn van een station of naar de omliggende plaatsen welke een goede verbinding van en naar het station hebben. De huizenprijzen zullen als gevolg van de Zuiderzeelijn licht veranderen. Regio's die buiten het bereik van de ZZL vallen zullen een lichte daling van de prijs ondervinden. Binnen de bedieningszone van de ZZL zal een substantiële prijsstijging plaatsvinden, aldus Oosterhaven (2001).

Bureau *Nyfer* heeft in 2001 een onderzoek gedaan naar de woningmarkteffecten van de Zuiderzeelijn. Het bureau stelt hierin dat het vooral deze effecten zijn waar vanuit de eventuele aanleg van de lijn gerechtvaardigd zou kunnen worden.

Volgens het *Nyfer* wordt Noord Nederland een aantrekkelijk gebied om te gaan wonen. Hierdoor kan de overdruk die op de woningmarkt in de Randstad heerst verminderen met als gevolg hiervan dat de huizenprijzen dalen en dus kunnen met name de problemen voor de starters op de woningmarkt afnemen, zo stelt het *Nyfer* (2001). In de onderstaande grafiek wordt dit nader duidelijk gemaakt.



Figuur 5: Effecten extra nieuwbouw op de Nederlandse woningmarkt  
Bron: *Nyfer*, 2001

"Bovendien betekent een iets grotere en koopkrachtiger bevolking meer voor de stedelijke economieën in het Noorden dan gedwongen verhuizingen van overheidsbedrijven. Forenzen geven in Almere, Emmeloord, Heerenveen, Drachten en Groningen immers grotendeels hun geld uit bij de plaatselijke horeca en detailhandel, bezoeken de plaatselijke bioscoop en laten hun kinderen paardrijden in de plaatselijke manege" (*Nyfer*, 2001, p. 30). Hieruit blijkt dat het *Nyfer* (2001) verwacht dat ook de regionale economie gestimuleerd wordt wanneer de bevolking toeneemt in aantal en ook de koopkracht groter wordt.

### Ruimtelijke structuur

De aanleg van de Zuiderzeelijn zorgt voor verbetering van het voorzieningenniveau in Noord Nederland. Als gevolg hiervan kunnen verschuivingen optreden, zoals ook in paragraaf 2.2 aangestipt is. Veranderingen in bestaande ruimtelijke structuren komen met name doordat er beweging ontstaat op de woning- en bedrijvenmarkt naar aanleiding van de nieuwe infrastructuur. De ontwikkelingen die op deze twee gebieden plaatsvindt zijn hierboven reeds beschreven. Het komt er op neer dat rondom de nieuwe stationslocaties verdichting zal optreden ten koste van regio's verder van de lijn af gelegen. Bovendien zal er volgens de diversen onderzoeken een woongebied ontstaan als gevolg van de aantrekkelijkheid van de regio. Volgens het NEI (2001) is het ontlasten van de Randstad door het opnemen van vervoer, bedrijvigheid en bevolking door Flevoland en het Noorden relatief klein. De omvang van de effecten duidt er op dat de mogelijkheden om

via de aanleg van de Zuiderzeelijn het vestigingsgedrag van bedrijven en huishoudens te beïnvloeden beperkt zijn. De aanleg van de Zuiderzeelijn zal volgens het rapport van ABF-research (2001) daarentegen leiden tot een grotere dichtheid in de stedelijke regio's rondom de stationslocaties. Zeker omdat in de bestaande situatie de dichtheid relatief laag is in Noord Nederland. Ook omdat voor de komende jaren nog een grote te realiseren woningbouwopgave resteert die voornamelijk in en rond de grotere plaatsen gesitueerd wordt (ABF research, 2001)<sup>2</sup>. Verder zal de vraag in Noord Nederland toenemen als gevolg van de verbeterde ontsluiting en de ruimtelijke kwaliteiten die het gebied heeft en nog kan ontwikkelen welke tegen een relatief lage prijs beschikbaar komen.

## 3.2 Analyse

Wanneer het bovenstaande in zijn totaliteit bekeken wordt valt op dat er in veel gevallen de indruk gewekt wordt dat de besproken effecten goed vooraf te bepalen zijn. De zekerheid waarmee de resultaten vaak gepresenteerd zijn in de rapporten zijn hiervoor illustratief. Wanneer wat gekeken wordt naar de manier van onderzoek die hieraan vooraf gaat blijken ze in veel gevallen een sterk technisch-rationele aanpak te kennen. Bij dit technisch-rationele karakter zijn begrippen als, zoals ook in het hoofdstuk 'theoretische perspectieven' al naar voren is gekomen, controle en beheersbaarheid toonaangevend. Er wordt vaak gerekend met economische modellen. In deze modellen dient een aantal aannames gedaan te worden. Dit betekent dat er weinig rekening gehouden kan worden met variabele factoren. Er wordt vaak van uitgegaan dat de aanleg van de Zuiderzeelijn plaatsvindt in een omgeving die geen invloed zal uitoefenen op de effecten. Ook wordt er wordt weinig tot geen rekening gehouden met de dynamiek waarin het een en ander plaats vindt. Dit heeft tot gevolg dat ruimtelijk-economische effecten in richting en grootte met een behoorlijke stelligheid gepresenteerd worden in de rapporten. Zo is daar bijvoorbeeld de voorspelling van de gevolgen voor werkgelegenheid die met redelijk grote nauwkeurigheid in aantal gegeven wordt. Ook kunnen regionale effecten tot op de procent nauwkeurig worden weergegeven. De vraag die daardoor aan de orde komt is in hoeverre deze verwachtingen waarde hebben om een gedegen besluit op te kunnen nemen. Zoals uit het bovenstaande blijkt is het kenmerkend voor deze studies dat ze een voornamelijk objectgerichte aanpak hebben. Dit betekent in dit geval dus dat ze voornamelijk op het project Zuiderzeelijn gericht zijn en niet zozeer op de maatschappelijke context waarin dit project eventueel gerealiseerd gaat worden. Een context die juist zeer dynamisch kan zijn en waarvan het niet altijd even goed te zeggen is welke bewegingen hierbinnen zullen gaan plaatsvinden.

Voorgaande is een vrij negatieve voorstelling zaken. Het is bij dit soort onderzoeken lastig, zo niet onmogelijk deze dynamische context in te passen. Bovendien zijn er ook resultaten te noemen die wijzen op een andere aanpak. Zo stelt het NEI (2001) bijvoorbeeld dat de aanleg van een snelle verbinding kan leiden tot een beter imago en hierdoor extra bedrijven aan kunnen trekken. Hier komt een meer context gerichte intersubjectieve benadering om de hoek kijken. Zo als het NEI het hier ook verwoordt geeft ze al aan dat de waarde van deze uitspraak niet heel groot is omdat dit sterk afhangt van externe factoren. De vraag is dan ook of de instellingen die de voorgaande onderzoeken verricht hebben anders kunnen dan op deze voornamelijk technisch-rationele manier te werk gaan. Rekening houden met aan verandering onderhevig zijnde externe factoren als conjunctuur, politiek, maatschappelijke verhoudingen of zelfs klimaatveranderingdiscoursen lijkt haast onmogelijk. Derhalve blijft de vraag staan wat de waarde is van bovenstaande onderzoeken. Mede ook omdat de verwachtingen van de onderzoeksinstituten niet altijd eenduidig zijn, terwijl de suggestie wordt gewekt dat ze alle de juiste conclusies trekt.

---

<sup>2</sup> Dit rapport is ondertussen enigszins verouderd maar nog relevant omdat de woningbouwopgave nog onverminderd groot is.

Door de diversiteit in uitkomsten op verschillende onderdelen lijkt het dat deze effecten ofwel niet te nauwkeurig te voorspellen zijn, ofwel dat de instituten niet (alle) bij machte zijn juiste voorspellingen te doen. Dit al dan niet onder invloed van een constant veranderende context van het project Zuiderzeelijn.

In het volgende hoofdstuk wordt van een andere kant naar het vraagstuk Zuiderzeelijn gekeken. In tegenstelling tot het voorgaande is het een intersubjectieve benadering waarbij gekeken wordt naar het discours dat speelt rondom het begrip Zuiderzeelijn. Waar hierboven gesproken wordt over het object Zuiderzeelijn, is dit meer gericht op de context. Daarbij is het ook interessant te kijken of de in dit hoofdstuk besproken onderzoeken een rol spelen bij de onderbouwing van standpunten binnen het discours.

## 4 Politiek

Politiek en de Zuiderzeelijn zijn, zoals alle infrastructuurprojecten, sterk met elkaar verbonden. Het is per slot van rekening in de politieke arena waar de beslissingen over onderwerpen als aanleg van de Zuiderzeelijn genomen worden. Binnen de politiek zijn in de loop der jaren verschillende meningen en standpunten voorbij gekomen wat betreft de Zuiderzeelijn. Ook heeft het draagvlak voor de aanleg ervan sterk gevarieerd. In bijlage 3 is een greep uit zowel de landelijke als de regionale berichtgeving in de media opgenomen van politieke standpunten sinds 1998. Hieruit komen standpunten en verschuivingen naar voren en er is een aantal lijnen te ontdekken bij verschillende politieke actoren. Ook dit is in Bijlage 3 nader uitgewerkt. Het hier beschreven onderzoek is verder voornamelijk gericht op Noord Nederlandse politiek. Deze groep actoren is, zo blijkt onder andere uit de berichtgeving, over het algemeen groot voorstander van de Zuiderzeelijn. Dit heeft geleid tot, en is onderdeel van een discours dat gevormd is in Noord Nederland. Aangezien een discours geen vaste invulling kent, is het moeilijk, zo niet onmogelijk het discours precies te beschrijven. Voor het hier beschreven onderzoek is gezocht naar een informatiebron waarin het discours zo goed mogelijk tot uiting komt. De gebiedsvisie Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland is hiervoor het meest geschikt gebleken en daarom ook als basis genomen voor het onderzoek.

Aan de hand van de vier bekende thema's is in paragraaf 4.1 de gebiedsvisie geanalyseerd. In de daaropvolgende paragraaf worden de uit paragraaf 4.1 naar voren komende lijnen naar een breder plan getrokken en wordt getracht meer algemene uitspraken te doen over het ontstane discours. Tot slot komt in de laatste paragraaf van dit hoofdstuk aan de orde hoe het discours te plaatsen is in de theoretische achtergrond.

### 4.1 Gebiedsvisie geanalyseerd

Het rapport 'Zuiderzeelijn – de kansen in kaart, gebiedsvisie Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland' is opgesteld in het kader van de hernieuwde en geactualiseerde discussie over nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn, zo staat in het rapport vermeld. Het rapport is opgesteld door de Regionale stuurgroep Zuiderzeelijn wat een samenwerkingsverband is tussen de provincies Drenthe, Flevoland, Fryslân en Groningen en de beoogde Zuiderzeelijn-haltegemeenten Almere, Lelystad, Noordoostpolder, Heerenvveen, Smallingerland, Leeuwarden en Groningen. In het rapport staat dus beschreven wat de verwachtingen en onderbouwingen van de Noordelijke politiek van en voor de Zuiderzeelijn zijn. De gebiedsvisie is volgens de eigen structuur samengevat, dit is in bijlage 4 weergegeven. Eerst "Ambitie en Beleid", waarin de hoofdlijnen zijn uitgezet. Vervolgens "Economie en Wonen", "De rol van stedelijke netwerken", "het Europees perspectief" en tot slot "Consistent beleid". Om de mogelijkheid tot vergelijken te bevorderen is in deze paragraaf een indeling volgens de eerder vermelde thema's gehanteerd. Na een aantal algemene punten wordt in deze paragraaf de gebiedsvisie per thema geanalyseerd. Dit uiteraard voornamelijk in relatie tot de beschreven ruimtelijk-economische effecten.

