

Economische betekenis spoorlijn Harlingen-Leeuwarden

Boemeltje of aansluiting op Hanze-netwerk?

Leeuwarden, juli 2004

*Bureau voor beleidsonderzoek
en –ondersteuning*

www.bureaubeleidsonderzoek.nl

Postbus 2523

8901 AA Leeuwarden

info@bureaubeleidsonderzoek.nl

06 46213983

VOORWOORD

In dit rapport wordt verslag gedaan van een onderzoek naar de economische betekenis van de spoorlijn Harlingen-Leeuwarden. Een spoorlijn die naast een puur regionale vervoersbetekenis bij veel mensen vooral bekend zal zijn vanwege het vervoer richting de Waddeneilanden. Ondergetekende herinnert zich in elk geval de vakanties als kind op Terschelling die in feite al begonnen met de treinreis in het 'boemeltje'.

In de provincie Friesland is discussie ontstaan over het mogelijk opheffen van de spoorlijn. Kort gezegd, is het idee van opheffen dat het vervoer net zo goed met een hoogwaardige bus kan en dat daardoor financiële middelen vrijgemaakt worden. Tot nu toe ontbreekt een goed overzicht van alle voor en nadelen van de spoorlijn. In dit rapport worden de voor- en nadelen op een rijtje gezet op basis van een brede welvaartseconomische benadering.

Het onderzoek is uitgevoerd op initiatief van en in opdracht van de Kamer van Koophandel Friesland. Dank gaat uit naar Klaas van den Berg en Piet Boomsma voor hun commentaar op eerdere versies van dit rapport en voor de vruchtbare gedachteswisselingen over het onderwerp.

Engbert Boneschansker

INHOUD

1	AANLEIDING, DOEL EN AANPAK	7
2	DE SPOORLIJN	11
3	(WELVAARTS)ECONOMISCH KADER	
3.1	Inleiding	17
3.2	Benadering op basis van kosten-batenanalyse	17
3.3	Beoordeling busalternatief	21
4	RUIMTE, ECONOMIE EN VERVOER WESTERGOZONE	
4.1	Inleiding	25
4.2	Economie en vervoer Westergozone en Harlinger haven	25
4.3	Regionaal-economische ontwikkelingen	31
4.4	Gevolgen voor spoorvervoer	32
5	(INTER)NATIONALE TRENDS GOEDERENVERVOER	
5.1	Inleiding	33
5.2	Ontwikkeling vervoersstromen	33
5.3	Ontwikkelingen op logistieke gebied	36
5.4	Ontwikkelingen (concurrentie)verhoudingen tussen modaliteiten	37
5.5	Gevolgen voor Harlinger haven en spoorvervoer	39
6	EVALUATIE EN SCENARIO'S	
6.1	Inleiding	41
6.2	Maatschappelijke kosten en baten	41
6.3	Ontwikkelingen economie en vervoer	43
6.4	Scenario's	44

1 AANLEIDING, DOEL EN AANPAK

Aanleiding

In 2003 is vanuit ondernemers in Noordwest Fryslân het idee – Project Spoorloos – geopperd om de spoorverbinding Harlingen-Leeuwarden op te heffen.¹ De directe aanleiding was dat vanwege veiligheid mogelijk forse investeringen in met name ongelijkvloerse kruisingen nodig zouden zijn. Investerings zouden moeten worden gedaan in de spoorweg vanwege de ontsluiting van woningen en bedrijven in met name Franeker, de verbreding van de A31 (Zurich-Midlum) en de aanleg van de Haak om Leeuwarden. Opheffing van de spoorlijn zou die investeringen onnodig maken en zo financiële middelen besparen, die vervolgens ingezet zouden kunnen worden voor andere investeringen in de (bereikbaarheid van de) regio.

In het verlengde van het idee van opheffing is eind vorig jaar verscheen ook een rapport verschenen van Goudappel Coffeng in opdracht van de Provincie Fryslân over de spoorlijn.² In die *quick scan* werd vanuit een (openbaar-)vervoerkundige optiek gepleit voor vervanging van de trein door de bus. Volgens het onderzoek van Goudappel Coffeng kan een busverbinding worden ontwikkeld die de voordelen van trein en bus integreert: flexibel en relatief goedkoop (zoals een normale bus) én snel (zoals een trein).³ Ook in dat rapport stond een financiële analyse centraal. Beide rapporten hebben tot nogal wat discussie geleid in de regio.⁴

Het rapport Project Spoorloos gaat vooral in op de financiële aspecten. Vanuit een financieel oogpunt is het echter de vraag of opheffing van de spoorverbinding middelen vrij maakt voor andere bereikbaarheidsinvesteringen. Bijvoorbeeld de subsidie op de spoorverbinding voor de exploitatie van het openbaar vervoer, is een voor het openbaar vervoer geormerkte subsidie. Over de studie van Goudappel Coffeng kan worden opgemerkt dat het in feite een partiële studie is. In de studie wordt een aantal busalternatieven gepresenteerd, *gegeven* de opheffing van de trein. Naar de effecten voor de exploitatie van de spoorverbinding indien de (concurrerende) buslijnen vervallen is niet gekeken.

Naast de financiële en openbaar-vervoersinvalshoek is er tot nu toe niet vanuit een bredere (economische) invalshoek naar de spoorlijn gekeken. De Kamer van Koophandel Friesland vindt dat, om tot een afgewogen oordeel te komen, de spoorlijn ook vanuit een economische invalshoek onderzocht moet worden. De Kamer wil een dergelijk onderzoek gebruiken om tot eigen oordeelsvorming te komen en als input voor de discussie bij gemeenten, provincie en ondernemers.

Doel en aanpak

In dit rapport staat een dergelijke brede, economische aanpak centraal. Doel van de studie is om inzicht te geven in de economische betekenis van de spoorlijn Harlingen-

¹ Zie het rapport Project Spoorloos van de Ondernemersfederatie Noordwest Friesland.

² Openbaar-vervoerverbinding Leeuwarden-Harlingen, Quick scan, Goudappel Coffeng, i.o.v. de Provincie Fryslân, Deventer, 2003.

³ In de studie wordt dit de 'Harlingen expresse' genoemd.

⁴ Zie bijvoorbeeld www.viev.nl/Page.

Leeuwarden, waarbij economisch moet worden opgevat in termen van het brede economische welvaartsbegrip. Het brede economische welvaartsbegrip benadert de effecten van een investering vanuit de veranderingen in de welvaart van alle betrokkenen. Daarbij wordt dus niet alleen vanuit een puur financiële invalshoek gekeken, maar worden alle mogelijke effecten voor alle mogelijke betrokkenen meegenomen.⁵ De welvaartstheoretische benadering vormt de basis voor kosten-batenanalyses die vaak bij infrastructuurprojecten wordt uitgevoerd.

