

Bijlage 1: Samenvatting ex ante onderzoeken

<u>Datum:</u>	<u>Instelling:</u>	<u>Titel:</u>	<u>Opdrachtgever:</u>
11-2000	TNO/RUG/ VU/TUD	Indirecte Effecten Zuiderzeelijn, Hoofdrapport	Min. V&W
11-2000	RUG	Ruimtelijk economische effecten zes Zuiderzeelijnvarianten	Min. V&W
11-2000	NEI	KBA van een snelle verbinding naar het Noorden	Min. V&W
12-2000	NYFER	Ruimte voor wonen, verwachtingen van de Zuiderzeelijn	Min. V&W
02-2001	RUG	De maatschappelijke kosten en baten van de magneetweefbaan en andere varianten gekwantificeerd	Eigen initiatief, vanwege onvrede met KBA NEI
03-2001	NYFER	partiele KBA	
Simultane herziening in opdracht van Min V&W ¹			
<u>Datum:</u>	<u>Instelling:</u>	<u>Titel:</u>	<u>Opdrachtgever:</u>
11-2001	NEI	Verdiepte KKBA van een snelle verbinding met het Noorden	Min V&W
11-2001	RUG	Herziening RUG-KBA Zuiderzeelijnvarianten	Min V&W
Notities op basis van bovengenoemde effectstudies door het CPB			
<u>Datum:</u>	<u>Instelling:</u>	<u>Titel:</u>	<u>Opdrachtgever:</u>
04-2001	CPB	De Zuiderzeelijn: wat kunnen we concluderen op basis van de kosten-baten analyse	
04-2001	ABFres.	Zuiderzeelijn en de verstedelijkingsopgave	
11-2001	CPB	Toetsing uitwerking KKBA	

Figuur 1: overzicht onderzoeken

RuG/TNO

11-2000	TNO/RUG/ VU/TUD	Indirecte Effecten Zuiderzeelijn, Hoofdrapport	Min. V&W
---------	--------------------	---	----------

Conclusies:

- Effecten op de woon- er arbeidsmigratie en op de werkgelegenheid voor het Noorden beide positief
- Voor de Randstad geldt een negatief arbeids- en woonmigratie effect, maar positief werkgelegenheidseffect
- Voor overig Nederland kennen beide gevallen een negatief effect.
- Verder zijn er positieve effecten op de werking van de arbeidsmarkt en de regionale woningmarkt

¹ Bron: Oosterhaven, 2004

- 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 lijken te zijn
- Vanuit indirecte effecten geredeneerd zal de Zuiderzeelijn een bijdrage leveren aan de economische ontwikkeling van het Noorden
- Het ontlasten van de Randstad door het opnemen van vervoer, bedrijvigheid en bevolking door Flevoland en het Noorden is klein door het optreden van tegengestelde effecten

11-2000 RUG Ruimtelijk economische effecten zes Min. V&W
Zuiderzeelijnvarianten

De weergegevens conclusies zijn de gevonden effecten voor het Zuiderzeelijntraject. De overige trajecten worden hier, zoals in de onderzoeksrapportage beschreven, buiten beschouwing gelaten.

Arbeidsaanbod: regionale herverdeling

- Regio's Drenthe, Overijssel, Gelderland, Utrecht en Zuid Nederland zijn grote verliezers.
- Vanuit Groningen vertrekken woonmigranten naar met name Friesland. Dit wordt echter weer aangevuld door een toename in aantal banen in Groningen.
- Er zit een groot effectverschil in de diverse uitvoeringen van een verbinding. Een magneetweefrein die minder vaak stopt in Emmeloord en Drachten trekt dan meer emigranten aan.

Werkgelegenheid: regionale herverdeling

- Werkgelegenheidseffecten bij snelle varianten 2 tot 3 keer zo groot
- Postieve effecten voor Amsterdam, negatieve effecten voor de rest van Noord Holland
- Negatieve werkgelegenheidseffecten voor Oost Groningen, rest van Groningen wel positief
- Negatieve werkgelegenheidseffecten voor Brabant, met uitzondering van West Brabant
- Bovenstaande effecten zijn herverdelend van aard kunnen zowel positief als negatief beoordeeld worden (afhankelijk van de regio)

Consumenten: welvaartstoename

- Door lagere vervoerskosten worden diensten die niet uit de regio komen goedkoper. Als gevolg hiervan worden heeft dit tot gevolg dat er meer en gevarieerder wordt geproduceerd. Het effect hiervan geldt 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

Arbeidsmarkt: grotere geografische reikwijdte en betere geografische fit

- In alle gevallen is er sprake van een betere aansluiting van de arbeidsvraag op het arbeidsaanbod
- De grotere geografische reikwijdte heeft niet per definitie een positieve uitwerking op de regionale herverdeling van banen. Het kan best zo zijn dat in regio's met een gespannen arbeidsmarkt meer moeilijk vervulbare vacatures ontstaan, of dat het tegenovergestelde gebeurt.

Onzekerheden en niet meegenomen effecten

02-2001	RUG	De maatschappelijke kosten en baten van de magneetzweefbaan en andere varianten gekwantificeerd	Eigen initiatief, vanwege onvrede met KBA NEI
11-2001	RUG	Herziening RUG-KBA Zuiderzeelijnvarianten	Min V&W

NEI

11-2000	NEI	KBA van een snelle verbinding naar het Noorden	Min. V&W
11-2001	NEI	Verdiepte KKBA van een snelle verbinding met het Noorden	Min V&W

Arbeidsmarkteffecten

- Er ontstaan herverdelingseffecten door de aanleg, maar deze leiden per saldo niet tot baten (is wel een van de politieke doestellingen van het project)
- Geografische reikwijdte wordt groter
- Regionale herverdeling van werkgelegenheid kan leiden tot een betere match tussen vraag en aanbod in de afzonderlijke regionale arbeidsmarkten.
- De vraag is of banenwinst leidt tot afname van het aantal werklozen, of dat er toch deels sprake is van verdringing op de arbeidsmarkt, bijvoorbeeld doordat de lokale werklozen niet geschikt zouden zijn om de vacatures op te vullen.