De *visie* en *ambitie* van Politiek Noord Nederland is als volgt verwoord in de gebiedsvisie (p. 3): "Noord Nederland en Flevoland hebben de ambitie om hun positie in de nationale en internationale economische structuur te versterken, evenredig bij te dragen aan de welvaart van Nederland en haar bewoners een wenkend en duurzaam perspectief op de toekomst te bieden". De bedoeling is dat de versterking van de ruimtelijke structuur ook op langere termijn zorgt dat de kwaliteiten: rust, ruimte en de aanwezige stedelijke voorzieningen behouden blijven of worden versterkt. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat deze kwaliteiten mogelijkheden bieden voor vestiging van huishoudens en bedrijven. De

aanwezige kansrijke economische sectoren dienen te worden uitgebouwd en er moet meer innovatie binnen de regio komen waardoor er een verschuiving optreedt naar kennisgerichte werkgelegenheid, zo is beschreven in de gebiedsvisie.

Vergelijkbaar met de verstedelijkingsassen zoals deze vanaf de Randstad in zuidelijke en oostelijke richting lopen is het ook de inzet om de assen A6/A7 en A28/A37 te laten verstedelijken. Het stedelijk netwerk Groningen-Assen dient zich te gaan ontwikkelen tot een internationale schakel tussen de Randstad en Hamburg. Het Zuiderzeelijntraject maakt ook onderdeel uit van de Noordelijke OntwikkelingsAs (NOA) dat de Randstad verbindt met Noord- en Oost-Europa en kan deze as dus ook versterken. "De vorming van ontwikkelingsassen in noordelijke richting, de bundeling van grootschalige activiteiten in goed ontsloten kernzones en het profileren van Groningen-Assen als internationale schakel biedt mogelijkheden om in te spelen op het uitschuifproces uit de Randstad (vanwege toenemende verstedelijkingsdruk op de Noordvleugel) en draagt bij aan een ruimtelijk en sociaal evenwichtig opbouw van Nederland" (RSG, 2005, p. 10)

Deze visie geeft dus een toekomstperspectief voor Noord Nederland. Hierin komt de ambitie naar voren om van Noord Nederland een aftakking van Randstad richting het oosten te maken en aldus een internationale schakel te vormen. Als gevolg daarvan wordt gerekend op een versterking van de ruimtelijk-economische structuur van Noord Nederland. In dit geheel, zo wordt gesteld in de Gebiedsvisie, speelt de Zuiderzeelijn hierbij een onmisbare rol.

### **Arbeidsmarkt**

De verwachting zoals beschreven in de gebiedsvisie is dat de arbeidsmarkt zowel kwantitatief als kwalitatief zal toenemen. Door het aantrekken van hoogwaardige bedrijvigheid en het veranderen van een producerende economie naar een innovatieve kenniseconomie zullen meer hoog opgeleide werknemers nodig zijn. Op deze manier wordt ook voorkomen dat hoger opgeleiden richting de Randstad vertrekken vanwege de betere arbeidsmarkt. Door het toenemen van inwoneraantal en economische activiteit zal er ook kwalitatief een sterke stijging zijn in het aantal te vervullen vacatures.

In deze beschrijving wordt aangegeven dat het aantal arbeidsplaatsen zal stijgen. Dit zal in ieder geval regionaal bedoeld zijn. Het is echter niet duidelijk of dit door herlocatie zal zijn of door het creëren van nieuwe werkgelegenheid. Deze verwachte stijging van kwalitatief en kwantitatief arbeidsaanbod zal voornamelijk afhangen van wat er op de bedrijvenmarkt plaats vindt als gevolg van de aanleg van de Zuiderzeelijn.

### **Bedrijvenmarkt**

"Met de aanleg van een goede infrastructuur ontstaan er extra mogelijkheden voor de ontwikkeling van het Noorden. De al aanwezige potenties (hoogwaardige chemie, scheepsbouw, agribusiness, zakelijke dienstverlening, toerisme en recreatie) worden versterkt, terwijl jonge bedrijfstakken (Energy Valley, Lofar/ICT, Watercluster, Life sciences, Nanotechnologie) tot verdere bloei komen. Door de aanwezigheid van hoogwaardige kenniscentra (universiteit, hogescholen, onderzoeksinstituten, NAM, Gasunie) wordt zowel de Lissabon-strategie (gericht op innovatie) als de Gotheborg-strategie (gericht op duurzaamheid) gevolgd" (RSZ, 2005, p. 3) Ook in de nota Pieken in de Delta wordt Energy Valley als een kansrijke ontwikkeling gezien en dan met name de onderdelen duurzame energie, kennisinfrastructuur en vestiging/uitbouw bedrijfsactiviteiten.

Groningen-Assen behoort tot een van de zes nationaal stedelijke netwerken, zoals ze zijn benoemd in de Nota Ruimte. Het netwerk vormt, aldus de gebiedsvisie, een steppingstone op de internationale kennisas tussen de Randstad, Hamburg en Noordoost Europa, ook wel aangeduid met de afkorting NOA. Door de aanleg van de Zuiderzeelijn kan het netwerk Groningen-Assen een schaa sprong maken. "Snelle treinverbindingen met de

Randstad maken het mogelijk om het ruimtegebruik te intensiveren en het gebied een stedelijker karakter te geven (...). Hierdoor kan het gebied zich nog sterker internationaal profileren en bijdragen aan de versterking van de kennisgerichte economie" (RSZ, 2005, p. 9). Dus de verwachting is dat ook op nationaal niveau de Zuiderzeelijn een bijdrage levert aan een versterkte economie, vooral ook door een schakel te zijn in de verbinding van internationale regio's als de Randstad en Noord- en Noordoost Europa. Er worden goede mogelijkheden gezien in het creëren van gezamenlijke speerpunten om op die manier economische ontwikkelingen in gang te zetten. Op termijn kan er op die manier een kenniscorridor Amsterdam-Groningen-Øresundregio ontstaan. Ook Polen en de Baltische Staten behoren tot gebieden met potentiële ontwikkelingskansen. De aanleg van de Zuiderzeelijn vervult een grote rol om de economische centra in noordelijk Europa met elkaar te verbinden, zeker als de snelle lijn in de toekomst vanuit Groningen wordt doorgetrokken naar Noord-Duitsland en daardoor aansluiting krijgt op het Duitse IC/ICE netwerk. Hierbij is het volgens de schrijvers van de gebiedsvisie wel van belang dat de regio meer wordt dan alleen een doorvoerregio tussen de Randstad en Noordoost Europa. Er wordt dus ingezet op de ontwikkeling van hoogwaardige (inter)nationaal stuwende bedrijvigheid en niet in eerste instantie op de verdere ontwikkeling van regionaal verzorgende economie.

### **Woningmarkt**

"Moderne burgers willen meer invloed hebben en zelf bepalen waar en hoe ze willen wonen. De nadruk komt meer en meer te liggen op ruimte, kwaliteit en een leefbare woonomgeving. Enerzijds ontstaat er behoefte aan decentraal-stedelijk wonen, anderzijds is er een sterke hang naar landelijk wonen tussen groen en water met rust, ruimte en veiligheid als centrale kenmerken. Het Noorden is bij uitstek geschikt om deze woonmilieus te bieden. De aanwezige ruimte en variëteit aan steden en landschappen rond de stedelijke kernen biedt mogelijkheden om woonwijken op te zetten die sterk divers van karakter zijn." (RSZ, 2005, p. 4) Karaktereigenschappen van de regio worden in de visie benoemd met rust, ruimte, horizon, schone lucht, duisternis en groen. Hieruit blijkt dat een sterke toename wordt verwacht van de vraag naar woningen gelegen in een gebied met de kwaliteiten zoals die zijn benoemd. Doordat als gevolg van de verbeterde verbinding deze huizen goed ontsloten worden zal, zo wordt verwacht, dus ook de vraag en als gevolg daarvan het aanbod stijgen. Als gevolg hiervan wordt ook verwacht dat de regionaal verzorgde economie zal toenemen.

### **Ruimtelijke structuur**

In de gebiedsvisie wordt de verwachting uitgesproken dat de Zuiderzeelijn een structurerende werking op Noord Nederland zal hebben en dat het een duidelijkere scheiding aanbrengt in stedelijk en ruraal gebied (Mal-contramal). Dit doordat in de regio's rond de stationslocaties de ontwikkelingen plaats zullen vinden die verdichting en intensivering van de economische en ruimtelijke structuur te weeg brengen. Plaatsen met stations aan de Zuiderzeelijn dienen zich te ontwikkelen tot economische centra als schakel tussen de Randstad en Noordoost Europa. Hierbij wordt de rest van Noord Nederland ontzien. Dit wordt ook wel aangeduid met de term Steppingstones. Dit tot gevolg dat er minder ontwikkeling plaats vindt in de plattelandsgebieden waardoor de kwaliteiten "Rust en Ruimte" in die gebieden behouden blijft. Deze effecten kunnen ook nog versterkt optreden doordat er verschuivingen plaats vinden van de rurale gebieden richting de stedelijke centra. De vraag hierbij in hoeverre deze structurering als van de Zuiderzeelijn zal plaatsvinden. Bovendien is de vraag of de in de gebiedsvisie geroemde kwaliteiten van het gebied niet door de ontwikkelingen zullen verminderen en of het dus in zijn eigen voorspelde succes ten onder zal gaan.

## Ten slotte

Bovenstaande geeft in grote lijnen aan wat er door de Noordelijke politiek verwacht wordt aan ruimtelijk-economische effecten na aanleg van de Zuiderzeelijn. In de volgende paragraaf wordt het bovenstaande naar een abstracter niveau getild en wordt het ontstane discours in meer algemene zin beschreven.

## 4.2 Politiek en discours

Om een goed beeld te schertsten van het discours rondom de Zuiderzeelijn is het in eerste instantie van belang te kijken naar waar het vandaan komt en hoe het ontstaan is. De *commissie Langman* heeft in 1997 onderzoek gedaan naar de economische achterstand van Noord Nederland. Deze 'economische achterstand van Noord Nederland' vormt an sich al een discours met alle bijbehorende facetten. Inhoudelijk zijn veel van de onderwerpen en begrippen uit dit discours overgenomen in het discours rondom de Zuiderzeelijn. Veelal ook, omdat ze beide globaal voor hetzelfde pleiten, namelijk een economische impuls voor Noord Nederland. De onderbouwing zoals deze wordt gegeven in de gebiedsvisie is, zoals ook grotendeels geldt voor het Zuiderzeelijn discours, voornamelijk een voortzetting van reeds gevoerd beleid. Dit beleid is voor een groot deel voortgekomen uit het Langman-rapport. In de gebiedsvisie wordt namelijk uitgegaan van "voortzetting van jarenlang consequent ruimtelijk economisch beleid, waar de aanleg van de Zuiderzeelijn een onderdeel van uitmaakt" (RSZ, 2005, p. 4). Het idee van de Zuiderzeelijn heeft een sterk draagvlak gekregen nadat de Commissie Langman in 1997 in zijn rapport met aanbevelingen voor Noord Nederland kwam. Want, zo wordt in de gebiedsvisie aangegeven: "De kracht van een snelle verbinding van Schiphol naar Almere en Groningen zit in het feit dat deze bijdraagt aan alle doelstellingen tegelijkertijd" (RSZ, 2005, p. 6). Hier wordt gerefereerd aan de doelstellingen zoals de Commissie Langman ze heeft opgesteld. Dit komt voor Noord Nederland in hoofdlijnen neer op de volgende punten (bron: Langman, 1997):

- Versterking van de regionaal-economische structuur van het noorden en wel op een dusdanige wijze dat de huidige kernkwaliteit van het noorden worden behouden, versterkt en benut,
- een verbetering van de bereikbaarheid van het Noorden,
- verbetering van de verbinding Flevoland met het noorden,
- de betere positionering van het Noorden en van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen op de as Amsterdam-Hamburg en verder (ontwikkelingsassen),
- een snelle OV-verbinding als structurerend element.