De analyse vindt plaats vanuit een lange termijn benadering, zodat rekening kan worden gehouden met trends op regionaal en (inter)nationaal niveau die van invloed zijn op de sociaal- en ruimtelijk-economische ontwikkeling. Uitgangspunt is niet alleen het vervoer – personen- en goederenvervoer – maar ook de daarmee in verband staande ruimere economische ontwikkeling die op de knooppunten (met name Harlingen haven en Leeuwarden) plaatsvindt.

Een volledige kosten-batenanalyse wordt niet uitgevoerd, om redenen van tijd en kosten. De studie kan het beste worden getypeerd als een *quick scan* die de elementen die van belang zijn voor het beoordelen van de economische betekenis van de spoorlijn op een rij zet. Kern vormt de vergelijking van de mogelijke welvaartsontwikkeling met en zonder spoorlijn. Praktisch gezien gaat het vooral om het geven van inzicht in de beperkingen en mogelijkheden (kansen) voor de spoorlijn. De analyse is noodgedwongen grotendeels kwalitatief van aard.

De onderzoeksvragen kunnen meer concreet als volgt worden weergegeven:

- Hoe ziet een kosten- en batenoverzicht van de spoorlijn vanuit een (welvaarts)economische benadering eruit?
- Welke fysiek-ruimtelijke kansen en beperkingen zijn er voor de spoorlijn?
- Welke kansen en beperkingen geven ruimtelijk-economische ontwikkelingen op regionaal niveau?
- Welke kansen en beperkingen geven ontwikkelingen binnen het (goederen)vervoer, zoals trends in vervoerstromen, logistiek en modaliteitskeuze?

De aanpak is als volgt. Hierna wordt eerst ingegaan op de spoorlijn zelf (hoofdstuk 2). Speciale aandacht zal worden gegeven aan de situatie rond de spoorlijn in Harlingen, Franeker en Leeuwarden. De infrastructuur zelf begrenst de mogelijkheden van het gebruik van de spoorlijn. Daarbij wordt ook (globaal) aangegeven in welke mate er investeringen nodig zijn om ontwikkelingen mogelijk te maken. Dit hoofdstuk geeft met name antwoord op de vraag welke fysiek-ruimtelijke beperkingen en kansen er zijn.

Vervolgens wordt het welvaartseconomische kader gegeven (hoofdstuk 3). Op basis van een aan kosten-batenanalyse ontleend schema wordt aangegeven welke partijen (welvaarts)effecten ondervinden van (het opheffen van) de spoorverbinding. Daarbij zij aangetekend dat opheffen van de spoorverbinding, dus van de treindienst, nog niet betekent dat de spoorlijn zelf (direct) verdwijnt. Het is denkbaar dat de treindienst vervalft, maar de infrastructuur blijft liggen. Dit hoofdstuk geeft antwoord op de vraag hoe vanuit een (welvaarts)economische benadering een beoordeling van de spoorlijn eruit ziet.

⁵ Het welvaartsbegrip wordt theoretisch uitgedrukt in de gevolgen voor het consumenten- en producentensurplus. Een bepaalde maatregel (bijvoorbeeld ene infrastructuurproject) leidt tot een efficiencyverbetering. Die efficiencyverbetering betekent dat mensen meer kunnen produceren en/of consumeren met de zelfde middelen, dan wel dat hetzelfde kan worden geproduceerd of geconsumeerd met minder middelen. In het laatste geval komen middelen vrij voor andere productie of consumptie. In beide gevallen neemt het producenten- of consumentensurplus toe.

In een volgende stap wordt ingegaan op enkele relevante ontwikkelingen op regionaal-economisch, logistiek en vervoersvlak (hoofdstuk 4). In dit hoofdstuk komen de beperkingen en kansen aan de orde die regionaal-economische ontwikkelingen en trends in vervoerstromen, logistiek en modaliteitskeuze geven. Daarbij wordt ook gekeken naar de huidige ruimtelijk-economische situatie en wordt ingegaan op het huidige vervoer van en naar de Harlinger haven.

In een laatste stap worden conclusies getrokken en wordt een aantal scenario's van het gebruik van de spoorlijn geschetst (hoofdstuk 5).

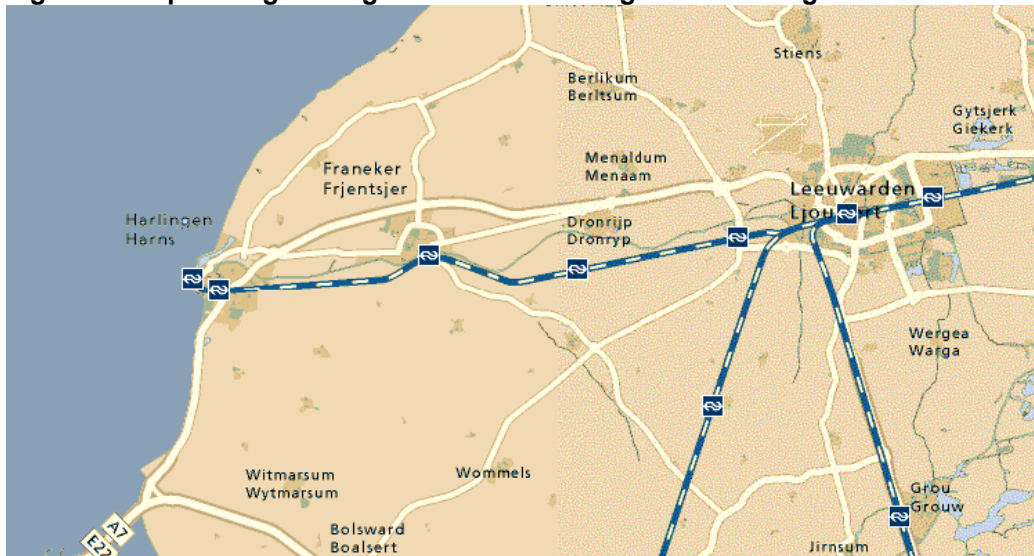
2 DE SPOORLIJN ('Dat onze provincie hier door moge bloeijen')

In dit hoofdstuk staat een beschrijving van de huidige spoorlijn en de directe omgeving ervan. Daarmee worden de fysiek-ruimtelijke kansen en beperkingen aangegeven.

Eerste spoorlijn in Noord-Nederland⁶

De spoorweg Harlingen-Leeuwarden vormt samen met het Van Harinxmakanaal en de A31 de infrastructurele as van de Westergozone.⁷ Vanuit Leeuwarden zijn er spoor-, water- en snelwegverbindingen richting Groningen en richting Zwolle en verder. Vanuit Harlingen zijn er snelwegverbindingen naar de Randstad via de Afsluitdijk en naar Sneek en verder. Vanuit Harlingen haven zijn er zeevaartverbindingen.