Woningmarkteffecten

- Ook hier is 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 prijsdaling in het hogedrukgebied en per saldo verandert er dus weinig.

Internationale effecten

- 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. 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 verdringingen zal een groot deel van de effecten verloren gaan. Op basis van een vervoerswaardestudie van een doorverbinding naar Noord Duitsland is 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.

Regio	Percentage
Randstad	71
Flevoland	9
Friesland	4
Groningen	16
Totaal	100

Overige indirecte effecten

- Door de aanleg van een snelle verbinding kunnen er clusters van bedrijven ontstaan die gezamenlijk schaalvoordelen kunnen realiseren. Gezien het type regio's dat verbonden wordt (sterke verschillen in economische specialisatie en structuur) is de verwachting dat deze effecten zich vrijwel niet zullen voordoen.
- Door de bestedingen en het doorgeven van directe effecten kunnen extra toegevoegde waarden gegenereerd worden. Dit effect treedt op, maar uit onderzoek blijkt dat dit effect zeer klein is.
- Er kunnen allerlei macro-economische terugkoppelingen zich voor gaan doen naar aanleiding van de snelle verbinding. Het is moeilijk aan te geven of deze positief of negatief uit zullen vallen.
- De aanleg van een snelle verbinding zou kunnen leiden tot een beter imago en hierdoor extra bedrijven aan kunnen trekken. Dit zou zich met name in het Noorden voor kunnen doen. Of dit effect optreedt, is ex ante moeilijk in te schatten.

Bijlage 2: Samenvatting ex post cases

2.1 Japan, Shinkansen-netwerk ²

Kenmerken

- 1964 eerste aanleg
- snelheid, efficiëntie, comfort
- zeer dicht bevolkt gebied
- grote potentiële markt
- Eerst Tokio via Nagoya naar Osaka (nu veel meer steden aangesloten)

- ▬ Tokaido Shinkansen
- ▬ Sanyo Shinkansen
- ▬ Tohoku Shinkansen
- ▬ Yamagata Shinkansen
- ▬ Akita Shinkansen
- ▬ Joetsu Shinkansen
- ▬ Nagano Shinkansen
- ▬ Kyushu Shinkansen



japan-guide.com

Figuur 2, Bron: <http://www.japan-guide.com/e/e2018.html>

Waarnemingen

- hogere groei bevolking in steden met station, 22 % in geval van belangrijkste verbindingen
- aantal bedrijven en arbeidsplaatsen sneller gegroeid in steden met station
 - index cijfer bedrijven: 100 naar 155 periode 1972-1985 (t.o.v. 139 elders)
 - Werkgelegenheid vooral in detail- en groothandel, industrie en bouw
- Ontwikkelingen voornamelijk rondom stationslocaties (aantrekkelijke vestigingslocaties)
- Onduidelijk of het voornamelijk gaat om relocatie of om nieuwe bedrijvigheid (distributief en generatieve effecten)

Sector	Jaarlijks groei percentage voor opening Shinkansen		Jaarlijks groei percentage na opening Shinkansen	
	Steden met station	Steden zonder station	Steden met station	Steden zonder station
Groothandel	12.9%	20.8%	11.6%	8.7%
Detailhandel	10.1%	13.5%	10.0%	8.6%
Industrie	13.7%	14.2%	9.5%	7.8%
Bouw	13.8%	14.9%	8.0%	6.4%
Bevolking	2.7%	3.4%	1.9%	1.6%

Bron: NEI, 1992.

² Bron: TNO Inro Casestudies, indirect economische effecten

- Sterke stijging van het toerisme in steden met HSL-station en daling in steden zonder. Ook een toename aan hotels in steden met HSL-station (echter daling totaal aantal overnachtingen)

Shinkansen-station en een snelweg

- Het aantal werknemers in de detailhandel steeg met 0,4% door stationseffecten (1,2% door snelweg)
- De waarde van grond voor commerciële doeleinden steeg met 67% door de aanleg van een Shinkansen-station
- Steden met een Shinkansen-station vertonen vaker een groei in bevolking dan steden zonder Shinkansen-station, deze groei wordt bevorderd door de aanwezigheid van een snelweg.

	Regio met Shinkansen en aansluiting op snelweg	Regio met alleen snelwegaansluiting
Zakelijke diensten (totaal)	42%	12%
Informatica en advertentie	125%	63%
R&D en hoger onderwijs	27%	21%
Politieke instituten	20%	11%
Banken	27%	28%
Makelaars	21%	3%
Overig	57%	28%
Gemiddelde	22 %	7%

Bron: Nakamura en Ueda, (1989) en Haynes (1997)

Bron: TNO Intro (2000)

“Uitbreiding van het Shinkansen-netwerk lijkt slechts in beperkte mate bij te dragen aan regionale spreiding van bedrijvigheid van ontwikkelde regio's naar meer perifere gebieden (Sasaki et. al., 1997). 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 Intro, 2000)

2.2 Frankrijk, TGV-netwerk ³

De eerste lijn in Frankrijk werd in 1981 geopend tussen Parijs en Lyon. Tussen 1980 en 1984 nam het treingebied tussen beide steden toe met een factor 2,5. Hiervan was 49% nieuwe vraag. Het overige deel was een overloop na een model split keuze tussen weg-, rails- en luchtverkeer (Rietveld et al, 2001). In 15 % van de gevallen in Frankrijk speelt de aanwezigheid van een HSL-verbinding in de keuze van met name regionale bedrijven.