Het hier beschreven onderzoek is gericht op het discours dat zowel bewust als onbewust wordt uitgedragen door de *betrokken actoren* en behelst dus slechts een gedeelte van wat in bijlage 3 is uitgewerkt. Het gaat om het gebied dat verdeeld is onder de provincies Groningen, Fryslân en Drenthe, en welke politiek verenigd zijn in de regionale stuurgroep Zuiderzeelijn. Deze Regionale Stuurgroep Zuiderzeelijn, onder leiding van Commissaris van de Koningin van Groningen Hans Alders, is de voornaamste uitdrager en vormgever van het ontstane discours. In de regionale stuurgroep zijn de provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Flevoland en de gemeenten Groningen, Leeuwarden, Heerenveen, Smallingerland, Noordoostpolder, Lelystad en Almere vertegenwoordigd. Daarnaast zijn er diverse publieke figuren die zich openlijk uitspreken voor aanleg van de Zuiderzeelijn. Bijvoorbeeld in de publicatie "Zuiderzeelijn, de hoogste tijd" (2006) wordt een aantal prominenten aan het woord gelaten over waarom de lijn er zou moeten komen. Topmensen uit het bedrijfsleven en instellingen komen aan het woord en gebruiken



oneliners als 'infrastructuur is de motor van de economie' en 'Nederland wordt groter door het mentaal kleiner te maken'. Ook zij leveren op die manier een bijdrage aan de vorming van het discours.

Het huidige discours wordt gedomineerd door een aantal *kernbegrippen en verwachtingen*. Deze worden veelvuldig uitgedragen in de media (zie bijlage 3) en ook in de in paragraaf 4.1 behandelde gebiedsvisie komen deze naar voren. De voornaamste en vaak gebruikte kernbegrippen zijn te verdelen in twee categorieën. De eerste gaat in op de economische ontwikkelingen die het gevolg zullen zijn van de aanleg. Deze ontwikkelingen zullen er volgens actoren binnen het discours voor zorgen dat de economische achterstand kleiner wordt. De tweede is een meer vanuit een ruimtelijk perspectief bekeken invalshoek. Hierin wordt rekening gehouden met de bescherming en versterking van bestaande kwaliteiten en waarden van Noord Nederland. Hieronder volgt een opsomming van beide categorieën. Het is geen vaststaande lijst, maar een interpretatie naar aanleiding van de gebiedsvisie die in de volgende paragraaf nader besproken wordt.

- Economische aspecten:
  - aantrekken hoogwaardige bedrijvigheid,
    - innovatief: Lissabon-strategie
    - duurzaam: Gothenborg-strategie
    - creëren hoogwaardige werkgelegenheid.
    - transformatie naar kennisgerichte werkgelegenheid,
  - van producerende economie naar diensten economie,
  - ontwikkelingsassen/ Noordelijke OntwikkelingsAs (NOA),
    - stedelijk netwerk Groningen-Assen als schakel op NOA,
    - stepping stones,
  - ontwikkeling woningmarkt als belangrijke motor,
  - economische peilers
    - wonen
    - economie
    - recreatie
  - versterking ruimtelijk-economische structuur,
- Ruimtelijke aspecten:
  - behoud kwaliteiten rust en ruimte,
  - behoud landelijk gebied,
  - stepping stones,
  - ontwikkelingsassen / Noordelijke OntwikkelingsAs (NOA)
  - mal- contramal,
  - leefbare woonomgeving,
  - verkleining mentale afstand Randstad - Noord Nederland
  - verdichting rondom stationslocaties en ontzien platteland.

Deze punten zijn de kernbegrippen waar het voornaamste deel van de argumentering voor de Zuiderzeelijn op gebaseerd is. Het valt op dat de punten onder 'ruimtelijke aspecten' veelal gericht zijn op de bescherming van bestaande kwaliteiten waar door diverse actoren binnen de regio veel waarde aan gehecht wordt.

Een discours is dus een breed gedragen, dus door diverse actoren, samenstelling van ideeën en meningen die door intersubjectiviteit tot stand gekomen is. Het geeft actoren betekenis aan een onderwerp (Hajer, 1995). Deze 'samenstelling van ideeën en meningen' geeft aan dat er ook bewust een discours gecreëerd (kan) worden. Er kunnen bewust of onbewust elementen worden weggelaten of worden versterkt. Hierdoor kan in sommige gevallen een beeld ontstaan bij actoren dat niet volledig, maar wel overtuigend is. In dit kader valt op dat de onderbouwing van de Zuiderzeelijn bijvoorbeeld sterk gericht is op de bescherming en versterking van bestaande kwaliteiten, waar door een grote groep actoren

veel waarde aan gehecht wordt. Ook de grote economische impuls voor Noord Nederland wordt sterk benaderd. Aan de andere kant zouden voor het discours als onderbelichte punten aangemerkt kunnen worden andere de effecten op milieu, de effecten voor wegverkeer en de sociaal-maatschappelijke kant. Het discours bevat dus een onbewust en een bewust gecreëerde kant. Het betekent in ieder dat het ontstane discours zowel een structuur geeft en houvast biedt voor een ieder die zich met de discussie bezighoudt als dat het een belemmering kan zijn om daarbuiten te kijken.

### 4.3 Ten slotte

De in paragraaf 4.1 beschreven gebiedvisie is, zoals de naam ook al aangeeft, een beleidsdocument waarin een visie beschreven staat voor Noord Nederland. Doordat de visie niet op alle punten uitgebreid is onderbouwd rijst de vraag in hoeverre de visie een reëel beeld geeft van de mogelijkheden voor Noord Nederland. Er worden ontwikkelingen verondersteld als gevolg van de Zuiderzeelijn die niet direct terug te voeren zijn op onderliggende theorie of op toegepaste onderzoeken zoals behandeld in hoofdstuk 3. De vraag in hoeverre de gebiedvisie, en dus eigenlijk ook het discours, een reëel beeld geeft van de mogelijkheden kan dus niet met zekerheid beantwoord worden. De gebiedvisie lijkt over het algemeen meer een opsomming van gewenste effecten die door de betrokken actoren reëel wordt geacht. Dit ondanks dat ze niet direct onderbouwd (kunnen) worden.

Deze benadering is misschien wat kort door de bocht. Het impliceert dat men elkaar binnen het discours sterk kan beïnvloeden zonder dat daar nog enige ratio aan te pas komt. Er moeten ook andere zaken zijn waarop deze aannames gebaseerd zijn, of ertoe aanleiding geven. Zo speelt er ongetwijfeld ook een zekere mate van opportunisme mee. Om investeringen als de Zuiderzeelijn gedaan te krijgen is het noodzakelijk een bepaalde vorm van enthousiasme en geloof in het project uit te stralen en te creëren, om zodoende andere actoren te overtuigen.

In het volgende hoofdstuk komen buitenlandse cases aan bod die in zekere mate vergelijkbaar zijn met de Zuiderzeelijn. De effecten hiervan worden vergeleken met de verwachtingen in de gebiedvisie en de in hoofdstuk 3 behandelde onderzoeken. Er wordt gekeken naar wat op basis van ex post onderzoeken verwacht mag worden en getracht op deze manier een beeld te geven van wat als reële verwachtingen mag worden gezien.

## 5 Ex post geprojecteerd

Om een antwoord te krijgen op welk perspectief meer waarde heeft, is het bruikbaar om naar vergelijkbare situaties elders te kijken. Daarom is bij het hier beschreven onderzoek gebruik gemaakt van buitenlandse cases. Deze cases geven een indruk van de effecten die zijn opgetreden na aanleg van vergelijkbare infrastructuur. Veelal zijn deze cases onderzocht en van deze onderzoeken wordt hier dan ook dankbaar gebruik gemaakt. De belangrijkste conclusies uit deze onderzoeken worden eerst op een rij gezet. Vervolgens wordt in paragraaf 5.2 gekeken in hoeverre deze cases te koppelen zijn aan de situatie in Noord Nederland. Op deze manier is getracht een beeld te schetsen van de te verwachten mogelijkheden en onmogelijkheden in Noord Nederland.

### 5.1 Buitenlandse cases

Er is een behoorlijk aantal landen waar al hogesnelheidstreinverbindingen zijn aangelegd. De eerste hogesnelheidslijn werd in 1964 te Japan aangelegd. Ook landen als Frankrijk, Engeland, België, Duitsland, Italië, China en Zuid-Korea zijn tegenwoordig voorzien van HSL-verbindingen. In deze landen tezamen is dus al veel ervaring opgedaan met deze vorm van infrastructuur en dus ook de effecten die deze teweeg brengt. Om de buitenlandse ervaringen goed op waarde te kunnen schatten is het van belang dat de mate van vergelijkbaarheid met Noord Nederland duidelijk is. Het gaat er hierbij om dat omstandigheden, zoals bevolkingsdichtheid, economische structuur en cultuur vergelijkbaar zijn, of in ieder geval te converteren zijn naar Noord Nederlandse omstandigheden. Wat deze kenmerken precies zijn staat nader beschreven in bijlage 4.

Ook de inhoud van dit hoofdstuk is voornamelijk gericht op de eerder genoemde vier ruimtelijk economische thema's. Er zijn diverse onderzoeken gedaan naar dergelijke situaties en hiervan worden in de bijlage 2 de meest relevante weergegeven. In dit hoofdstuk zijn de grote lijnen en conclusies die hieruit voort vloeien weergegeven. De voorbeelden zijn afkomstig uit Japan en Frankrijk. Japan is opgenomen omdat hier de infrastructuur het langst gelden is aangelegd en daarom het meest betrouwbare beeld geeft van de effecten op de langere termijn (40+). Frankrijk is opgenomen omdat daar enkele voorbeelden zijn die in zekere mate vergelijkbaar zijn met de situatie in Noord Nederland, of waarvan de waarnemingen in ieder geval goed te projecteren zijn op Noord Nederland.

#### Arbeids- en bedrijvenmarkt

De effecten op de arbeidsmarkt zijn veelal een gevolg van de veranderingen op de bedrijvenmarkt. Vandaar dat deze twee thema's hier gelijktijdig behandeld zijn.

In *Japan* is in de jaren '60 het Shinkansen-netwerk aangelegd. TNO (2000) heeft, in samenwerking met een aantal universiteiten, onderzoek gedaan naar de indirecte ruimtelijk-economische effecten hiervan. Hieruit blijkt globaal dat het aantal bedrijven en arbeidsplaatsen sneller is gegroeid in steden met station dan in steden zonder. Zo is bijvoorbeeld het indexcijfer voor bedrijven: 100 naar 155 in de periode 1972-1985 (t.o.v. 139 elders). De ontstane werkgelegenheid is hier vooral te vinden in de sectoren detail- en groothandel, industrie en bouw. Verder hebben de ontwikkelingen voornamelijk rondom stationslocaties plaats gevonden (aantrekkelijke vestigingslocaties). Hierbij is het onduidelijk of het voornamelijk gaat om herlocatie of om nieuwe bedrijvigheid (distributief en generatieve effecten). Verder is in dit onderzoek geconcludeerd dat er een verschuiving

plaats heeft gevonden van het toerisme in de richting van plaatsen met een aansluiting op het netwerk. Steden met een Shinkansen-station vertonen dus vaker een groei in bevolking dan steden zonder Shinkansen-station. Er is volgens TNO (2000) een sterke indicatie dat deze groei sterker is door de combinatie van een snelweg en een HSL-verbinding, maar hier is geen wetenschappelijk onderzoek naar gedaan.