Figuur 2.1: Spoorweg Harlingen-Leeuwarden en gebied Westergozone



Bron: NS

De spoorlijn Harlingen-Leeuwarden is de eerste spoorlijn die in Noord-Nederland werd aangelegd. Op 14 oktober 1863 werd de spoorlijn Harlingen-Leeuwarden feestelijk geopend als eerste van het zogeheten Noordernet van de Staatsspoorwegen. In de Friesche Courant werd geschreven 'Dat onze provincie hier door moge bloeijen en wij allen (...) hier van genoeg en vreugde mogen smaken.' De feestelijke opening werd bijgewoond door vierhonderd genodigden, onder wie het vrijwel voltallige kabinet Thorbecke.⁸ De trein rijdt dan drie keer per dag.⁹

⁶ Dit gedeelte is grotendeels ontleend aan *Noorderbreedte*, themanummer Sporen door het Noorden (bron: www.noorderbreedte.nl).

⁷ De Westergozone omvat de gemeenten Harlingen, Franekeradeel, Menaldumadeel en Leeuwarden.

⁸ Een andere bron noemt overigens alleen de ministers van Binnenlandse Zaken en van Oorlog (bron: www.oud-harlingen.nl).

Een belangrijke reden voor de aanleg was de aansluiting op de veerdienst Harlingen-Amsterdam, die overigens alleen 's zomers voer. Na de voltooiing van de Afsluitdijk is de veerdienst naar Amsterdam en Enkhuizen opgeheven. De stoomlocomotief bleef tot ver na de Tweede Wereldoorlog in bedrijf. Pas in 1953 kwam 'de Blauwe Engel', een dieseltrein, en in 1983 werd deze vervangen door de Wadloper.¹⁰

Figuur 2.2: Harlingen, 1970



Bron: www.nicospilt.com

Met de toename vanaf vooral de zestiger jaren van het toerisme richting de Waddeneilanden kreeg de spoorlijn, naast het regionale personenvervoer, een functie in het vervoer van toeristen voor de boten naar Vlieland en Terschelling. Ook was er enige overslag op het emplacement aan de Willemshaven. Verder maakte de VAM gebruik van de spoorlijn vanaf Harlingen.

Huidige vervoer

De spoorweg Harlingen-Leeuwarden speelt op dit moment een bescheiden rol in het totale personenvervoer in de regio. De spoorverbinding Leeuwarden-Harlingen haven kent een dienstregeling van twee keer per uur vanaf ongeveer 8 uur 's morgens tot 8 uur 's avonds.¹¹ Het aantal reizigers op een werkdag is gemiddeld 2.300.¹² Het betreft vooral reizigers tussen Harlingen/Harlingen haven en Leeuwarden en voor een deel ook tussen Franeker en Leeuwarden. De spoorlijn wordt voor een belangrijk deel gebruikt door forensen en scholieren. Het aantal reizigers van en naar Deinum en Dronrijp is minimaal.

⁹ Van Leeuwarden 6.30, 12.00, 4.00 uur; van Harlingen, 8.15, 2.30, 5.15 uur. Tarief 1e klas fl. 1,50, 2e fl. 1,05, 3e fl. 0,65. Bron: www.oud-harlingen.nl.

¹⁰ Harlingen zag vanaf 1955 op zaterdagen ook een nieuwe trein in het vakantie seizoen naar de haven rijden. Het waren treinen met Duitse rijtuigen die rechtstreeks vanuit het Ruhrgebied naar Harlingen reden en vanaf Groningen getrokken werden door een diesellocomotief. Zij waren alleen toegankelijk voor Duitse toeristen naar de Waddeneilanden.

¹¹ Alle treinen rijden door naar Harlingen haven.

¹² Bron: Quick scan Goudappel Coffeng.

De ligging van station Dronrijp buiten het dorp speelt daarbij een rol. Deinum ligt dicht bij Leeuwarden, zodat daar de fiets een prominente rol in verhouding tot de trein zal spelen. Het aantal toeristen richting Terschelling en Vlieland dat – vooral in de zomermaanden – gebruik maakt van de lijn vormt naar schatting ongeveer 15% van het totale aantal reizigers (vooral op vrijdag en zondag).¹³ Er komen in totaal ruim 500.000 toeristen per jaar naar Harlingen om over te steken naar Vlieland en Terschelling.

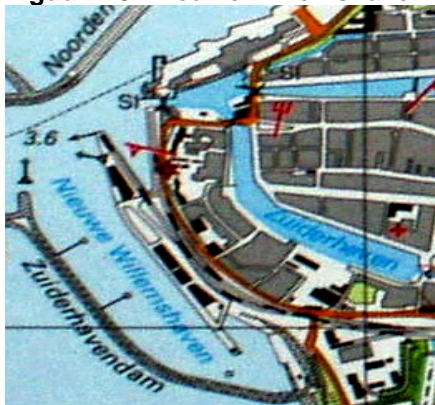
De bescheiden positie van de lijn heeft niet alleen te maken met de in het algemeen bescheiden concurrentiepositie van het spoorvervoer ten opzichte van met name de auto. De opzet van het openbaar vervoer in de regio is ook dusdanig dat er naast de treinverbinding ook goede busverbindingen tussen Harlingen/Franeker en Leeuwarden zijn. Met name vanaf Franeker heeft de reiziger ook de keuze uit busverbindingen. Bussen hebben voor de reiziger het voordeel van korte afstanden tot de haltes en relatief grote flexibiliteit.¹⁴

De spoorweg Harlingen-Leeuwarden wordt op dit moment niet gebruikt voor het vervoer van goederen. Gezien de ligging van de meeste havengerelateerde bedrijven in Harlingen – aan de noordkant waar de spoorlijn niet is gesitueerd – is dat niet zo verwonderlijk.

Harlingen haven

De spoorlijn eindigt in Harlingen haven. Aan de zuidkant van de haven is vlakbij het havenplein een klein station, voornamelijk voor reizigers naar Vlieland en Terschelling.¹⁵ Naast het perron liggen er aan de Nieuwe Willemshaven nog enkele (oude) aftakkingen van de spoorlijn – vanaf de spoorwegovergang Westerzeedijk – die samen een klein emplacement vormen (in totaal vier spoorlijnen breed). Ook ligt er nog een aftakking zuidelijk van dezelfde spoorwegovergang. De lijnen op het emplacement zijn allang niet meer in gebruik en ook niet meer aangesloten op de spoorlijn. In feite kunnen ze niet meer worden gebruikt voor spoorvervoer. Ook de bedrijfsgebouwen bij het emplacement maken een nogal vervallen indruk.

Figuur 2.3: Nieuwe Willemshaven



¹³ Bron: www.noorderbreedte.nl.