Figuur 3, www.beyond.fr/map/tgv_france.html

Als gevolg van de TGV is in Frankrijk een duidelijk effect in herlocatie van huishoudens te zien. 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.

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 (Bonnafous, 1987). Het komt er dus 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). Hieronder volgens drie TGV-cases met daarbij behorende belangrijkste waargenomen effecten.

Le Mans

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

³ Bron: Economic impacts of high speed trains Experiences in Japan and France: expectations in the Netherlands

Mans. Ondanks deze overtuigende cijfers wordt de TGV toch gezien als een katalysator in het proces en niet als de hoofdoorzaak. Twee andere factoren zijn de aanleg van een nieuwe snelweg en het actief ondersteunde beleid van de overheid geweest (University of California 1993).

Nantes⁴

Nantes redelijk te vergelijken met Groningen en uitgebreid onderzocht. Voorheen een perifere regio richting de kust.

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 zouden zijn.

Hierin zijn de volgende onderdelen opgenomen: Economische activiteiten (type, locatie, intensiviteit), Vastgoed (waarden, huuropbrengsten) en Ontwikkelingen van programma's en projecten. *(opgesteld in het Frans)* Hieruit blijkt dat de komst van een TGV-ontsluiting een substantiële impact op de ontwikkeling van Nantes (University of California, 1993).

Kenmerken voor aanleg

- TGV aangelegd in 1989
- 380 km. gelegen van Parijs
- Stad 232000 inwoners (in 1988)
- Regio 500000 inwoners
- Groeiende diverse economie met veel hightech industrie

Reistijd met de trein is verkort van drie uur naar 1uur en 59 minuten

Nantes heeft een actief economisch ontwikkelingsprogramma vanuit de overheid wat beginnende bedrijven ondersteunt en ook bedrijven die naar Nantes willen komen krijgen daarbij begeleiding. Bovendien geeft de stad op bepaalde locaties korting tot 25 % op de huurprijzen.

Effecten

- Aantal grote bedrijven is verhuisd van Parijs naar Nantes, er zijn echter ook omgekeerde gevallen.
- Bedrijven uit Parijs maken ook van TGV gebruik om de markt in Nantes te bestrijken
- Vastgoedprijzen zijn sterk gestegen in steden met stationslocaties
- 25 % zakelijk gebruik, 40 % toeristisch gebruik

Euralille⁵

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 illustratief voorbeeld van een Europese regio in de transitie van een industrieel producerende economie naar een kennis- en diensten economie (Pol, 1998). Tegenwoordig is Lille niet meer een perifere stad, maar een strategisch en centraal gesitueerde regio binnen Europa (Pol, 1998) Gesitueerd tussen en verbonden met drie grote economische agglomeraties, dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld Groningen.

⁴ Bron: The development Effects of High speed-rail Stations and Implications for California, University of California, 1993

⁵ Bron: Pol, P.M.J. (1998) The economic Impact of the High-Speed Train on Urban Regions, Rotterdam

Bij de stationslocatie in een nieuw gebied ontwikkeld met een mix van functies zoals kantoren huizen, hotels winkels, conferentiecentra en entertainment daarin ondergebracht. Door een gebrek aan internationale belangstelling op het moment van voltooiing werd uiteindelijk de bezetting voornamelijk door regionale bedrijven verzorgd. 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)

Conclusies TNO Inro 2000 Japan en Frankrijk

Relatieve tijdswinst in Japan en Frankrijk t.o.v. ZZL ongeveer vergelijkbaar, doch door schaal en omvang niet direct vergelijkbaar.

- Snelle treinverbindingen maakt vestigingsplaats voor bedrijven bij stations aantrekkelijker, kan echter ten koste gaan van locaties die verder van station af liggen (vb: Lyon: Nieuwe stationslocatie aantrekkelijke vestigingslocatie, oude stationsgebied minder activiteit)
- Verschuivingen binnen regio's doorgaans groter dan verschuivingen tussen regio's
- Steden aangesloten op HSL-netwerk die geen economische agglomeratie zijn worden aantrekkelijker om te wonen, maar minder aantrekkelijk voor bedrijven (Vedrome-effect, Frankrijk)
- TGV-ervaring: Bedrijven kunnen zich meer gaan concentreren in bestaande centra en regiokantoren sluiten omdat reiskosten (door bereikbaarheid en snelheid) naar de regio's zijn gedaald
- Aantrekkelijkheid van een stad met HSL-station neemt wel toe. De effecten zijn echter gering, zeker voor de achterliggende regio.

Kanaaltunnel

Bron: Fluvbjerg, Logistics in the Øresund region after the Øresund Link

Een ex post studie door Vickerman die is uitgevoerd vijf jaar na de opening van de tunnel geeft de volgende conclusies:

- Er is erg weinig impact in een wijdere economische regio op verschillende niveaus
- Het is moeilijk grote ontwikkelingen aan te wijzen die geassocieerd kunnen worden met de tunnel
- De impact op de direct verbonden economische regio is voornamelijk negatief (onder andere door verschuiving van vervoer van boot naar tunnel).