Volgens Sasaki (1997) lijkt de uitbreiding van het Shinkansen-netwerk slechts in beperkte mate bij te dragen aan regionale spreiding van bedrijvigheid van ontwikkelde regio's naar meer perifere gebieden. Ook TNO stelt: "Veel activiteiten zijn geconcentreerd gebleven in grote agglomeraties als Tokyo en Osaka. De mate van regionale spreiding kan niet veel vergroot worden, zelfs niet indien een groots opgezet netwerk wordt aangelegd. Een omgekeerde trend lijkt eerder zichtbaar." (TNO Inro, 2000, p. 56)

Sinds 1981 heeft men in *Frankrijk* gewerkt aan de ontwikkeling van een HSL-netwerk. Er is een aantal studies gedaan naar de effecten aldaar en hier volgen de belangrijkste conclusies voor Lyon, Le Mans, Nantes en Lille.

De ervaring in Frankrijk leert dat de HSL-lijn Parijs-Lyon geen bedrijfsverhuizing van *Lyon* richting Parijs heeft meegebracht. In tegendeel; regionale bedrijven maken gebruik van het feit dat Parijs zo dicht bij is en ze zich dus niet in Parijs hoeven te vestigen om toch goed contacten te kunnen onderhouden (Bonnafoous, 1987). Het komt er op neer dat het Pull-effect op korte afstand van Parijs sterk is, terwijl op langere afstand het Push-effect sterker wordt (University of California, 2005).

*Le Mans* ligt met de TGV slechts 55 minuten reizen van Parijs af. Rond de nieuwe stationslocatie waren reeds actieve en diverse ontwikkelingen gaande toen de TGV arriveerde. Sinds de TGV actief is in Le Mans is er een sterke stijging waargenomen van economische activiteiten. Zo zijn grondprijzen en huurprijzen voor appartementen in drie jaar verdubbeld en zijn er diverse bedrijven, onder andere vanuit Parijs verhuisd naar Le Mans. Ondanks deze overtuigende cijfers wordt de TGV toch gezien als een katalysator in het proces en niet als de hoofdoorzaak van de ontwikkelingen. Twee andere bepalende factoren zijn de aanleg van een nieuwe snelweg en het actief ondersteunde beleid van de overheid geweest (University of California, 1993).

In het geval van *Nantes* is de situatie vastgelegd voordat met de aanleg van de HSL-verbinding werd begonnen om zo duidelijk te kunnen monitoren wat de effecten zijn. Nantes heeft verschillende kenmerken die tot op zekere hoogte vergelijkbaar zijn met die van de stad Groningen en haar regio. De stad is 380 kilometer van Parijs gelegen, kent 232000 inwoners (in 1988) en een bedieningsregio van 500.000 inwoners. Er bestond voor de aanleg van de HSL-verbinding een groeiende diverse economie met veel hightech industrie. De reistijd is sinds de aanleg verkort van drie uur naar een kleine twee uur. Nantes heeft na de aanleg van de TGV een sterke ontwikkeling doorgemaakt. De combinatie van de nieuwe verbinding en een actief economisch ontwikkelingsprogramma vanuit de overheid wat beginnende bedrijven ondersteunt heeft hiervoor gezorgd (University of California, 1993.). Zo hebben bedrijven die naar Nantes wilden komen begeleiding gekregen en heeft de stad op bepaalde locaties tot 25 % korting op de huurprijzen gegeven. Door deze gunstige voorwaarden heeft dit geresulteerd in de verhuizing van een aantal grote bedrijven van Parijs naar Nantes. Er zijn echter ook omgekeerde gevallen doordat bedrijven uit Parijs van TGV gebruik om de markt in Nantes te bestrijken en dus geen regiovestiging in Nantes meer nodig hadden.

*Lille* heeft begin jaren '80 aansluiting gekregen op het HSL-netwerk in Frankrijk. Dit geeft directe toegang tot Parijs, Brussel en Londen via de Kanaaltunnel (1996). Lille is een kenmerkend voorbeeld van een Europese regio in de transitie van een industrieel producerende economie naar een kennis- en diensteneconomie (Pol, 1998). Tegenwoordig is Lille niet meer een perifere stad, maar een strategisch en centraal gesitueerde regio binnen Europa (Pol, 1998). Deze stad heeft een sterke economische groei meegemaakt sinds de aansluiting op het HSL-netwerk. Bij de stationslocatie is een nieuw gebied ontwikkeld met een mix van functies zoals kantoren huizen, hotels winkels,

conferentiecentra en entertainment daarin ondergebracht. Door een gebrek aan (inter)nationale belangstelling op het moment van voltooiing werden uiteindelijk de te ontwikkelen gronden voornamelijk door regionale gebiedsverzorgende bedrijven bezet en dus niet door economiestuwende bedrijven. In eerste instantie was het dus de HSL die de verwachtingen schiep nieuwe economische activiteiten en bezoekers te generen, maar gaandeweg is het zwaartepunt verschoven naar de ontwikkeling van een locatie voor nieuwe stedelijke activiteiten (Pol, 1998).

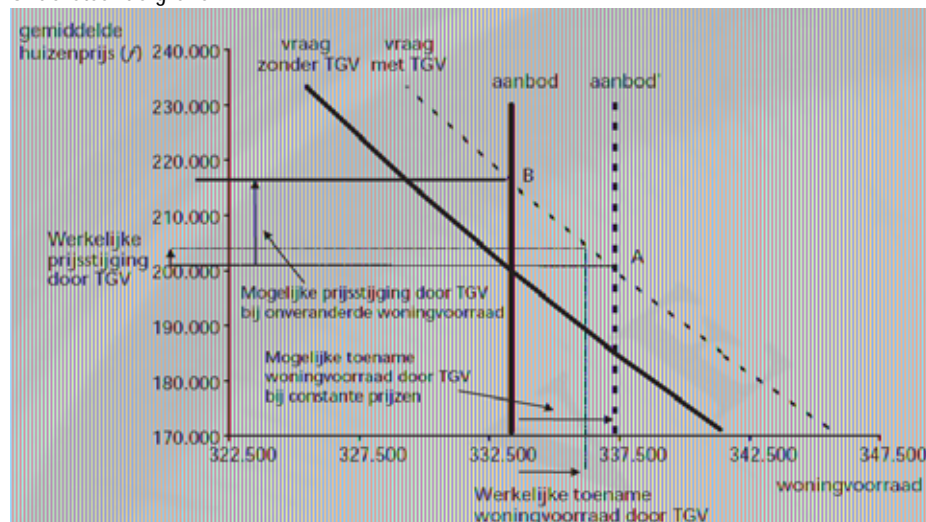
In het geval van de *Øresundbrug* tussen Denemarken en Zweden is een duidelijke economische impuls waargenomen (Fluvbjerg, 2003). Een kanttekening daarbij volgens Fluvbjerg is dat het succes van de brug voornamelijk te danken is aan het feit dat op het moment van voltooiing de economie in een bloeiende fase verkeerde en de rentestand erg laag was waardoor investeringen voor de hand lagen. Dit geeft dus aan dat het niet alleen de nieuwe infrastructuur is die voor impulsen zorgt, maar dat ook externe factoren een belangrijke rol spelen.

### Woningmarkt

Zoals ook in het hoofdstuk Ex ante aangegeven is heeft Het Nyfer (2000) onderzoek gedaan naar effecten op de woningmarkt bij aanleg van de Zuiderzeelijn. Hierbij is ook gekeken naar vergelijkbare situaties in *Frankrijk*. Het bureau concludeert in haar onderzoek naar de effecten op de woningvraag het volgende (Nyfer, 2000):

- Over het algemeen is er sprake van bevolkingsgroei in plaatsen met TGV-aansluiting en een bevolkingsafname in overige plaatsen,
- De huizenprijzen in plaatsen met een TGV-aansluiting zijn gemiddeld sterker gestegen dan het landelijk gemiddelde.
- De vraag naar woningen is in plaatsen met een TGV-aansluiting extra toegenomen, dus nog bovenop de autonome groei.

Samenvattend is door een sterk stijgende vraag als gevolg van de TGV-aansluiting het aanbod van huizen en dus het bevolkingsaantal gestegen. Bovendien is door het tekort aan woningen de gemiddelde huizenprijs omhoog gegaan. Dit is uitgelegd door middel van de onderstaande grafiek.



Figuur 7: Woningmarkt surplus, bron: Nyfer, 2000

Als gevolg van de TGV is in Frankrijk een duidelijk effect in herlocatie van huishoudens te zien, aldus het Nyfer (2000). Veelal blijken de economisch sterke centra, zoals Parijs, hun positie te behouden of zelfs versterken. Omringelde regio's die door de HSL-verbinding worden ontsloten en in reistijd uitgedrukt opeens veel dichterbij economische centra komen te liggen worden erg aantrekkelijk om te gaan wonen, omdat er meer kwaliteit (rust, ruimte, groen e.d.) is voor een lagere prijs.

### **Ruimtelijke structuur**

Ook hier zijn veranderingen in de ruimtelijke structuur over het algemeen een gevolg van veranderingen van de voorgaande punten; arbeids- en bedrijvenmarkt en de woningmarkt. Het blijkt dat in de regio rondom stations sprake is van sterke verdichting van de ruimtelijke structuur. Zo is in Japan gebleken dat steden met een Shinkansen-aansluiting een sterkere groei hebben doorgemaakt in bevolkingsomvang (tot 22 %), bedrijvigheid en toerisme (Bruinsma, 2001). Zeker in combinatie met een ontsluiting via de snelweg is deze groei sterk waargenomen. De sterke stijging van het inwoneraantal en het toerisme in Japanse steden ten koste van steden waar geen station is (Bruinsma, 2001). Voor de overige effecten is het niet duidelijk of het gaat om herlocatie of om nieuwe bedrijvigheid en daar kunnen dus geen conclusies aan gekoppeld worden.

## **5.2 Projectie op Noord Nederland**

Voorgaande onderzoeksgegevens worden hier gekoppeld aan, en geprojecteerd op Noord Nederland. Om dit te kunnen doen is het van belang inzichtelijk te hebben in hoeverre de situaties qua context vergelijkbaar zijn. Daarom volgt eerst een samenvatting van de voor het hier beschreven onderzoek relevante kenmerken van Noord Nederland. Vervolgens komt per thema aan bod wat de mogelijke gevolgen zijn op basis van bevinden bij de cases. Op deze manier is getracht een zo reëel mogelijk beeld te schetsen van wat buitenlandse voorbeelden voor de situatie in Noord Nederland kunnen betekenen.

*Noord Nederland* omvat de provincies Groningen, Fryslân en Drenthe. Het is een plattelandsregio waar ongeveer 1,7 miljoen mensen wonen. De regio bestaat uit ongeveer een kwart van Nederland en kent vier grotere kernen, te weten Leeuwarden, Groningen, Assen en Emmen. In deze vier grote kernen wonen 400.000 mensen. Dat betekent dus dat relatief veel mensen in kleine kernen verspreid over het gebied wonen (Min. E.Z., 2004). De economie kent (nog steeds) een lichte oververtegenwoordiging in de sectoren landbouw en industrie en een geringe dichtheid aan arbeidsplaatsen in vergelijking met overig Nederland. Hieruit blijkt dat de economie nog voor een relatief groot deel een producerende economie is. Dit in tegenstelling tot veel andere delen van Nederland waar veel meer een verschuiving heeft plaats gevonden richting een kennis- en diensten economie. Een ander kenmerk is het relatief hoge aandeel midden- en kleinbedrijf in Noord Nederland (Min. E.Z., 2004).