¹⁴ Flexibiliteit wil zeggen dat een reiziger reizen met verschillende herkomst en bestemming en afstand kan maken; bij de bus is het aantal mogelijke reizen afhankelijk van de routes veel groter dan bij de trein.

¹⁵ Vanaf het station moeten reizigers nog zo'n 150 meter lopen naar de passagiersterminal.

Aan de Nieuwe Willemshaven is een klein aantal bedrijven gevestigd. Onder andere is er Houtimport Hubert Jans gevestigd en zijn enkele gebouwen in gebruik bij Kuhlman Repro Shipping. De laatste heeft de hoofdvestiging aan de noordelijke haven. Ook staan er twee kranen voor overslag. Een deel van de gebouwen aan de Nieuwe Willemshaven is in gebruik als parkeerplaats. Er is ook een duikbedrijf gevestigd.

(Hernieuwd) gebruik in de toekomst van het emplacement aan de Nieuwe Willemshaven voor het goederenvervoer is in beginsel niet mogelijk. Dit heeft te maken met milieuregulering, en in het bijzonder geluidshinder. Het emplacement is gevestigd naast een woonwijk; de spoorlijn zelf loopt met name aan de oostkant van Harlingen vlak langs een woonwijk. Bedacht moet worden dat goederenspoorvervoer vooral 's nachts plaatsvindt.

Figuur 2.4: Harlingen



Daar komt bij dat de ruimtelijke inrichting van het gebied inmiddels gericht is op stedelijke ontwikkeling (woningen en winkels).¹⁶ De verhoging van de waterkering langs de Willemshaven is aanleiding voor de gemeente om naar de inrichting van het hele gebied te kijken, naast de stadsvernieuwing die al in het havengebied plaatsvindt.¹⁷ De havengebonden bedrijvigheid bij de Willemshaven wordt in dat kader afgebouwd. De kades komen dan vrij voor de bruine vloot (recreatie).¹⁸ Mogelijk wordt de ligging van het station in het kader van de plannen verplaatst.

¹⁶ Bron: gemeente Harlingen.

¹⁷ Het is het enige stuk dijk dat nog moet worden opgehoogd in het kader van de Deltawet.

¹⁸ Voor de toekomst zijn er ook plannen om eventueel de passagiersterminal voor reizigers van en naar Vlieland en Terschelling te verplaatsen naar de Willemshaven.

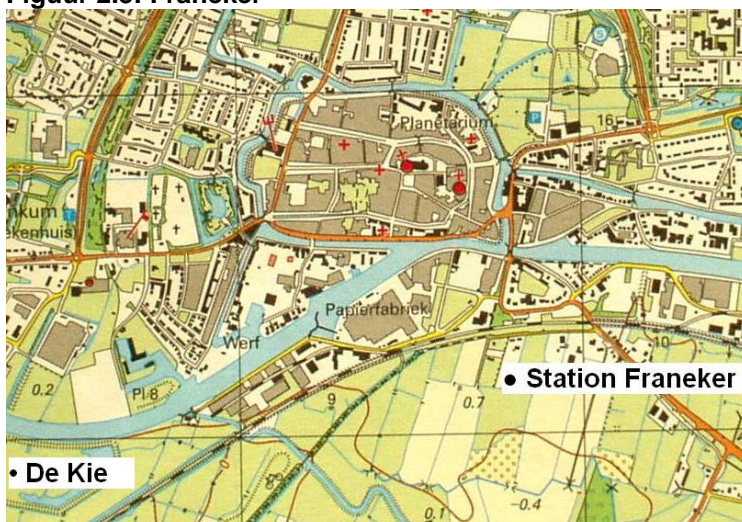
Een en ander betekent dat er geen ruimte meer is voor overslag en industrie in de buurt van het eindpunt van de spoorlijn. Aanhaken van industrie en spooroverslag zou mogelijk wel meer landinwaarts, ten oosten van Harlingen gevonden kunnen worden. Op dit moment is dat echter niet in ruimtelijke plannen opgenomen.

De meeste bedrijven en de visserijhaven zijn gevestigd aan de (Nieuwe) Industriehaven aan de noordkant van Harlingen. Aan die kant bevinden zich ook de Tjerk Hiddessluizen die de verbinding met het Van Harinxmakanaal vormen. Bedrijven die aan de (noordelijke) haven gevestigd zijn, zijn onder meer scheepsbouwbedrijven en toeleveranciers, dienstverlenende bedrijven (bevrachters, vervoerders), een zoutfabriek, een betonfabriek en visserij en visverwerking. Ook vindt er overslag plaats van zand, grind en aardappelen. In belangrijke mate gaat het dus om direct met de zee- en binnenvaart verbonden bedrijven en vervoer en verwerking van bulkgoederen. Het noordelijke havengebied is niet ontsloten met de spoorlijn. Een eventuele nieuw aan te leggen noordelijke aftakking van de spoorlijn zou met omvangrijke infrastructurele kunstwerken, en dus (zeer) hoge kosten, gepaard gaan als gevolg van het kruisen van zowel het Van Harinxmakanaal als de weg N31/A31.

Franeker

De spoorlijn loopt langs de zuidkant van Franeker, waar ook het station is gesitueerd. In Franeker zijn twee (kleine) aftakkingen naar bedrijventerreinen. In ontwikkeling is het bedrijventerrein De Kie, ten zuidwesten van Franeker aan de zuidkant van het Van Harinxmakanaal. Er is geen aftakking naar dit nieuwe bedrijventerrein gepland. In tegenstelling tot de (Nieuwe) Industriehaven in Harlingen, liggen er voor een eventuele aftakking naar De Kie geen grote obstakels (geen kruising met het Van Harinxmakanaal of snelweg; wel met de ringweg Franeker). Als ten zuiden van Franeker ook woningbouw plaatsvindt, is er wel een probleem ten aanzien van goederenvervoer in verband met geluidshinder.

Figuur 2.5: Franeker



Leeuwarden

De spoorlijn eindigt bij station Leeuwarden. Voor de spoorlijn Harlingen-Leeuwarden doet zich het probleem voor dat een doorgaande treinverbinding naar het zuiden (richting Zwolle en verder) niet mogelijk is. Leeuwarden is voor de westelijk inkomende treinen een kopstation. Bij een doorgaande trein zou dus de loc verwisseld moeten worden.

Figuur 2.6: Leeuwarden



3 (WELVAARTS)ECONOMISCH KADER

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het beoordelingskader voor de spoorlijn, zoals dat vanuit de welvaartseconomie of kosten-batenanalyse wordt aangereikt. De analyses uit het eerder verschenen rapport Project Spoorloos en de quick scan worden in dat kader beoordeeld.