2.3 Duitsland, ICE

(InterCity Express)

Kenmerken

- Aanleg 1991
- 11 steden noord-zuidlijn 1043 km (Hamburg – Munchen)
- 20 treinen per dag

Kassel-Wilhelmshöhe

Voor het eerst aangesloten doorgaand op railnetwerk, voorheen twee treinen per dag (vergelijkbaar Drachten Emmeloord) Door eenwording Duitsland opeens weer centraal gelegen

Binnen een jaar is de vraag naar kantoorruimte detailhandel hotels significant vergroot. (verder nog geen data over ontwikkelingen, onderzoek uit 1993)

Øresund

Bron: Fluvbjerg, Logistics in the Oresund region after the Oresund Link

Brug wordt beschouwd als in ieder geval een psychologische versterking van de regio doordat het een symbool van eenheid en samenwerking is.

Het succes van de Øresund brug, zo concludeert Fluvbjerg, is voornamelijk te danken 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.

Bijlage 3: Media artikelen

3.1 Landelijke politiek

Bron: volkskrant archief

Kabinet neemt Noorden eindelijk weer serieus (Volkskrant)

- Binnenland - zaterdag 18 april 1998 (Achtergrond, 794 woorden, pagina 7)

... Kosten, een kleine anderhalf miljard gulden. Dan is het de beurt aan de **Zuiderzeelijn** van Amsterdam, via Lelystad, Heerenveen en Drachten naar Groningen. Kosten: ruim ...

Kok rekent op Zuiderzeelijn vóór 2010 (Volkskrant)

- Binnenland - zaterdag 17 oktober 1998 (177 woorden, pagina 3)

Premier Kok gaat ervan uit dat de Zuiderzeespoorlijn van Lelystad naar Leeuwarden er wel komt. Hij zei dat vrijdag tijdens zijn wekelijkse persconferentie. Kok denkt ...

Aanleg zwevende Zuiderzeetrein wordt bestudeerd (Volkskrant)

- Binnenland - dinsdag 6 juli 1999 (461 woorden, pagina 7)

... bedrijfsleven in een vorm van publiek- private samenwerking meebetaalt aan de supersnelle Zuiderzeelijn. De kosten worden geschat op tien miljard gulden, die terug worden ...

'Gek als zweefspoorlijn sneuvelt' (Volkskrant)

- Binnenland - dinsdag 8 februari 2000 (Interview, 550 woorden, pagina 7)

... naar Schiphol nu ook van de baan is', aldus de commissaris van de koningin in Groningen, tevens voorzitter van de Maatschappij voor de aanleg van de Zuiderzeelijn.

Planbureaus kraken spoorinvesteringen (Volkskrant)

- Economie - vrijdag 30 november 2001 (267 woorden, pagina 19)

... infrastructurele plannen van de overheid. Vooral investeringen in nieuwe spoorlijnen, zoals de Zuiderzeelijn, het rondje Randstad en de IJzeren Rijn, worden afgeraden. 'De ...

Kamer kritisch over informatie Zuiderzeelijn (Volkskrant)

- Binnenland - donderdag 27 mei 2004 (495 woorden, pagina 4)

... willen opheldering over het achterhouden van een kritische CPB- notitie over de Zuiderzeelijn, de nog aan te leggen spoorverbinding van de Randstad met het Noorden ...

Kamer zegt Peijs niet te begrijpen (Volkskrant)

- Binnenland - maandag 19 juli 2004 (425 woorden, pagina 3)

... Dijkzwa wijst erop dat het de bedoeling is dat bedrijven meebetalen aan de Zuiderzeelijn naar het Noorden. 'Honderden miljoenen vanuit het bedrijfsleven moeten deze kant ...

Aanleg spoorlijn naar Noorden niet zeker meer (Volkskrant)

- Voorpagina - donderdag 16 december 2004 (375 woorden, pagina 1)

De Zuiderzeelijn, de snelle verbinding tussen Groningen en Amsterdam, staat op losse schroeven na een vernietigend rapport van de commissie- Duivesteyn. Een Kamermeerderheid ...

Kamer dumpt de Zuiderzeelijn (Volkskrant)

- Binnenland - zaterdag 15 januari 2005 (215 woorden)

- De commissie nam, behalve de HSL en de Betuwelijn, ook de Zuiderzeelijn kritisch onder de loep. Zij werd daarin openlijk gesteund door partijen die altijd met ...

Peijs houdt nog even vast aan Zuiderzeelijn (Volkskrant)

- Binnenland - donderdag 9 juni 2005 (179 woorden, pagina 03)

Minister Peijs (Verkeer) weigert de Zuiderzeelijn nu al af te schrijven, zoals PvdA en VVD dinsdag vroegen. Ze vindt het 'te vroeg om stelling te nemen voor of tegen ...

Bron: Algemeen dagblad

Conclusies Duivesteyn zetten Zuiderzeelijn op losse schroeven (UN - 16-12-2004)

DEN HAAG - Het ministerie van verkeer en waterstaat is een partijdig, ambtelijk bolwerk, dat onvolledige en onjuiste informatie levert over grote infrastructuurprojecten.

Kamer last pauze in voor aanleg Zuiderzeelijn (HC - 16-12-2004)

DEN HAAG | De voorbereidingen voor de aanleg van een snelle verbinding met het noorden, de Zuiderzeelijn, mag pas beginnen als onomstotelijk vaststaat dat die spoorlijn noodzakelijk is. Met deze pauze volgt de Tweede Kamer de commissie-Duivesteyn.

Zuiderzeelijn supersnelle zweefbaan voor 7 miljard (UN - 08-04-2004)

DEN HAAG - De Zuiderzeelijn, een supersnelle treinverbinding tussen Amsterdam en Groningen, mag vanaf 2010 worden aangelegd. Dat besluit heeft het kabinet genomen.