### **Arbeids- en bedrijvenmarkt**

De relatieve tijdswinst in Japan en Frankrijk ten opzichte van de Zuiderzeelijn zijn ongeveer vergelijkbaar. Echter door schaal en omvang zijn de bevindingen niet een op een te vertalen naar Noord Nederland. In Japan gaat het bijvoorbeeld om regio's met vele miljoenen inwoners.

Er is te zien dat de toch al economisch sterke regio's hun krachten behouden en versterken en dat perifere regio's weinig significante groei doormaken. Voor Noord

Nederland zou dit betekenen dat de regio op basis hiervan weinig economische ontwikkeling mag verwachten. Wel blijkt dat in de meeste gevallen de stationsomgeving erg aantrekkelijk wordt voor bedrijven om zich te vestigen. De aantrekkelijkheid van een stad met HSL-station neemt toe. De effecten lijken echter gering, zeker voor de achterliggende regio.

Het is zichtbaar dat sterke economische centra omliggende plaatsen die worden ontsloten door de nieuwe infrastructuur 'leegzuigen'. Dezelfde regionale markt kan nu ook bediend worden vanuit een hoofdkantoor wat vaak goedkoper en efficiënter is. Aan die 'leegzuigafstand' zit wel een wel maximum. Zo blijkt in Frankrijk bijvoorbeeld dat de afstand Parijs-Lyon te groot is en in een dergelijk geval hebben beide plaatsten wel baat bij de nieuwe infrastructuur. Noord Nederland kent, een uitzondering daargelaten, over het algemeen een regionale economie met als centrum het stedelijk netwerk Groningen-Assen. Ook Leeuwarden en Emmen vervullen op regionaal niveau een centrumfunctie. De Randstad daarentegen kent veel (inter)nationaler georiënteerde economie en gaat door voor sterk economisch centrum. Wanneer deze twee regio's met elkaar verbonden worden door een snelle verbinding van hoge kwaliteit lijkt het waarschijnlijk dat er een verhuizing van (inter)nationaal georiënteerde bedrijven en regiokantoren naar de Randstad plaatsvindt. Dit omdat de reistijd dermate kort wordt dat de regionale markt ook vanuit de Randstad bediend kan worden.

Wanneer wel sprake zou zijn van herlocatie richting de Randstad kan deze ontwikkeling mogelijk ondervangen worden door net als in Nantes en Le Mans stimuleringsprogramma's op te zetten waardoor gunstige vestigingsvoorwaarden ontstaan voor (inter)nationale bedrijven. Op deze manier zou Noord Nederland zich tot een onderscheidende regio kunnen ontwikkelen.

### **Woningmarkt**

Op basis van het Nyfer-onderzoek (2001) kan geconcludeerd worden dat de kans groot is dat Noord Nederland zich gaat ontwikkelen tot forensenregio van de Randstad. Ook voor de stad Groningen zou er sprake kunnen zijn van een beweging van inwoners richting plaatsen als Drachten en Heerenveen vanwege de betere (financieel aantrekkelijke) woonomstandigheden. Deze verschuivingen kunnen plaats vinden omdat de reistijd beperkt wordt en het dus goed bereikbaar is, zoals ook door buitenlandse voorbeelden wordt onderstreept. Wanneer Noord Nederland zich ontwikkelt tot forensenregio betekent dit dat er economische ontwikkeling plaats zal vinden doordat nieuwe en dus meer huishoudens in Noord Nederland consumeren. Ook zal dit logischerwijs leiden tot een toename van de voorzieningen en dus het comfort in de regio verhogen. Dit alles geeft een impuls aan de regionaal verzorgende economie die hierdoor versterkt zal worden.

### **Ruimtelijke structuur**

Op basis van buitenlandse ervaringen mag worden verwacht dat plaatsen met een terminal aan de Zuiderzeelijn een verdichting en intensivering van het grondgebruik zullen ondervinden. Verder zal het inwoneraantal daar toenemen en als gevolg hiervan zullen ook de voorzieningen toenemen, zowel in kwaliteit als in kwantiteit.

De ontsloten steden zullen meer aantrekkingskracht krijgen op bedrijven en inwoners uit de regio en dit kan herlocatie tot gevolg hebben. Hierdoor wordt het platteland ontzien wat betreft nieuwe aanbouw en 'schimmelvorming'. Hoe sterk deze beweging zal zijn is op basis van de onderzochte cases moeilijk aan te geven. Hoogstwaarschijnlijk ontstaat er door de aanleg een duidelijkere scheiding tussen woon- en werksteden doordat plaatsen als Heerenveen en Drachten met een HSL-ontsluiting aantrekkelijke woonsteden worden vanwege kwaliteiten als rust en ruimte en de relatief lage woonlasten.

### **Andere factoren**

Uit het voorgaande blijkt dat voorbeelden uit het buitenland niet eenduidig uitsluitend geven voor wat betreft de ruimtelijk-economische effecten die de Zuiderzeelijn tot gevolg zou kunnen hebben in Noord Nederland. Welke effecten optreden en hoe sterk dat gebeurt hangt sterk af van diverse factoren. Een aantal daarvan is hiervoor al aan de orde gekomen, maar volgens Flyvbjerg (2003) spelen er nog meer factoren mee wanneer het gaat over effecten van infrastructuur. Zo wordt de Øresundbrug volgens Flyvbjerg beschouwd als een symbool van eenheid en samenwerking. Hierdoor is een psychologische versterking van de regio tot stand gekomen en dit heeft een economische impuls door meer investeringen tot gevolg gehad. Voor Noord Nederland zou dit ook aan de orde kunnen zijn. Verder zal, net als bij de ontwikkelingen rond de Øresundbrug, ook in Noord Nederland gelden dat de ontwikkelingen sterk afhankelijk zullen zijn van economische conjunctuur en rentestanden.

### **5.3 Ten slotte**

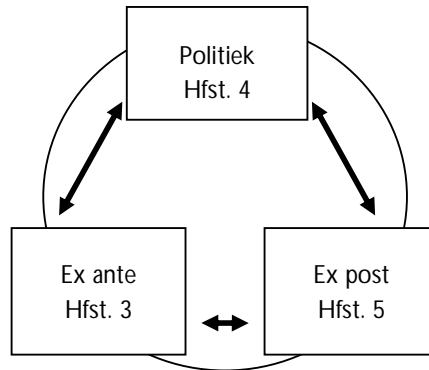
Uit het voorgaande blijkt dat voorbeelden uit het buitenland niet een eenduidig uitsluitend geven voor wat betreft de ruimtelijk-economische effecten die de Zuiderzeelijn tot gevolg zou kunnen hebben in Noord Nederland. Welke effecten optreden en hoe sterk dat gebeurt hangt namelijk ook in sterke mate af van diverse externe factoren. Er zijn verscheidene factoren die invloed hebben op het wel of niet bereiken van de beoogde doelen bij infrastructuur. Een aantal daarvan is moeilijk te beïnvloeden, maar er is ook een aantal, zo blijkt uit de cases, waar met name de overheid wel invloed op uit kan oefenen. Ook overige actoren zoals bedrijven en dergelijke kunnen invloed uitoefenen en daarmee dus enigszins sturing geven aan de ruimtelijk-economische effecten.

In het volgende hoofdstuk wordt nader ingegaan op verschillen en overeenkomsten zoals die kunnen worden geconstateerd in de hoofdstukken 3, 4 en 5. Er wordt in hoofdstuk 6 een aantal hoofdlijnen geschetst uit de voorgaande hoofdstukken en deze worden benoemd en samengebracht in een aantal scenario's. Er zal dan ook een duidelijk beeld ontstaan van de discrepantie.



## 6 Verwachtingen vergeleken

In de voorgaande hoofdstukken zijn analyses weergegeven van de onderdelen ex ante, politiek en buitenlandse cases. Deze drie verschillende stromen worden in dit hoofdstuk naast elkaar gelegd om zo te kijken waar de kenmerkende overeenkomsten en discrepantie waarneembaar zijn, zoals wordt weergegeven in onderstaand schema.



Figuur 3: Vergelijkingsdriehoek

### 6.1 Verwachtingen

Om een overzicht te geven van het voorgaande is hieronder de matrix, zoals deze in de onderzoeksanpak naar voren is gekomen ingevuld. Dit geeft een beknopte weergave van de drie voorgaande hoofdstukken met daarin de belangrijkste effecten die de aanleg van de Zuiderzeelijn tot gevolg zouden hebben. Hierbij zijn bij "Ex post" de onderdelen arbeidsmarkt en bedrijvenmarkt samengevoegd omdat deze twee sterk met elkaar samenhangen en overlappen<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Voor verdere uitleg hierover wordt verwezen naar paragraaf 5.3

	<b>Ex ante</b>	<b>Ex post</b>	<b>Politiek</b>
<b>Arbeidsmarkt</b>	Betere geografische reikwijdte, hoeft niet automatisch betere fit te betekenen	Afhankelijk van inspanning en aantrekkelijkheid regio, kan zorgen voor wegtrekken en aantrekken bedrijven, afhankelijk van afstand tussen regio's	Sterke aantrekking Gekoppeld aan aantrekking bedrijven en nieuwe gegenereerde activiteiten en versterkte economie
<b>Bedrijvenvestiging</b>	Herlocatie richting stationslocatie Verschuiving richting grotere economische (inter)nationale agglomeratie		Sterke aantrekking bedrijvigheid, Ontstaan spin-offactiviteiten door clustervorming. Verschuiving van producerend naar dienstverlenende economie
<b>Woningmarkt</b>	Toename vraag in N.N., zeker als forensengebied voor Randstad en de stad Groningen, Stijging huizenprijzen	Stijging huizenprijzen, Meer forensen in ontsloten regio's	Toename vraag in N.N. vanwege aantrekkelijk woongebied, zowel door forensen als door werknemers gegenereerde bedrijvigheid. Verlichting overspannen markt Randstad Rust/ruimte trekt aan,
<b>Ruimtelijke structuur</b>	Herlocatie bedrijven richting stationsregio's, Woonagglomeraties rondom stations	Concentratie en verdichting rondom stationslocaties.	Mal-contramal Versterking Steppingstones Verdichting rondom stationslocaties

Tabel 2: matrix overzicht indirecte effecten

Wanneer de verwachtingen die uit de bovenstaande tabel vergeleken worden kan gesteld worden dat er zowel sterke overeenkomsten als grote verschillen bestaan. Voor de thema's woningmarkt en ruimtelijke structuur geldt in alle drie gevallen een redelijk overeenkomstig verwachtingspatroon. Voor de arbeidsmarkt en de bedrijvenmarkt echter

zijn verschillen af te lezen die zelfs in tegengestelde richtingen wijzen. Hieronder wordt hierop verder ingegaan.

### Wonen

In alle drie gevallen wordt er een toename naar de vraag en dus hoogstwaarschijnlijk het aanbod op de huizenmarkt in Noord Nederland verwacht. Zowel uit de ex ante- als de ex postanalyse komt naar voren dat er rondom stationslocaties forensengebieden zullen ontstaan. Dit omdat de aanwezige woonkwaliteiten ontsloten worden door de snelle verbinding met economische kernzones waar gewerkt kan worden. Ook in de visie van politiek Noord Nederland staat een toename omschreven en dus is er op dit punt overeenkomst. Een duidelijk verschil is wel dat er in de politieke visie van uitgegaan wordt dat een deel van de huishoudens dat zich in Noord Nederland vestigt dit doet omdat ze ook in de regio werken als gevolg van de groeiende economie. Dit terwijl uit ex ante en ex post onderzoek van het Nyfer volgt dat Noord Nederland zich ontwikkelt tot forensengebied van de Randstad en dus niet zelf ook de werkgelegenheid biedt. De basis voor dit verschil heeft te maken met verwachtingen over economische ontwikkelingen in de regio. Dit komt hieronder nader aan de orde.