3.2 Benadering op basis van kosten-batenanalyse

Startpunt van het in kaart brengen van de economische betekenis is de vraag voor welke partijen de spoorlijn van belang is. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in gevolgen van het opheffen van de spoorlijn voor de exploitant(en), de reizigers, bedrijven, bewoners en 'derden'. Dit onderscheid is ontleend aan standaard kosten-batenanalyse.

Schema 3.1: Economische betekenis*

	Betrokken partij	Effect op ...	Effect bij opheffen spoorlijn
Direct	Exploitant	<ul style="list-style-type: none">• Resultaat vervoerder• Subsidie overheid• Infrabeheer/-eigenaar	<ul style="list-style-type: none">• verandering opbrengsten en kosten voor vervoerder• verschuiving ov-subsidie naar andere ov-modaliteit• minder onderhoudskosten/opbrengsten verkoop
	Reizigers	<ul style="list-style-type: none">• Reistijdwinst/-verlies• Reiskosten	<ul style="list-style-type: none">• effect op reistijd afhankelijk van reisalternatieven• effect op reiskosten afhankelijk van reisalternatieven
Indirect	Bedrijven	<ul style="list-style-type: none">• Vestigingsplaatskeuze• Imago	<ul style="list-style-type: none">• effect op vestiging van bedrijven in halteplaatsen• effect op imago van halteplaatsen
	Bewoners	<ul style="list-style-type: none">• Vestigingsplaatskeuze	<ul style="list-style-type: none">• effect op aantrekkelijkheid woonplaats, en dus op aantrekken van bewoners in en rond halteplaatsen
	'Derden'	<ul style="list-style-type: none">• Milieu, geluidshinder, barrièrewerking (externe effecten)	<ul style="list-style-type: none">• minder externe effecten door opheffen spoor; meer externe effecten door inzet alternatief vervoer (auto, bus)

* Van mogelijke andere effecten wordt hier verondersteld dat ze bij de spoorlijn Harlingen-Leeuwarden relatief gering zijn en niet onderscheidend genoeg ten aanzien van een situatie zonder spoorverbinding.

De exploitant:

- **Vervoerder**

Elke ingreep in de spoorlijn die leidt tot een verandering in de opbrengsten of kosten van de lijn heeft invloed op het bedrijfseconomisch resultaat van de vervoerder. Wat het effect van het opheffen van de spoorverbinding is op het bedrijfseconomisch resultaat van de vervoerder, is afhankelijk van de exacte opbrengsten-/kostenverhouding van de spoorlijn en van het alternatieve vervoer.¹⁹

- **Overheid**

De overheid is, als subsidiënt, (indirect) ook te beschouwen als de exploitant van de spoorlijn. Een verandering in de exploitatie heeft effect op de overheidssubsidie, omdat de overheid het verschil tussen opbrengsten uit kaartverkoop en de kosten vergoedt.²⁰ Voor de spoorlijn Harlingen-Leeuwarden gaat het om een bijdrage in de exploitatie van rond de 1,5 miljoen euro.²¹ De vervoerder en de overheid zijn ook betrokken als exploitant bij het busvervoer in de regio. Bij de exploitatie van het stads- en streekvervoer in Friesland gaat het om een bedrag van 26,5 miljoen euro.²² Een verandering in de exploitatie van de trein heeft gevolgen voor de exploitatie van de bus en vice versa. Zo zal bij het opheffen van de spoorlijn een deel van de treinreizigers overstappen op de bus. Voor zover de reizigers overstappen van de trein naar de bus, zonder dat daar extra kosten (door inzet van extra buscapaciteit) voor hoeven te worden gemaakt, verbetert de exploitatie van de bus en kan de exploitatiesubsidie aan de vervoerder omlaag voor die busverbinding (via onderhandeling met de vervoerder of aanbesteding). Hetzelfde geldt ook vice versa: als buslijnen worden geschrapt in het voordeel van het gebruik van de trein, verbetert de exploitatie van de trein. In beide gevallen kan met de vrijgekomen middelen beter of meer openbaar vervoer worden gerealiseerd. Die verandering kan een welvaartsverbetering inhouden voor de reizigers (zie hierna bij effecten voor de reizigers).

Puur in *financiële* termen betekent de eventuele opheffing van de spoorverbinding voor de overheid (Rijk dan wel provincie) in beginsel alleen een verschuiving van de subsidie. De subsidie van de overheid betreft een rijkssubsidie aan de provincie voor het regionale openbaar vervoer; de provincie geeft de subsidie door aan de vervoerder via een onderhandse gunning of aanbesteding. In beginsel moet het budget worden besteed aan het openbaar vervoer.²³ Bij opheffing van de spoorlijn kan dus hooguit ander openbaar vervoer worden bekostigd.

Overigens komt daarin wel een (kleine) verandering. In de BDU verkeer en vervoer (Brede Doeluitkering) die per 1 januari 2005 moet zijn ingevoerd, is de bestedingsvrijheid van regionale overheden groter dan in de huidige situatie. In de BDU wordt de subsidie voor de exploitatie van het openbaar vervoer gecombineerd met de subsidies voor infrastructuurprojecten (de zogenoemde GDU+), duurzaam

¹⁹ De exacte (bedrijfseconomische) opbrengsten en kostenverhouding is (alleen) bij de vervoerder bekend. Een schatting van de kosten van de exploitatie van de spoorlijn Harlingen-Leeuwarden komt uit op 3 miljoen euro per jaar (totale kosten; volgens Quick scan Goudappel Coffeng). Daartegenover staan reizigersopbrengsten en de openbaar-vervoersubsidie.

²⁰ De overheid vergoedt niet het verschil tussen de werkelijke kosten en opbrengsten, maar het verschil tussen (eventueel genormeerde) van tevoren afgesproken kosten- en opbrengstenniveaus.

²¹ Bron: Quick scan Goudappel Coffeng. Met de aanbesteding van de spoorlijnen Harlingen-Leeuwarden en Stavoren-Leeuwarden is in totaal een bedrag van 3,7 miljoen euro gemoeid (begroting provincie Fryslân 2004). De provincie is vrij om naast deze doeluitkering eigen (algemene) middelen in te zetten. Dat gebeurt overigens in de praktijk in Friesland niet.

²² Bron: begroting provincie Fryslân 2004.