Magneettrein naar Groningen gaat door (HC - 08-04-2004)

DEN HAAG | De Zuiderzeelijn, een supersnelle treinverbinding tussen Amsterdam en Groningen, mag vanaf 2010 worden aangelegd. Dat heeft het kabinet besloten. De zweeftrein kan snelheden bereiken tot 400 kilometer per uur. De reistijd tussen beide bestemmingen zou uitkomen op een uur.

3.2 Regionale politiek

Bron: Groninger Internet Courant (GIC)

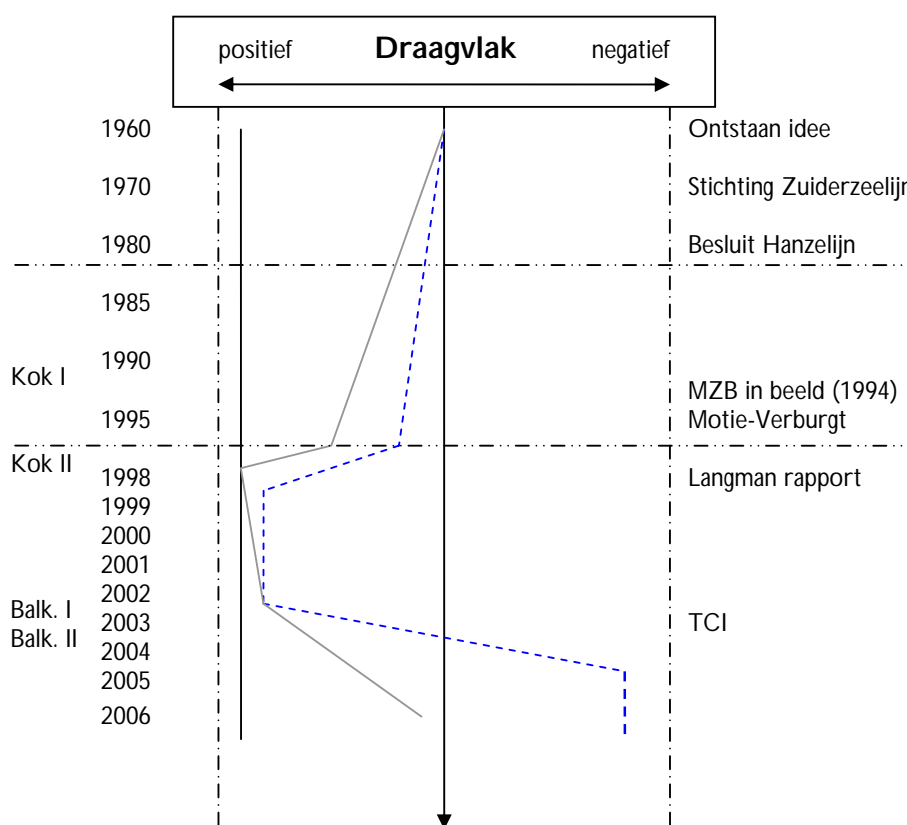
Alders: 'Snelheidslijn kan Groningen niet meer ontgaan'	3-1-2002
Provincies akkoord met miljoenenbijdrage Zuiderzeelijn, door Robbert-Jan Oosterhaven De provinciale Staten van Groningen, Drenthe, Friesland en Flevoland zijn woensdagavond akkoord gegaan met hun bijdrage voor de aanleg van de Zuiderzeelijn. Groningen betaalt 245 miljoen euro, Friesland 200, Drenthe ruim 51 en Flevoland 33 miljoen euro voor een magneetzweefbaan tussen Amsterdam en Groningen	27-6-2002
Nieuw kabinet neemt afspraken zweeftrein over Het nieuwe kabinet neemt de door het vorige kabinet gemaakte afspraken over de Zuiderzeelijn over. Volgens CdK Alders maakt dit de druk lager om nog snel met de zittende minister tot vervolgspraken te komen	3-7-2002
Alders teleurgesteld over uitstel Zuiderzeelijn	20-12-2002
VNO-NCW Noord verheugd over steun Balkenende voor Zuiderzeelijn	17-9-2003
Opluchting in Provinciehuis Groningen: aanpak Ringweg en Zuiderzeelijn gaan door 'We hadden verwacht dat het veel ernstiger zou zijn!'. Dat zei dinsdagmiddag een opgeluchte Groningse gedeputeerde Marc Calon in reactie op de Miljoenennota. De provincie Groningen toonde zich opvallend positief over die begroting.	17-9-2003
Milieufederaties starten campagne tegen zweeftrein	23-9-2003
Kabinet schrijft prijsvraag uit voor Zuiderzeelijn: bedrijven kunnen magneetzweefbaan aanleggen	5-5-2004
Staten van Groningen, Noord-Holland en Drenthe achter Zuiderzeelijn Na de Staten in Drenthe en Noord-Holland stemmen nu ook Provinciale Staten van Groningen in met de samenwerkingsovereenkomst Zuiderzeelijn	16-7-2004
'Aanleg Zuiderzeelijn nog niet zeker'	2-9-2004
Zuiderzeelijn: Volksraadpleging in drie noordelijke provincies	8-9-2004
CDA Statenlid: PvdA heeft de hoop op Zuiderzeelijn opgegeven De PvdA in de Tweede Kamer lijkt de hoop op een Zuiderzeelijn of een magneettrein naar Groningen te hebben opgegeven	12-10-2004
Alders: 'Nut en noodzaak Zuiderzeelijn wel degelijk aangetoond'	15-12-2004
Zuiderzeelijn in geding; onderzoekscommissie ziet geen meerwaarde in hogesnelheidsverbinding	16-12-2004
Alders veegt vloer aan met conclusies commissie-Duivesteijn; stuurgroep komt met tegenrapport	18-1-2005

Alle Noordelijke Provinciale Staten pal achter Alders en Zuiderzeelijn 31-1-2005

Alders: 'Kabinet voorzichtiger, maar Zuiderzeelijn niet afgeschreven' 24-3-2005

3.3 Politieke standpunten door de jaren

Om een globaal overzicht te geven is hieronder een tabel uiteengezet waarin de verschillende voor- en tegenstanders in de tijd zijn uitgezet. Dit zijn gemiddelden en er kan niet direct een waarde aan gekoppeld worden; het is een indicatie die is bedoeld om inzicht te verschaffen in de verschillende standpunten zoals die op regionaal en nationaal niveau in de afgelopen decennia aan de orde zijn geweest.