### Economie

Wanneer het gaat om het ontstaan van arbeidsplaatsen, herlocatie van bedrijven en nieuwe economische ontwikkelingen staan ex ante en politiek recht tegenover elkaar wat betreft de verwachtingen. Vanuit de ex post onderzoeken is geconcludeerd dat er meer dan één mogelijke richtingen zijn.

Uit de ex ante analyse komt naar voren dat de *arbeidsmarkt* voornamelijk wordt beïnvloed door verschuivingen vanwege grotere reikwijdte van werkzoekenden. Dit hoeft overigens niet noodzakelijkerwijs te betekenen dat er ook een betere opvulling van vacatures ontstaat. Het is namelijk ook goed mogelijk dat er bijvoorbeeld meer aanbod van hoger opgeleid personeel in de Randstad komt terwijl daar al een overschot is. In de politieke onderbouwing wordt ook uitgegaan van een betere 'fit' op de arbeidsmarkt. Er wordt hier echter uitgegaan van het verbeteren en vergroten van de arbeidsmarkt in Noord Nederland door de vestiging van nieuwe bedrijven. Vooral op een verhoging van het aantal hoogwaardige arbeidsplaatsen wordt gerekend. Hier bestaat dus een verschil van inzicht. Dit verschil kan deels worden verklaard doordat de onderzoeksinzichten gebaseerd zijn op heel Nederland terwijl het politieke beeld zich voornamelijk op Noord Nederland richt. De oorzaak van de overige verschillen moet gezocht worden in de verwachting van economische ontwikkelingen in Noord Nederland.

Voor de *bedrijvenvestiging* geldt dat zowel bij ex ante als bij ex post onderzoek dat er herlocatie plaatsvindt vanuit de omliggende regio richting stationslocaties. In beide gevallen geldt ook dat er een kans bestaat dat bedrijven wegtrekken richting een grotere economische agglomeratie als de Randstad. Dit omdat het nieuwe ontsloten gebied ook van daar uit kan worden bediend en het niet meer nodig is een regiokantoor te hebben. De noordelijke politiek verwacht een sterke economische groei als gevolg van de Zuiderzeelijn doordat het Noorden uitstekende mogelijkheden biedt voor bedrijven. Beide staan dus tegenover elkaar wanneer het gaat om economische ontwikkeling als gevolg van bedrijfsvestiging. Uit ex post studies is gebleken dat externe factoren sterke invloed kunnen hebben op deze herlocatiebewegingen en kunnen zowel 'politiek' als 'ex ante' dus de goede richting aan geven, omdat het niet een vaststaand gegeven is.

## Ruimtelijke structuur

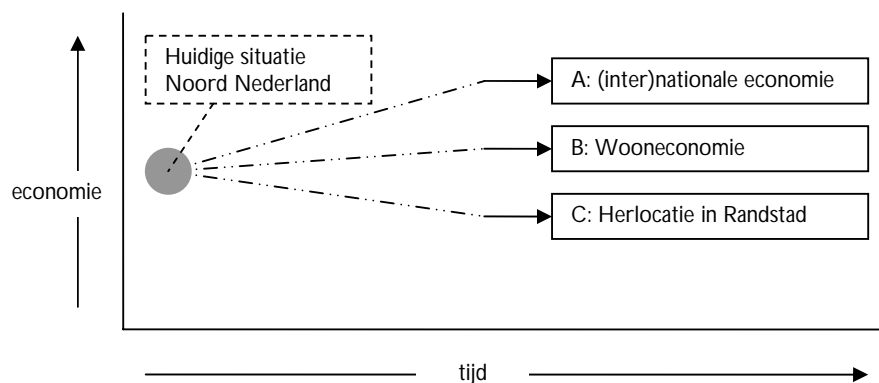
Over veranderingen in de ruimtelijke structuur zijn de meningen niet sterk verdeeld. Door de aanleg van een HSL-verbinding worden de stationslocaties en hun directe omgeving aantrekkelijker als vestigingsplaats. Hierdoor zal een verschuiving optreden vanuit de regio richting plaatsen met een station. Er vindt dus een verdichting plaats rondom stationslocaties. Dit heeft tot gevolg dat er een sterkere scheiding ontstaat tussen het platteland en de stedelijke omgeving in Noord Nederland. Dit 'behoud van rust en ruimte' is ook een van de speerpunten van de noordelijke politiek en zal dus worden bewerkstelligd. Hoeveel de plaatsen van de Zuiderzeelijn ruimtelijk zullen groeien is moeilijk aan te geven. Temeer omdat dit sterk afhangt van de ontwikkelingen op de woningmarkt en de economische ontwikkelingen.

## 6.2 Scenario's

De verwachtingen van de ruimtelijk economische effecten lopen uiteen van het 'leeglopen' van Noord Nederland tot een sterke internationaal georiënteerde economische regio. Hiertussen valt nog de verwachting dat Noord Nederland een vestigingsgebied wordt voor huishoudens vanwege de woonkwaliteiten die het gebied heeft. Globaal kan worden gesteld dat op het gebied van wonen de verwachtingen redelijk overeen komen. Op het gebied van aantrekken van (inter)nationaal stuwende bedrijvigheid lopen de verwachtingen daarentegen sterk uiteen. Politieke verwachtingen zijn sterk gericht op economische ontwikkeling en versterking van de regio en de transitie naar een creatieve innovatieve duurzame diensteneconomie.

Het is in eerste instantie opmerkelijk dat de verwachtingen dermate uiteen kunnen lopen. In tweede instantie echter kennen de scenario's wel een bepaalde mate van waarschijnlijkheid en zijn ze redelijk te onderbouwen. Hieronder zijn deze drie scenario's verder uitgewerkt en vergeleken.

Onderstaande grafiek geeft een overzicht van de drie scenariorichtingen. Hierin zijn de assen vertegenwoordigd door de abstracte begrippen economie en tijd. De ingetekende scenario's geven alleen een indicatie van de richting waar ze naar toe gaan en zijn daarom niet uitgedrukt in eenheden.



Figuur 4: scenariomogelijkheden Noord Nederland

Er zijn, zoals is af te lezen, dus drie hoofdlijnen te onderscheiden in het onderzoek die vertaald kunnen worden naar scenario's. Deze hebben alle drie eigen specifieke kenmerken, oorzaken en gevolgen en dit is hieronder per scenario uitgewerkt.

#### A (inter)nationale economie

Hierin wordt er van uitgegaan dat de nieuw aan te leggen HSL-verbinding zorgt voor een economische impuls en dus voor een overgang van een regionale naar een meer (inter)nationaal gerichte economie. Hierin zal een hoog percentage stuwende<sup>4</sup> bedrijvigheid aanwezig zijn. Dit zal gepaard gaan met een transitie van een producerende naar een meer innovatieve dienstengerichte economie en hiermee zal ook de vraag naar hoogopgeleide werknemers stijgen. Over het algemeen zal de economie toenemen en zich ruimtelijk concentreren in de regio's rondom de nieuw ontsloten plaatsen. Dit scenario ligt het dichtst bij de verwachtingen van de Noord Nederlandse politiek.

#### B Wooneconomie

In dit scenario wordt er van uitgegaan dat de Noord Nederland gaat fungeren als forensengebied van de Randstad. Dit voornamelijk omdat het een aantrekkelijk woongebied vormt op relatief korte reisafstand van het werkgebied. De aantrekkelijke kwaliteiten als rust en ruimte en de lagere huizenprijzen die beschikbaar komen als gevolg van de aanleg, zouden hier voor kunnen zorgen. Er zullen dus woonagglomeraties ontstaan rondom stationslocaties. Voorzieningen in deze regio's zullen meegroeien in kwaliteit en kwantiteit doordat er meer markt voor zal zijn. Deze uitbreiding brengt dus ook werkgelegenheid met zich mee. Er zal als gevolg van bevolkingsgroei in de regio dus economische groei ontstaan. Deze groei heeft echter geen gevolgen voor het regionale karakter dat de economie nu kenmerkt en het blijft dus een regionaal verzorgende economie.

#### C Herlocatie in Randstad

Sterke regio's zuigen zwakkere regio's leeg. Het stedelijk netwerk Groningen-Assen vervult in de huidige situatie een kleine rol als zijnde internationale economische regio en is daarmee ondergeschikt aan de Randstad die wel een dergelijke rol vervult. Bedrijven zullen overwegen of het rendabel is het regiokantoor te sluiten. Dit kan worden ondervangen door de regionale markt te bedienen vanuit het hoofdkantoor in de economische agglomeratie door gebruik te maken van de nieuwe HSL-verbinding. In deze berekening zal de tijd (en dus het geld) die men kwijt is aan het reizen om de markt te bedienen een belangrijke factor zijn. Dit is een sterk versimpelde benadering van de werkelijkheid omdat er uiteraard meer factoren meespelen, zoals personeel, voorzieningen, taal, cultuur en overige infrastructuur (NEI, 1992). Het geeft echter wel aan wat de globale belangenafweging is voor een bedrijf en wat voor impact dit dus zou kunnen hebben bij aanleg.

### **Combinaties**

De hierboven beschreven scenario's zijn niet op zichzelf staand; combinaties zijn ook goed mogelijk. De combinaties A & B, en B & C zijn goed mogelijk aangezien de drie sporen, ex ante, ex post en politiek, in het onderzoek alle uitwezen dat scenario B zeer waarschijnlijk is. In scenario A geldt dat nieuwe economische activiteiten ook huishoudens aantrekt om in de regio te gaan wonen. Scenario B gaat er vanuit dat huishoudens zich vestigen in de regio vanwege de goede kwaliteiten en goede ontsluiting richting de Randstad. Wanneer de woonkwaliteiten van de regio niet ten onder gaan als gevolg van scenario A is dit een sterke combinatie. De combinatie tussen B en C is ook niet ondenkbaar. Economische

---

<sup>4</sup> Stuwende bedrijvigheid: bedrijvigheid die direct of indirect op internationale markten concurreert en dus extra geld kan binnenbrengen voor de nationale economie (Louter, 2003)

activiteiten verhuizen gedeeltelijk naar de Randstad om vandaar uit de markt in Noord Nederland te bedienen terwijl Noord Nederland ontwikkelt tot forensenregio van de Randstad. Het gevolg hiervan is dat er een duidelijkere scheiding tussen woon- en werkregio's zal ontstaan.

Het is dus niet met zekerheid te zeggen welke van de scenario's het meest waarschijnlijk is als gevolg van de aanleg van de Zuiderzeelijn. Bovendien lijkt het moeilijk eenduidig aan te geven in welke mate de effecten zouden optreden. Uit buitenlandse voorbeelden is gebleken dat dit ook sterk af kan hangen van externe factoren die hierop invloed uitoefenen. De gebleken mogelijkheden hiervan worden hieronder verder behandeld.

### 6.3 Bepalende factoren

Voorname uit buitenlandse voorbeelden blijkt dat de mate en richting van de ontwikkelingen ook sterk afhankelijk is van een aantal externe factoren dat, naast de aanleg van de infrastructuur zelf, meespeelt. De belangrijkste hiervan zijn de volgende:

- goede aansluiting van HSL op (regionale) infrastructuur
- kwaliteiten regio
- proactieve houding regio
- economische conjunctuur
- psychologische impact regio
- concurrentiepositie ten opzichte van omliggende regio's

Deze factoren kunnen er afzonderlijk en zeker ook in combinaties voor zorgen dat een regio aantrekkelijk genoeg is, waardoor (economische) ontwikkelingen op gang kunnen komen.