²³ De rijkssubsidie voor het regionale spoorvervoer valt onder de rijksbijdrage voor exploitatie van openbaar vervoer volgens de Wet personenvervoer 2000. Zie bijvoorbeeld www.cvov.nl.

veilig en mobiliteitsmanagement.²⁴ De subsidie voor openbaar vervoer is binnen de BDU het grootst.²⁵ In beginsel neemt de bestedingsvrijheid van regionale overheden met de BDU toe. De gelden moeten worden besteed aan verkeer en vervoer, maar de provincie mag bepalen in welke mate het geld aan spoorvervoer, busvervoer, infrastructuur of andere bestemmingen wordt besteed. Omdat de BDU wordt ingevoerd tegelijkertijd met een (forse) bezuiniging op de subsidie voor de exploitatie van het openbaar vervoer, blijft de werkelijke bestedingsvrijheid in de praktijk waarschijnlijk beperkt.²⁶

- **Infrabeheerder/-eigenaar**

De beheerder van de infrastructuur – Prorail (Railinfrabeheer) – hoeft minder onderhoud te plegen. Prorail wordt door de rijksoverheid gesubsidieerd. Het Rijk is verantwoordelijk voor de infrastructuur. Een vermindering van het onderhoudsbudget komt in beginsel dus bij het Rijk terecht in de vorm van een lagere vergoeding voor Prorail.

Bij verkoop van de betreffende gronden is er een opbrengst voor de eigenaar ervan (NS).

De reizigers:

- Door het wel of niet aanbieden van een vervoermogelijkheid per trein wordt het (reis)gedrag van de reiziger beïnvloedt. Ten eerste zal er een verschil in reistijd zijn tussen de verschillende mogelijke vervoersvormen (trein, bus, auto en op de korte afstanden de fiets; inclusief voor- en natransport, en in het geval van de auto ook tijd om een parkeerplek te zoeken). Ten tweede zullen de reiskosten per modaliteit verschillen. Het saldo in termen van reistijd en reiskosten met en zonder de spoorlijn voor de reiziger vormt het welvaartseffect van (het opheffen van) de spoorlijn. Met andere woorden, er is alleen een positief welvaartseffect van het opheffen van de spoorverbinding voor de reiziger indien in termen van reistijd en reiskosten de reiziger na het opheffen van de lijn beter af is.

Bedrijven:

- De aanwezigheid van een spooraansluiting in een plaats is een vestigingsfactor voor bedrijven. Het beïnvloedt de bereikbaarheid van een vestiging. Dat geldt primair voor bedrijven die gebruik maken van het spoorvervoer, in de vorm van goederenvervoer of personenvervoer (vooral woon-werkverkeer). Wat betreft het goederenvervoer gaat het in de praktijk om verladers en vervoerders en industrie die goederen vervoeren die geschikt zijn voor vervoer per spoor: bulk- en containervervoer. Het kan ook gaan om met name (grotere) zakelijke dienstverleners, die vanwege arbeidsvoorwaarden van de werknemers of parkeerkosten een goede openbaarvervoerontsluiting van hun kantoorlocatie willen. Dit verklaart de kantoorvestigingen rond stationslocaties. Overigens zal het bij kantoorlocaties in beginsel niet zoveel uitmaken of het openbaar vervoer via bus of trein wordt aangeboden. Voor zover

²⁴ Het gaat om infrastructuurprojecten tot 112,5 miljoen euro. Voor de Kaderwetgebieden gaat het om projecten tot 225 miljoen euro.

²⁵ In de BDU verkeer en vervoer worden de volgende vijf geldstromen gebundeld: de bijdrage voor de exploitatie openbaar vervoer, gebaseerd op de Wet personenvervoer 2000 (totale rijkssubsidie 1,1 miljard), de gebundelde doeluitkering voor infrastructuur (GDU+; ongeveer 300 miljoen euro per jaar), de uitkering voor duurzaam veilig (20 miljoen), de uitkering voor vervoermanagement (4,5 miljoen) en de zogenoemde VERDI-middelen (3,5 miljoen euro). In 2004 gaat het in Friesland om 26,5 miljoen euro voor het busvervoer, 3,7 miljoen voor het spoorvervoer, ongeveer 4 miljoen voor GDU, en enkele tienduizenden euro voor verkeersveiligheid en mobiliteitsmanagement. Bron: Tweede Kamer, vergaderjaar 2003-2004, 29 469, nr. 2 en 3, en begroting provincie Fryslân 2004.

²⁶ Bron: provincie Fryslân. De bezuiniging op de subsidie exploitatie stads en streekvervoer is ongeveer 3 miljoen euro.

opheffen van de spoorverbinding leidt tot het minder aantrekkelijk worden van een plaats als vestigingsplaats voor bedrijven en het daardoor daadwerkelijk vertrekken van bedrijven of het vestigen van minder bedrijven, is er sprake van een negatief welvaartseffect.

De aanwezigheid van infrastructuur kan ook een imago-effect hebben. Dat wil zeggen dat ondanks dat bedrijven geen direct belang bij het vervoer via de betreffende infrastructuur hebben, er toch een bepaalde uitstraling van de infrastructuur uitgaat, die maakt dat bedrijven op de betreffende locatie gevestigd willen zijn. In feite gaat het om een psychologisch effect dat lastig in kaart te brengen is. Desondanks zou het in de beeldvorming rond de haven van Harlingen een rol kunnen spelen als de haven zich presenteert als een haven met multimodale vervoermogelijkheden. Het opheffen van de spoorverbinding leidt op die manier tot een minder goed imago.²⁷

Bewoners:

- Infrastructuur kan effect hebben op de bevolking, dat wil zeggen op het woongedrag van mensen. De verbeterde bereikbaarheid van een bepaalde regio kan er toe leiden dat een aantrekkelijker woonlocatie binnen bereik komt: er treedt een verschuiving op van bevolking van de ene naar de andere regio. Het economische effect bestaat uit de bestedingen – de uitgaven voor de woning, levensonderhoud e.d. – die niet langer meer in de ene, maar in de andere regio plaatsvinden. Of opheffen van de spoorverbinding effect heeft op het woongedrag hangt af van de kwaliteit van de vervoersalternatieven.

‘Derden’:

- Effecten voor derden of externe effecten die samenhangen met infrastructuur betreffen effecten van geluidshinder, (on)veiligheid, luchtverontreinigende emissies, barrièrewerking, aantasting van het landschap e.d. Ook congestie kan als een extern effect worden beschouwd.²⁸ Of opheffen van de spoorverbinding per saldo positieve of negatieve externe effecten heeft, hangt af van het saldo van de (on)veiligheid, emissies, geluidshinder e.d. van de spoorverbinding en de alternatieve vervoermogelijkheden. Opheffen van de lijn zal in elk geval t.o.v. alternatieve vervoerwijzen leiden tot minder barrièrewerking. Barrièrewerking houdt in dat de fysieke infrastructuur belemmeringen oplevert voor derden. Een spoorlijn belemmert derden doordat slechts op enkele plaatsen de spoorweg kan worden overgestoken. De alternatieve vervoerwijzen voor de spoorverbinding (bus en auto) maken in beginsel gebruik van reeds aanwezige weginfrastructuur en kennen dus geen extra barrièrewerking.