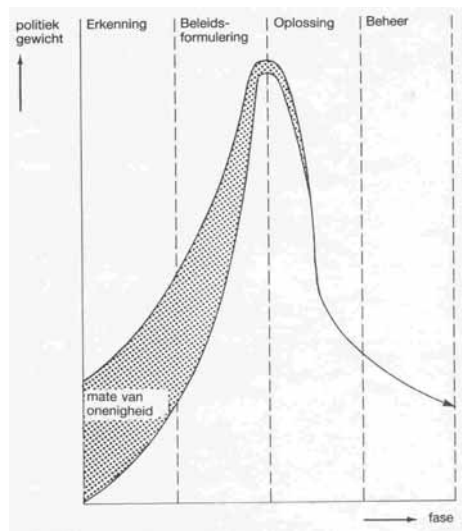
Figuur 4: draagvlakverloop⁶

— Gemiddelde politieke mening Noord Nederland
 - - - Gemiddelde lijn politieke mening tweede kamer
 — Lijn kabinet

⁶ Gegevens TCI, 2004

Het kabinet Kok heeft in 1998 de toezegging gedaan dat de Zuiderzeelijn aangelegd zou worden. Niet op basis van een kosten-batenanalyse maar indirect gebaseerd op de conclusies van de commissie Langman. Voor dit besluit bestond destijds in de tweede kamer brede steun. Het kabinet Balkenende 1 heeft deze toezegging overgenomen en ook Balkenende 2 steunt het plan formeel nog steeds. De tweede kamer daarentegen is naar aanleiding van de onderzoeksresultaten van de Tijdelijke Commissie Infrastructuur (TCI) omgeslagen en is door de bank genomen geen voorstander meer.

Voor Noord Nederland geldt dat de deze tot 2003 globaal sterk voorstander was. Sinds 2003 heerst binnen de provincie Fryslân wat minder enthousiasme, vooral voor de magneetweefbaanvariant.



De figuur hiernaast geeft het gebruikelijke verloop van inbreng van een onderwerp tot besluit weer. In het geval van de Zuiderzeelijn heeft deze beweging zich al enkele malen voor gedaan, echter tot een definitief besluit is het nog niet gekomen. Elke keer wanneer het politieke gewicht toeneemt en het bijna tot een besluit komt, valt het weer terug naar een begintoestand. Dit is te wijten aan het feit dat de partijen niet zoals in de figuur hiernaast nader tot elkaar komen naarmate het politieke gewicht toeneemt, maar de mate van onenigheid dermate groot blijft dat er geen oplossing mogelijk is en het geheel dus terug valt. Het politieke gewicht is dan tijdelijk afzwakt totdat er weer een nieuwe discussie wordt opgestart.

Figuur 5: Politieke cyclus,
Bron:

Bijlage 4: Beleid Noord Nederland

Diverse overheden houden zich onder andere bezig met het maken van beleid. Dit beleid is vaak verdeeld, net als de diverse overheden, in sectoren. In dit geval gaat het voornamelijk om de ruimtelijke en de economische overheidsonderdelen. Op landelijk niveau wordt dit beleid ontwikkeld door de ministeries Economische zaken, VROM en Verkeer en Waterstaat. Deze ministeries hebben een aantal beleidsdocumenten voortgebracht waarin de hoofdlijnen zijn vastgelegd. Dit zijn de volgende stukken:

Nota Ruimte	VROM
Pieken in de Delta	E Z
Mobiliteitsnota	V en W

Hierbij geldt voor de Nota Mobiliteit dat het een uitwerking is van de Nota Ruimte, opgesteld in samenspraak met de decentrale overheden.

Op regionaal niveau in Noord Nederland zijn er door het SNN beleidslijnen vastgesteld uitgestippeld. Deze zijn vastgelegd in de beleidsnota "Kompass voor het Noorden". In dit hoofdstuk worden de diverse beleidslijnen kort op een rij gezet om een beeld te creëren van hoe "men" de toekomst voor Noord Nederland ziet. Om duidelijk te maken wat er dient te gebeuren om de beleidsdoelen te verwezenlijken is het van belang te weten hoe de huidige situatie van dit landsdeel is. Vandaar dat deze omschrijving eerst aan bod komt. Hierna worden de verschillende beleidsdocumenten nader toegelicht.

4.1 Kennismaking Noord Nederland

Om een goed beeld te krijgen volgt hieronder een korte omschrijving van de regio en haar kenmerken.