Goede aansluiting op bestaande regionale infrastructuur van de Zuiderzeelijnterminals zodat een goede ontsluiting van deze locaties ontstaat is vanzelfsprekend. Mocht dit niet voldoende zijn dan is het noodzakelijk dat nieuwe infrastructuur wordt aangelegd om zo optimaal gebruik te kunnen maken van de nieuwe verbinding. Dit geldt zowel voor openbaar vervoer als voor privé-vervoer.

Kwaliteiten van de regio spreken in zekere zin voor zich. Het is voor zowel bedrijven als huishoudens zeer belangrijk bij de overweging zich ergens te vestigen dat de kwaliteit en kwantiteit van de voorzieningen in de regio voldoende op niveau zijn. Tevens zijn de factoren als economische structuur, overheid, cultuur, milieu en natuur onderdeel van de kwaliteit van een regio en dus van invloed op vestigingsoverwegingen.

Een proactieve houding van de publieke en de private sector kan een groot verschil opleveren. Zij kunnen namelijk zorgen voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Zo blijkt bijvoorbeeld in Le Mans dat door subsidiering en stimulering vanuit de overheid het werven van bedrijven zijn vruchten afwerpt. Ook bedrijven en instellingen zouden een bijdrage kunnen leveren door het vormen van clusters die aantrekkingskracht uitoefenen (ABF research, 2001).

Indirecte effecten zijn zeer gevoelig voor conjunctuurschommelingen. Tijdens een periode van hoogconjunctuur zal de mate waarin indirecte economische effecten optreden aanzienlijk groter zijn dan tijdens een laagconjunctuur (Fluvbjerg, 2003). Het is hiervoor dus van belang dat het voltooiën van de infrastructuur gelijk valt met een periode van hoogconjunctuur om een maximaal rendement van indirecte effecten te verkrijgen. Zo concludeert Fluvbjerg, dat het succes van de Øresundbrug voornamelijk te danken is aan het feit dat op het moment van voltooiing de economie in een bloeiende fase verkeerde en de rentestand erg laag was waardoor investeringen voor de hand lagen.

De psychologische impact van nieuwe infrastructuur als de Zuiderzeelijn kan van groot belang zijn. Net als in de Øresundregio waar de aanleg van de brug wordt beschouwd als een psychologische versterking van de regio doordat het een symbool van eenheid en

samenwerking is, zou dit ook voor Noord Nederland kunnen gelden. Voor het aantrekken en vasthouden van huishoudens, bedrijven en instellingen is het noodzakelijk dat de regio een positief imago heeft of verkrijgt. De Zuiderzeelijn zou in die zin kunnen bijdragen aan Noord Nederland als zijnde een trotse regio waar dit positieve imago van af straalt.

Als laatste geldt dat ontwikkelingen in andere (concurrerende) regio's van invloed zullen zijn op de effecten en dat ook maatschappelijke veranderingen sterke invloed kunnen hebben.

Al deze externe factoren hebben dus een duidelijke invloed op de mate van succes van een project als de Zuiderzeelijn. Wanneer dit in ogenschouw genomen wordt en er voor zover mogelijk actief beleid gevoerd wordt om deze factoren positief te beïnvloeden neemt de kans toe dat nieuwe infrastructuur de beoogde effecten oplevert.

## 7 Conclusies

Naar aanleiding van de voorgaande hoofdstukken kan het een en ander gezegd worden over de effecten die de Zuiderzeelijn teweeg zal brengen. In dit hoofdstuk wordt eerst ingegaan op hoe twee benaderingen van het vraagstuk leiden tot uiteenlopende verwachtingen van de ruimtelijk-economische effecten. Vervolgens wordt besproken hoe waarschijnlijk deze verschillende verwachtingen zijn op basis van de in hoofdstuk 5 besproken buitenlandse cases. Naar aanleiding van het hier beschreven onderzoek kunnen ook meer algemene uitspraken gedaan worden over aannames en processen rondom infrastructuur als de Zuiderzeelijn. Ook dit komt in paragraaf 7.2 nader aan de orde. Ten slotte worden in paragraaf 7.3 enkele aanbevelingen gedaan naar aanleiding van het hier beschreven onderzoek. Deze hebben betrekking op een andere manier van benadering van grote infrastructuurprojecten en zijn wellicht ook toepasbaar op andere maatschappelijke vraagstukken.

### 7.1 Invalshoeken

In de voorgaande hoofdstukken is gebleken dat verwachtingen over de ruimtelijk-economische effecten van de Zuiderzeelijn op bepaalde punten sterk uiteen lopen. Er is geen eenduidige opvatting van de te verwachten effecten die de Zuiderzeelijn zal veroorzaken. Het is daarom ook niet mogelijk eenduidig te oordelen en daarop een beslissing tot aanleg te nemen. Globaal zijn er drie scenario's te extraheren uit de verwachtingen. Ze variëren van een teruggang van de Noordelijke economie tot een sterke economische impuls waarbij kreten als duurzaamheid, innovatie en groei genoemd worden en waarbij de Noordelijke economie sterk zal groeien.

Gesteld kan worden dat de verwachte effecten voortkomend uit ex ante onderzoek over het algemeen minder krachtig zijn dan de politieke verwachtingen. In bepaalde gevallen zijn deze verwachtingen zelfs tegengesteld. Wat is de oorzaak van deze verschillen?

De twee in het onderzoek behandelde perspectieven zijn de technisch-rationele en de communicatief rationele. In het beschreven onderzoek is naar voren gekomen dat het niet per definitie zo is dat de verschenen rapporten van onderzoeken een puur technisch-rationele en de politiek een puur communicatief rationele benadering kennen. De neiging daartoe is echter wel sterk. De meer technisch-rationele benadering leidt tot uiteenlopende, maar toch vooral gematigde verwachtingen. Deze zijn zowel negatief als positief wat betreft de ruimtelijk-economische effecten in Noord Nederland en schetsen niet op alle vlakken een eenduidig beeld. De communicatief rationele benadering levert, in Noord Nederland, een veel positiever beeld op. Veelal gestoeld op het ontstane discours, lijken de actoren elkaar te overtuigen van de grootse effecten van de Zuiderzeelijn. In bepaalde gevallen zou bijna gesproken kunnen worden van euforisch enthousiasme.

De uiteindelijke vraag is wie het bij het rechte eind heeft en dus welk perspectief de juiste is. Om daar enig houvast op te krijgen zijn in het onderzoek ook buitenlandse cases mee genomen. In de volgende paragraaf wordt hier nader op ingegaan.

### 7.2 Waarschijnlijkheid op basis van cases

De vraag die uit de vorige paragraaf naar voren komt is welke benadering de juiste is. Beide invalshoeken lijken sterke en minder sterke kanten te hebben. Aangezien deze vraag werd voorzien, is in het hier beschreven onderzoek ook een aantal buitenlandse cases aangehaald om zodoende te kunnen vergelijken. Op basis van geconstateerde effecten na



aanleg van HSL-verbindingen bij deze buitenlandse cases, is gekeken naar wat reële effecten zijn in het geval van de Zuiderzeelijn. Zo is bijvoorbeeld naar landen als Frankrijk en Japan gekeken waar al vele jaren ervaring is opgedaan met dit type infrastructuur en de ruimtelijk-economische effecten daarvan. In deze landen blijkt geen eenduidig beeld van de effecten naar voren te komen. Uit de cases komt wel duidelijk naar voren dat diverse externe factoren een belangrijke rol spelen bij de richting en grootte van de effecten.

Na deze constatering kan logischerwijs gesteld worden dat voorspellingen vanuit een perspectief waarbij meer rekening gehouden wordt met deze externe factoren ook meer in de buurt van de daadwerkelijk optredende effecten zullen komen.

Op basis van deze stelling kan geconcludeerd worden dat de objectgerichte technisch-rationele benadering van een vraagstuk in veel gevallen tekort schiet. Dit omdat in deze benadering over het algemeen slechts beperkt rekening gehouden wordt en kan worden met deze externe factoren. Er moeten te veel variabelen ingecalculereerd worden, waardoor geen eenduidige conclusies meer mogelijk zijn. Ook de intersubjectieve communicatief rationale invalshoek schiet in dit geval te kort. Ook hier wordt te weinig rekening gehouden met de mogelijke invloed die externe factoren op het resultaat kunnen hebben. Mede daardoor ontstaat er ook hier een beeld van de verwachte effecten waar niet veel waarde aan gehecht mag worden.

Samengevat kent de eerstgenoemde dus vaak goede uitgangspunten die verloren gaan omdat er te weinig rekenschap gehouden kan worden met de externe factoren die invloed uitoefenen. De andere invalshoek heeft als voordeel dat beeldvorming onderdeel van een proces is en dus bestaat de mogelijkheid dat externe factoren gaandeweg meegenomen kunnen worden in die beeldvorming. Helaas is dit niet altijd aan de orde. Als nadeel geldt hier bovendien dat de aannames en verwachtingen niet altijd even waardevol zijn. Dit komt doordat ze vaak tot stand komen door intersubjectiviteit tussen de deelnemende actoren, waarbij te weinig terugkoppeling is naar een objectgerichte basis. Hierdoor kan de beeldvorming binnen het discours ontsporen en kan een onjuist beeld van de werkelijkheid ontstaan.

### 7.3 Mogelijkheden

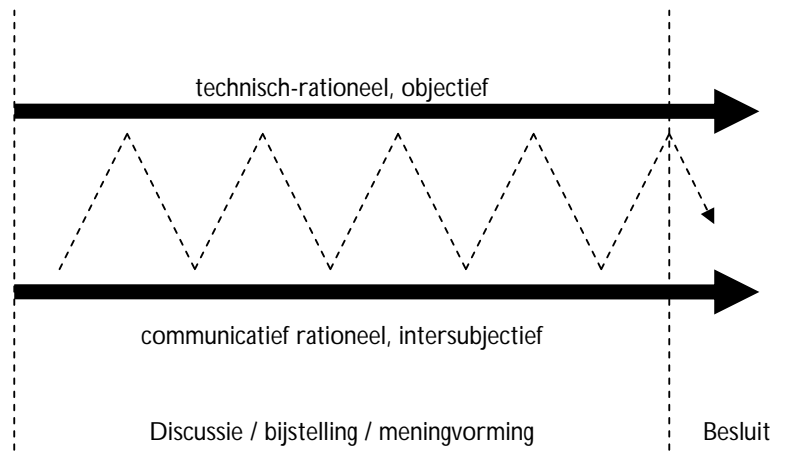
Er kan dus geconcludeerd worden dat beide benaderingen van het vraagstuk geen volledige oplossing bieden en een eenduidig antwoord is dus niet te geven op de vraag welke benadering de juiste zou zijn. Beide kennen valkuilen, maar hebben desondanks ook een sterke kant. Een relevante vraag lijkt dan ook te zijn of het niet mogelijk is ze te combineren, waarbij in een combinatie de sterke kanten van beide perspectieven worden samengevoegd.

Logisch lijkt het te zijn wanneer men in ex ante onderzoek meer rekening zou houden met maatschappelijke context, door externe invloedrijke factoren in te calculeren. Dit is echter moeilijk te bewerkstelligen, doordat een 'bewegende' context ex ante zeer lastig, zo niet onmogelijk te voorzien is. Hiervan uitgaande is het dus niet mogelijk ex ante bruikbare onderzoeksresultaten te genereren. De oplossing dient dus ergens anders gezocht te worden. Aangezien een veranderende context iets is wat in de tijd plaatsvindt ligt daar wellicht ook de oplossing. Wanneer ex ante onderzoek kan worden bijgesteld tijdens een proces kan het dichterbij de werkelijkheid blijven staan en blijft het bruikbaar. Er kan op die manier worden ingespeeld op een veranderende context.