Van infrastructuur zijn nog andere effecten te noemen, zoals effecten op de werking van de arbeidsmarkt en synergie- of cluster effecten. Vooral nog wordt er hier van uitgegaan dat dergelijke effecten in het geval van de spoorlijn Harlingen-Leeuwarden relatief (zeer) gering zijn en niet onderscheidend genoeg ten aanzien van een situatie zonder spoorverbinding om in de analyse mee te nemen.

²⁷ Overigens is de huidige situatie voor goederenvervoer per spoor beperkt, zodat van een multimodaal imago in de huidige situatie nauwelijks sprake is.

²⁸ Externe effecten zijn de niet in de prijs tot uitdrukking komende effecten van de productie of consumptie van de een op de productie of de consumptie van de ander. Omdat de effecten niet geprijsd zijn - niet via de markt lopen - wordt er bij de productie- of consumptiebeslissing geen rekening mee gehouden. Externe effecten leiden tot welvaartsverlies omdat er teveel of te weinig wordt geproduceerd of geconsumeerd ten opzichte van de optimale (efficiënte) omvang van de productie of consumptie. Het beperken van negatieve externe effecten leidt op die manier tot welvaartsverhoging.

Samenvattend, heeft het opheffen van de spoorverbinding de volgende (welvaarts)effecten.

Schema 3.2: (Welvaarts)effecten opheffen spoorverbinding Harlingen-Leeuwarden

Betrokken partij	+/-	Effect
Exploitatie vervoerder	+/-	Afhankelijk van kosten-/opbrengstenverhouding
Subsidie overheid	+/-	Rijkssubsidie is geoomerkt voor openbaar vervoer; door verschuiving van subsidie kan mogelijk een optimalisatie van het ov-netwerk worden gerealiseerd
Infrabeheerder/-eigenaar	0/+	Mogelijk financiële opbrengst (daling onderhoud/verkoop grond)
Reiziger	+/-	Effect op reistijdwinst en reiskosten afhankelijk van alternatief vervoer
Bedrijven	-	Mogelijk negatief effect op vestiging bedrijven
	(-)	Effect op 'imago' afhankelijk van imago alternatief vervoer
Bewoners	+/-	Effect op bewoners afhankelijk van aantrekkelijkheid alternatief vervoer
'Derden'	+/-	Effect is saldo van emissies/geluidshinder van trein en alternatief vervoer
	0/+	Minder barrièrewerking

De meeste welvaartseffecten van het opheffen van de spoorverbinding zijn afhankelijk van het saldo van de nadelen door het opheffen van de spoorverbinding en de voordelen van de alternatieve vervoerwijze. Voor de meeste welvaartseffecten geldt dat, tenzij het vervoeralternatief beduidend superieur is, het opheffen van de spoorverbinding geen directe voordelen in termen van een grotere welvaart heeft. Anders gezegd, een beslissing om de spoorlijn op te heffen staat of valt met het ontwikkelen van een *beter* vervoeralternatief in termen van vervoerexploitatie, effect op vestiging van bedrijven en bewoners en (deels) externe effecten.

Opheffen heeft mogelijk een negatief effect op de vestiging van bedrijven. Het gaat dan met name om de beperking van de mogelijkheid van intermodaal vervoer voor (specifieke) bedrijfsvestigingen en mogelijk een effect op het imago van met name de Harlinger haven.

Een bescheiden positief effect is te verwachten op het vlak van barrièrewerking. Knelpunten met betrekking tot infrastructuur doen zich vooral voor in Harlingen, Franeker (i.v.m. woningbouw en bedrijventerreinen aan de zuidkant van het Van Harinxmakanaal) en Leeuwarden. Om de omvang van het probleem te bepalen, staan drie methoden ter beschikking.

Ten eerste kan worden gekeken naar de extra kosten die mensen maken ter vermijding van de barrière. Het gaat dan om bijvoorbeeld het reistijdverlies vanwege omrijden. Over het algemeen kan in dit geval worden gesteld dat de barrièrewerking gezien de geringe

afstanden niet een groot welvaartsprobleem is: men hoeft niet ver om te rijden om de spoorweg te passeren.

Een tweede methode gaat uit van de waardering van de barrièrewerking, zoals die mogelijk tot uitdrukking komt in de waarde van woningen en ander onroerend goed. De regionale situatie geeft vooralsnog geen indicaties dat de waarde van de betrokken woningen lager is of de exploitatie ervan problematisch is als gevolg van de barrièrewerking.

De derde methode gaat uit van de extra kosten die moeten worden gemaakt bij de verschillende infrastructuurprojecten die de spoorweg kruisen (het betreft preventiekosten). Specifiek leidt de aanwezigheid van de spoorlijn tot extra kosten bij de verbreding van de weg A31 (Zurich-Midlum), de rondweg Franeker (spoorwegovergang bij bedrijventerrein De Kie) en de aanleg van de Haak om Leeuwarden. Principieel is er daarbij een probleem ten aanzien van de toerekening van deze kosten aan ofwel het wegverkeer ofwel het treinvervoer.²⁹ Een praktisch aandachtspunt is dat financieel gezien het grootste deel van de preventiekosten door het Rijk worden bekostigd en niet in de regio neerslaan. Immers, de aanpassingen aan de A31 en bij de Haak betreffen rijkswegen die (grotendeels) ook door het Rijk worden bekostigd. De rondweg Franeker betreft een weg die door de regio (provincie en gemeente) wordt bekostigd.³⁰ Concluderend kan worden gesteld dat het welvaartsverlies door de barrièrewerking van de spoorlijn volgens in elk geval twee waarderingmethoden waarschijnlijk gering is. Bij de preventiekostenmethode kan weliswaar een schatting van de kosten worden gemaakt, maar is het financiële argument op regionaal niveau nauwelijks relevant omdat – net als bij de exploitatiesubsidie voor het openbaar vervoer – het Rijk de kosten grotendeels voor haar rekening neemt.

3.3 Beoordeling busalternatief

In twee rapporten – Project Spoorloos en de Quick scan van Goudappel Coffeng is een busalternatief voor de spoorverbinding voorgesteld.

Project Spoorloos

In het rapport Project Spoorloos wordt ervan uitgegaan dat een alternatief voor de spoorverbinding kan worden gevonden in een goede busverbinding.³¹ De voordelen van het opheffen van de spoorverbinding zitten volgens het rapport vooral in een aantal veronderstelde besparingen op kosten. Het gaat dan met name om kosten die gemaakt zouden moeten worden voor (relatief dure) ongelijkvloerse kruisingen voor de exploitatie van de spoorverbinding. In Project Spoorloos worden de besparingen gezien als middelen die vrijkomen voor alternatieve investeringen in de regio, zoals het stimuleren van recreatie en werkgelegenheid en het optimaliseren van ontsluitingswegen. Het in het rapport Project Spoorloos gebruikte principe dat opheffen van de spoorlijn leidt tot welvaartswinst door minder barrièrewerking is juist. Een aantal fundamentele veronderstellingen over de financiële ‘winst’ die opheffen van de spoorlijn voor de regio

²⁹ Moeten de preventiekosten worden toegerekend aan de treinreizigers omdat het spoor het wegverkeer belemmert, of aan de weggebruikers omdat de aanleg van de weginfrastructuur aanpassingen rond het spoor nodig maakt. Een toerekening op basis van relatieve vervoersomvang zou overigens in het nadeel van het treinvervoer en in het voordeel van het wegverkeer uitvallen.