Noord Nederland behelst de provincies Groningen, Fryslân en Drenthe en is een plattelandsregio waar ongeveer 1,7 miljoen mensen wonen. De regio behelst aan oppervlakte 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



Figuur 6, bron: <http://www.bosatlas.nl/wandkaarten/images/NEDERLAND.JPG>

gebied wonen (Pieken in de Delta). Deze dunbevolktheid en spreiding zijn ook terug te vinden op een bodemgebruikkaart zoals hier naast is afgebeeld. 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 groot deel een producerende economie is, in tegenstelling tot veel andere delen van Nederland waar veel meer een verschuiving heeft plaats gevonden richting een kennis- en diensten economie. Een ander structurelement is het relatief hoge aandeel midden- en kleinbedrijf in Noord Nederland (Pieken in de Delta). Sinds 1992 zijn de drie noordelijke provincies bestuurlijk verenigd in het Samenwerkingverband Noord Nederland (SNN). In SNN-verband ontwikkelt het Noorden gezamenlijk beleid probeert men een gezamenlijk standpunt richting Den Haag in te nemen om zo de Noordelijke belangen sterker te kunnen vertegenwoordigen. Dit is nader beschreven in paragraaf 4.3, waar nader wordt ingegaan op het beleid zoals dat vanuit Noord Nederland gevoerd wordt.

4.2 Landelijk beleid

Zoals in de inleiding van dit hoofdstuk reeds is vermeld wordt het rijksbeleid door verschillende ministeries verzorgd. Hieronder volgt per beleidsdocument op hoofdlijnen de inhoud voor zover dit relevant is voor het onderzoek.

Nota Ruimte

De nota bevat, in overeenstemming met het Hoofdlijnenakkoord van het kabinet, de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land

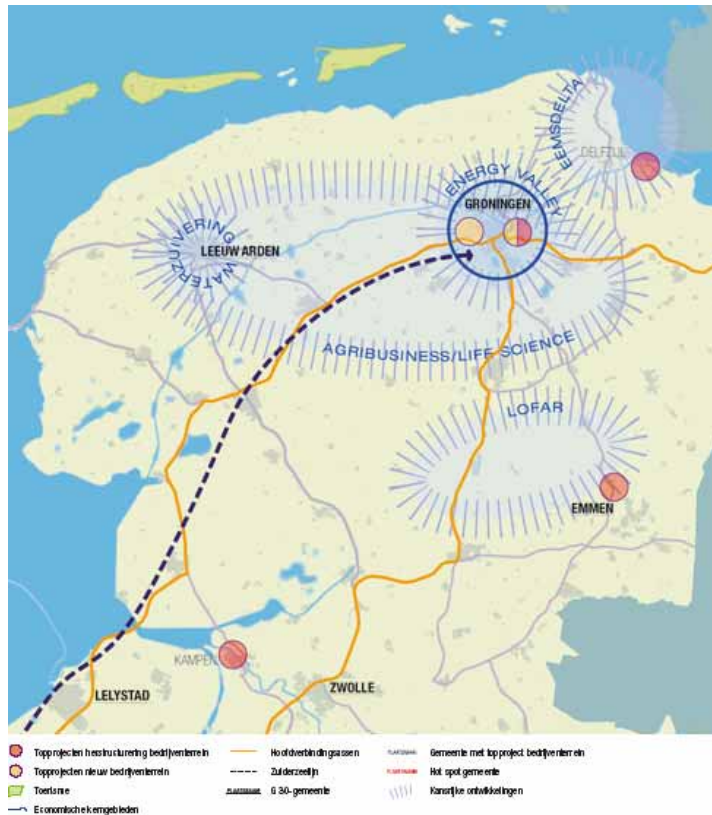
- Versterking van de internationale concurrentiepositie
- Krachtige steden en vitaal platteland
- Borging en versterking van (inter)nationale ruimtelijke waarden
- Borging van de veiligheid

“Het rijk wil verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen. ‘Bundeling van verstedelijking en infrastructuur’ en ‘organiseren in stedelijke netwerken’ zijn de beleidsstrategieën die het rijk hanteert voor economie, infrastructuur en verstedelijking. De daaruit afgeleide beleidsdoelen zijn: ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, versterking van de economische kerngebieden, verbetering van de bereikbaarheid, verbetering van de leefbaarheid en sociaal-economische positie van steden, bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden, behoud en versterking van de variatie tussen stad en land, afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding, en waarborging van milieukwaliteit en veiligheid.” (Bron:<http://www2.vrom.nl/notaruimte/0105010000.html>)

Nota Mobiliteit

Zoals eerder vermeld is de Nota Mobiliteit een uitwerking van de Nota Ruimte. Het betreft hier voornamelijk de ruimtelijke reservering voor de in te passen infrastructuurprojecten. Het is een nationaal verkeer- en vervoersplan op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer (1998) en is de opvolger van het huidige Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2).

Pieken in de Delta



Deze nota concentreert zich op kansen in Nederland en dan vooral op de stedelijke netwerken. “Het benutten van de economische kansen in alle regio’s” aldus de Nota zelf. Nederland is in de nota opgedeeld in zes landsdelen waarvan Noord Nederland (Groningen, Fryslân, Drenthe) er een van is.

Voor Noord Nederland gelden, zoals op de figuur hierboven is terug te vinden, de volgende punten als de zogenaamde “pieken”:

- Multisensorsystemen (Lofar)
- Energiekluster (Energy Valley)
- Life Science

4.3 Regionaal Beleid

De commissie Langman heeft in 1998 na een uitgebreide analyse advies aan de regering uitgebracht over de toekomst van Noord Nederland. Dit heeft geleid tot een meerjarenprogramma waarin de hoofdmodus is het economisch faseverschil tussen Noord Nederland en de rest van Nederland terug te dringen. Op basis hiervan is een aantal beleidsstukken opgezet. De belangrijkste hiervan vanuit het noorden bekeken is “Kompas voor het Noorden”. Hieronder wordt de op grote lijnen de inhoud van dit beleidsdocument weergegeven.