Voor de communicatief rationale invalshoek kan gesteld worden dat het belangrijk is de discoupsvorming niet te laten ontsporen. Dit kan worden bewerkstelligd door discoupsvorming te baseren op bijvoorbeeld technisch-rationeel ex ante onderzoek. Dit dient dan niet alleen bij aanvang van het proces te gebeuren, maar zeker ook tijdens.

Zodra beide bovenstaande aanbevelingen worden uitgevoerd en gecombineerd lijkt de kans op reële voorspellingen groter te worden. Dit betekent dat dus zowel intern als

onderling de technisch-rationele en de communicatief rationele stroom moeten worden ontwikkeld en bijgestuurd. Dit is gevisualiseerd in de onderstaande figuur.



Figuur 5: wisselwerking

Door een constante, of in ieder geval regelmatige toetsing aan externe objectiviteit lijkt de kans op het ontsporen van de beeldvorming binnen het discours dus kleiner te worden. Dit vergroot mogelijkheden tot reële besluitvorming

## 7.4 Tot slot

Al met al is het in het kader van de Zuiderzeelijn niet eenvoudig een bruikbare basis te realiseren waarop een goed onderbouwd besluit genomen kan worden. Ook in breder perspectief kan deze conclusie getrokken worden. Echter, wanneer er binnen technisch-rationeel ex ante onderzoek ruimte wordt gecreëerd voor procesmatige herziening en er bovendien een betere wisselwerking wordt bewerkstelligd met actoren zodat het beeld van de werkelijkheid niet ontspoord, lijkt de kans op reële betrouwbare en bruikbare voorspellingen groter.

Als aanbeveling naar politieke actoren kan met betrekking tot de Zuiderzeelijn tot slot gesteld worden dat, zoals blijkt uit de cases, de kans op het realiseren van verwachte effecten sterk toeneemt wanneer getracht wordt externe factoren positief te beïnvloeden. Om tot gewenste resultaten te komen bij nieuwe infrastructuur is het dus noodzakelijk dat er niet alleen gekeken wordt naar de technische kant van (aanleg van) infrastructuur, maar ook dat er (des te meer) aandacht besteed wordt aan het creëren van de juiste randvoorwaarden zodat de nieuwe infrastructuur optimaal tot zijn recht komt. Het gaat daarbij factoren als een goede aansluiting van HSL op (regionale) infrastructuur, bestaande kwaliteiten van een regio, een proactieve houding van de actoren, economische conjunctuur, de psychologische impact op een regio en de concurrentiepositie ten opzichte van omliggende regio's. Een combinatie van deze factoren blijkt een sterke invloed te hebben op de uiteindelijke effecten van het project en kunnen daardoor doorslaggevend zijn voor het slagen van een dergelijk project.

## Literatuur

ABF Research (2001), *Zuiderzeelijn en de verstedelijkingsopgave, kort overzicht en commentaar voorbereidende studies analyse toekomstige opgaven*, Delft.

Allmendinger, P. (2002), *Planning Theory*, Palgrave, Houndmills.

Badiani, B., Tiboni, M., Tira, M. (2002), *42nd ERSA congress, High speed/high capacity railway and regional development; Evaluation of effects on spatial accessibility*, University of Brescia, Dortmund

Berselaar, V. van der, (2003), *Wetenschapsfilosofie in veelvoud*, Coutinho, Bussum

Bruinsma, F. R., Delft, van, H. T., Rietveld, P., Ubbels, B. (2001), *Economic impacts of high speed trains, Experiences in Japan and France: expectations in the Netherlands*, Vrije Universiteit, Amsterdam.

Bruinsma, F. R., Perdok, J., Rienstra, S., Rietveld, P. (1995), *De structurerende effecten van infrastructuur op interregionaal niveau langs verbindingssassen: hoofdrapport*, Vrije Universiteit, Amsterdam.

Bruinsma, F. R., Rietveld, P. (1991), *Infrastructuur en stedelijke ontwikkeling in Europa*, Vrije Universiteit, Amsterdam.

Bonnafous, A. (1987), The regional impact of the TGV, *Transportation*, 14, pp. 127-137.

CPB (2001), *De Zuiderzeelijn, wat kunnen we concluderen op basis van de kosten-baten analyse?*, Centraal Planbureau, Den Haag.

CPB (2001), *toetsing uitwerking KKBA Zuiderzeelijn*, Centraal Planbureau, Den Haag.

C. L. (1997), *Ruimtelijk-economisch perspectief Noord-Nederland*, Commissie Langman, Den Haag.

ECORYS-NEI (2003), *Mid Term Review Kompas voor het Noorden*, Samenwerkingsverband Noord Nederland, ministerie van economische zaken, Rotterdam.

Flyvbjerg, B., Bruzelius, N., Rothengatter, W. (2003), *Megaprojects and risk, an anatomy of ambition*, Cambridge university press, Cambridge.

Hajer, M. A. (1995), *The Politics of Environmental Discourse*, Oxford University Press, Oxford, UK.

Healey, P. (1997), *Collaborative planning: Shaping places in fragmented societies*, Macmillan, Basingstoke, UK.

Sands, B. D. (1993), *The Development Effects of High-Speed Rail Stations and implications for California*, Institute of Urban and Regional Development University of California, Berkeley.

Jensen O. B. (1997), *Discourse analysis & socio-spatial transformation processes: a theoretical framework for analysing spatial planning*, Aalborg University, Aalborg.

- Keijer, M. J. N., Rietveld, P. (1999), *How do people get to the railway station; a spatial analysis of the first and the last part of multimodal trips*, Vrije Universiteit, Amsterdam.
- Min. EZ (2003), *De economische hittekaart van Nederland, waar de economie van Nederland groeit*, ministerie van economische zaken, Delft.
- Min. EZ (2004), *Pieken in de Delta, gebiedsgerichte economische perspectieven*, ministerie van economische zaken, Den Haag.
- NEI BV (2001), *Verdiepte KKBA van een snelle verbinding met het Noorden*, Rotterdam.
- Nyfer (2000), *Ruimte voor wonen, verwachtingen van de Zuiderzeelijn*, Breukelen.
- Oosterhaven, J., Elhorst, J.P., Knaap, T., Romp, W.E., Stelder, T.M., Gerritsen, E. (2000), *Ruimtelijk economische effecten van zes Zuiderzeelijnvarianten*, Rijksuniversiteit, Groningen.
- Oosterhaven, J., Strijker, D. (2001), *Effecten magneetzweefbaan Randstad - Noord-Nederland*, Rijksuniversiteit, Groningen.
- Oosterhaven, J., Elhorst, J.P. (2004a), *Nationale werkgelegenheidseffecten van vijf Zuiderzeelijn varianten*, Rijksuniversiteit, Groningen.
- Oosterhaven, J., Heyma, A. (2004b), *Social cost-benefit analysis and spatial-economic models in the Netherlands*, NAI publishers, Rotterdam
- Oosterhaven, J., Elhorst, J.P. (2005), *Zuiderzeelijn, mainports en Duivesteijn, Rooilijn*, nr. 8, 373-378.
- Pol, P.M.J. (1998), *The economic Impact of the High-Speed Train on Urban Regions*, Erasmus University, Rotterdam.
- RSZ (2005), *Zuiderzeelijn - de kansen in kaart, Gebiedsvisie Groningen Fryslân, Drenthe, Flevoland*, Regionale Stuurgroep Zuiderzeelijn, Groningen.
- Roo, de, G., Voogd, H., (2004), *Methodologie van Planning*, Coutinho, Bussum.
- RPB (2005), *A survey of spatial economic planning models in the Netherlands, Theory, application and evaluation*, Ruimtelijk Planbureau, NAI Publishers, Den Haag.
- SNN (1999), *Kompas voor het Noorden, Ruimtelijk-economisch ontwikkelingsprogramma Noord-Nederland 2000 t/m 2006*, Samenwerkingsverband Noord Nederland, Groningen.
- SNN (2003), *Kompas op koers, het 'Kompas voor het Noorden' geijkt*, Samenwerkingsverband Noord Nederland, Groningen.
- SNN (2005a), *De koers verlegd, aanpak tot transitie naar een kenniseconomie in Noord-Nederland*, Samenwerkingsverband Noord Nederland, Groningen.
- SNN (2005b), *Strategische agenda voor Noord-Nederland 2007-2013*, Samenwerkingsverband Noord Nederland, Groningen.
- Straatemeijer, T. (2005), *Verslag Tweede Interne Synergien Seminar*, UvA, Amsterdam.
- Stuurgroep Zuiderzeelijn (2006), *Zuiderzeelijn, de hoogste tijd*, Groningen

TNO Inro (2000) *Indirecte effecten Zuiderzeelijn*, TNO Inro, rijksuniversiteit Groningen, Vrije Universiteit Amsterdam, TU Dresden, Delft

Voogd, H. (2001), *Facetten van de planologie*, Kluwer, Alphen aan den Rijn.

Willegers, J. (2003), *High speed railway development and corporate location decisions, The role of accessibility*, Utrecht university, Utrecht.

Wit, de, J. Gent, van, H. (1998), *Economie en transport*, Lemma BV, Utrecht.

**Internetbronnen :**

[www.zuiderzeelijn.nl](http://www.zuiderzeelijn.nl)

[www.snn-online.nl](http://www.snn-online.nl)

[www.vrom.nl](http://www.vrom.nl)

[www.venw.nl](http://www.venw.nl)

[www.ez.nl](http://www.ez.nl)

[www.bosatlas.nl](http://www.bosatlas.nl)

[www.ad.nl](http://www.ad.nl)

[www.volkskrant.nl](http://www.volkskrant.nl)

[www.gic.nl](http://www.gic.nl)

## Afkortingen

CPB	Cultureel Plan Bureau
HSL	Hoge Snelheids Lijn
ICE	Inter City Express
KBA	Kosten Baten Analyse
NEI	Nederlands Economisch Instituut
NOA	Noordelijke Ontwikkelings As
NYFER	NYenrode Forum for Economic Research
RPB	Ruimtelijk Planbureau
RuG	Rijks Universiteit Groningen
SNN	Samenwerkingsverband Noord Nederland
TCI	Tijdelijke commissie Infrastructuur
TGV	Train Grande Vitesse
TNO	Nederlandse Organisatie voor toegepast natuurwetenschappelijk onderzoek
ZZL	Zuiderzeelijn

## Figurenlijst

Figuur 1: effectverwachtingen	10
Figuur 2: Onderzoeksstructuur	11
Figuur 3, bron: VU Amsterdam 2001	14
Figuur 4: Regionale effecten internationale lijn	20
Figuur 5: Effecten extra nieuwbouw op de Nederlandse woningmarkt	21
Figuur 6, kaart Nederland	22
Figuur 7: Woningmarkt surplus, bron: Nyfer, 2000	34
Figuur 8: Vergelijkingsdriehoek	38
Figuur 9: scenariomogelijkheden Noord Nederland	41

## Tabellenlijst

Tabel 1: overzichtsmatrix	11
Tabel 2: matrix overzicht indirecte effecten	39

Filename: Text of thesis  
Directory: E:  
Template: X:\Data\Application Data\Microsoft\Templates\Normal.dot  
Title: Tussen Feiten & Geloof  
Subject:  
Author: RPX904  
Keywords: high economic spatial speed development  
Comments:  
Creation Date: 4/3/2007 10:03:00 AM  
Change Number: 2  
Last Saved On: 4/3/2007 10:03:00 AM  
Last Saved By: PUiK  
Total Editing Time: 0 Minutes  
Last Printed On: 8/20/2007 11:24:00 AM  
As of Last Complete Printing  
Number of Pages: 46  
Number of Words: 19.204 (approx.)  
Number of Characters: 109.464 (approx.)