SNN en beleidsdocumenten

Het Samenwerkingsverband Noord Nederland (SNN) is een samenwerkingsverband tussen de provincies Groningen, Fryslân en Drenthe. “In SNN-verband ontwikkelt het Noorden gezamenlijk beleid en onderhandelt met het kabinet over zaken die het hele

Noorden aangaan. Kerntaak is het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland" (SNN-online, 12-12-2005). Dit beleid is weergegeven in "**Kompas voor het Noorden**", gericht op ontwikkelingen in de periode tussen 2000 en 2006. De hoofddoelen van het Kompas zijn het creëren van een verbeterd investeringsklimaat, een gunstiger imago en een beter functionerende arbeidsmarkt. "Daarnaast zijn er aanzienlijke kwalitatieve effecten in de zin van verbetering van de leefomgeving in de steden en in het landelijk gebied, behoud en versterking van landschappelijke, natuur- en milieuwwaarden versterking van de voorzieningenstructuur" (Kompas, 1999, p. 48). In het Kompas komt ook de termen mal en contramal naar voren. Deze impliceren een structurering en intensivering van Noord Nederland rond enkele (regionale) economische centra en het ontzien van het landelijk gebied. Het Kompas is in 2003 geëvalueerd en als bijgesteld met "Kompas op koers, het 'Kompas voor het Noorden' geijkt" tot gevolg.

De "**Strategische agenda**" is het vervolg op de het Kompas (2003-2006). Deze richt zich op de periode 2007-2013. Dit vervolg richt zich op drie beleidsvelden, te weten: vitaal platteland, stedelijk vestigingsklimaat en vitaal platteland. Een uitwerking van hiervan is "*De koers verlegd*" welke zich meer toespitst op een overgang een producerende industrie naar een kenniseconomie.

De koers verlegd *Transitieprogramma*

Pieken in de Delta

- *Multisensorsystemen*
- *Energiekluster*
- *Watercluster*

Zeven Noord-Nederlandse speerpunten

- *Life-sciences / nanotechnologie*
- *Agribusiness*
- *Toerisme*
- *ICT*
- *Zorg*
- *Chemie*
- *scheepsbouw*

Gebiedsvisie Groningen, Fryslân, Drenthe, Flevoland

In het kader van de hernieuwde en geactualiseerde discussie over nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn als snelle openbaarvervoer verbinding tussen Randstad, Flevoland en Noord Nederland is een gebiedsvisie opgesteld. De gebiedsvisie zal door het rijk betrokken gaan worden in de opstelling van de structuurvisie Zuiderzeelijn. In de gebiedsvisie wordt uitgegaan van "voortzetting van jarenlang consequent ruimtelijk economisch beleid, waar de aanleg van de Zuiderzeelijn een onderdeel van uitmaakt." De hoofdlijnen zoals ze zijn verwoord worden hier volgens de structuur van de gebiedsvisie samengevat weergegeven. Eerst Ambitie en Beleid, waarin de lijnen zijn uitgezet. Vervolgens Economie en Wonen, De rol van stedelijke netwerken, het Europees perspectief en tot slot Consistent beleid.

Ambitie en Beleid

"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. Deze kwaliteiten bieden

mogelijkheden 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.

Vergelijkbaar met de verstedelijkingssassen 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.

“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 verstedelijkingdruk op de Noordvleugel) en draagt bij aan een ruimtelijk en sociaal evenwichtig opbouw van Nederland.” Het Zuiderzeelijntraject maakt ook onderdeel uit van de Noordelijke OntwikkelingsAs (NOA) welke de Randstad verbindt met Noord- en Oost-Europa en kan deze as dus ook versterken.

Economie en Wonen

“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.”

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.

“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.”

Het Europees perspectief

Noord Nederland wordt gezien als schakel tussen 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-Oresundregio 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 overigens wel van belang dat de regio meer wordt dan alleen een doorvoerregio tussen de Randstad en Noordoost Europa.

Consistent beleid

De onderbouwing zoals deze wordt gegeven in de gebiedsvisie is grotendeels een voortzetting van reeds gevoerd beleid zoals is voortgekomen uit het Langman-akkoord in 1998 om te komen tot een structurele versterking van de economische structuur van

Noord Nederland. "De kracht van een snelle verbinding van Schiphol naar Almere en Groningen zit in het feit dat deze bijdraagt aan alle doelstellingen tegelijkertijd:

- Een verbetering van de bereikbaarheid van het Noorden en de Noordvleugel
- De positionering van het Noorden en van het nationaal stedelijk netwerk
- Groningen-Assen op de as Amsterdam-Hamburg
- Versterking van de regionaal economische structuur van het noorden en wel op een dusdanige wijze, dat de huidige kernkwaliteiten van het noorden worden behouden en versterkt
- Het leveren van een bijdrage aan het verbeteren van het evenwicht in de sociaal economische situatie en de ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland
- Een snelle OV-verbinding als structurerend element in de verdere ruimtelijke ontwikkeling van de as Schiphol-Amsterdam-Almere
- Verbetering van de verbinding Flevoland met het noorden
- Almere door het te ontsluiten met een openbaar vervoersysteem van een hoog kwaliteitsniveau, een meer gelijkwaardige positie geven ten opzichte van de andere steden binnen de Randstad

Filename: appendices
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: 4/2/2007 3:14:00 PM
Change Number: 2
Last Saved On: 4/2/2007 3:14:00 PM
Last Saved By: PUiK
Total Editing Time: 2 Minutes
Last Printed On: 8/20/2007 11:40:00 AM
As of Last Complete Printing
Number of Pages: 20
Number of Words: 6.438 (approx.)
Number of Characters: 36.697 (approx.)