³⁰ Na de aanleg neemt de provincie het beheer van de weg op zich.

³¹ Deze bus zou om de 15 tot 20 minuten moeten rijden en een aantal haltes moeten hebben in Dronrijp, Franeker, Harlingen en de veerbootkade. Een goede bagage-afhandeling wordt noodzakelijk gevonden. Zie Project Spoorloos.

zou opleveren is echter onjuist. De kosten waarop bespaard wordt, zijn ofwel aanzienlijk geringer – in Franeker kan worden volstaan met een gelijkvloerse kruising in plaats van een veel duurdere ongelijkvloerse kruising – ofwel helemaal niet voor de regio. Verder is de rijkssubsidie op de spoorverbinding, die via de provincie bij de vervoerder (Noordned) terechtkomt, een in beginsel voor het openbaar vervoer geormerkte subsidie.

Bovendien ontbreekt een onderbouwing van de schatting van de omvang van de besparingen. Ten slotte kan worden opgemerkt dat in het rapport Project Spoorloos de omvang van de kosten die nodig zijn voor de alternatieve buslijn (bijvoorbeeld nieuwe infrastructuur) niet zijn meegenomen. Vanuit een financieel oogpunt is het dus zeer de vraag of opheffing van de spoorverbinding middelen vrij maakt voor andere (bereikbaarheids)investeringen, zoals in het rapport 'Project Spoorloos' is aangegeven.

Een en ander is in het schema samengevat.

Schema 3.3: Effecten volgens Project Spoorloos

Besparing op	Mln. euro*	Opmerking
Kunstwerken (kruisingen)	3,0	<ul style="list-style-type: none"> • besparingen zijn lager (gelijkvloerse kruising in Franeker in plaats van ongelijkvloerse) • besparingen vallen grotendeels buiten regio (Rijk bespaart)
Onderhoud	1,1	<ul style="list-style-type: none"> • geen onderbouwing van schatting • besparingen vallen buiten regio (Railinfrabeheer bespaart)
Exploitatiesubsidie openbaar vervoer	1,4	<ul style="list-style-type: none"> • geormerkte subsidie ('besparing' moet aan openbaar vervoer worden besteed)
Kosten grondsanering door snellere uitvoering	0,8	<ul style="list-style-type: none"> • geen onderbouwing van schatting
Kosten dijkverhoging (voorziening voor trein)	0,4	<ul style="list-style-type: none"> • geen schatting van kosten van investeringen in infrastructuur voor alternatieve busverbinding

* Per jaar.

Bron: Project Spoorloos, BBO

Quick scan Openbaar-vervoerverbinding Leeuwarden-Harlingen

De analyse van Goudappel Coffeng gaat in op het financiële effect voor de overheid en (impliciet) de vervoerder. De studie van Goudappel doet daarnaast een poging om inderdaad een aantrekkelijk alternatief vervoerproduct te ontwikkelen, maar beoordeelt dit niet op de genoemde effecten. De studie van Goudappel Coffeng is in feite een partiële studie. In de studie wordt een aantal busalternatieven gepresenteerd, *gegeven* de opheffing van de trein. Volgens het onderzoek van Goudappel Coffeng kan een busverbinding worden ontwikkeld die de voordelen van trein en bus integreert: flexibel en relatief goedkoop (zoals een normale bus) én snel (zoals een trein).³² Overigens is in de studie van Goudappel Coffeng alleen gekeken naar de effecten voor de busexploitatie van het vervallen van de spoorverbinding, maar niet – andersom – naar de effecten voor de exploitatie van de spoorverbinding indien de (concurrerende) buslijnen vervallen. De potentie van de spoorlijn wordt impliciet alleen beoordeeld vanuit een situatie, gegeven het busvervoer. Bovendien is in de Goudappel-studie alleen vanuit een openbaar-vervoeroptiek naar de spoorverbinding gekeken en niet bijvoorbeeld vanuit het

³² In de studie wordt dit de 'Harlingen expresse' genoemd.

goederenvervoer of de spoorlijn als vestigingsplaatsfactor. In de studie wordt verondersteld dat de bus in Leeuwarden gebruik kan maken van een 'HOV-as' zodat de bus snel in en uit Leeuwarden kan komen.

4 RUIJTE, ECONOMIE EN VERVOER WESTERGOZONE

4.1 Inleiding

Hiervoor is de ruimtelijke situatie rond de spoorweg beschreven en is een economisch 'kosten-baten' schema gegeven. Omdat op basis van het schema als (voorlopige) conclusie is gesteld dat opheffen van de spoorverbinding kan leiden tot verlies van aantrekkelijkheid van halteplaatsen als vestigingsplaats voor bedrijven, wordt in dit hoofdstuk op de economische en vervoersituatie ingegaan. Er wordt een beschrijving gegeven van de huidige situatie rond economie en vervoer in de regio en in het bijzonder Harlingen haven.

Ook worden regionaal-economische ontwikkelingen weergegeven, die van invloed kunnen zijn op de ontwikkelingen van de Westergozone, de haven en het (personen)vervoer over de spoorlijn. Regionaal-economische ontwikkelingen geven het kader waarbinnen de ontwikkeling van de Harlinger haven en het vervoer plaatsvinden. Regionaal-economische ontwikkelingen hebben invloed op de omvang van het personenvervoer per spoor, maar (in beginsel) niet op het goederenvervoer per spoor: spoorvervoer is alleen op de langere afstanden concurrerend. Bij de beschrijving van regionaal-economische ontwikkelingen wordt teruggegrepen op bestaande regionale analyses, zoals de Regiovisie Westergozone-Stadsregio Leeuwarden.

4.2 Economie en vervoer Westergozone en Harlingen haven

Westergozone

In de Westergozone woont ruim een vijfde van de Friese bevolking. Leeuwarden is duidelijk de grootste stad met ruim 90.000 inwoners. Alhoewel de stad in de Nota Ruimte niet is aangemerkt als (nationale) netwerkstad, wordt de stad in beginsel financieel wel als zodanig behandeld.³³ De regio neemt ruim 30% van de totale werkgelegenheid in de provincie Fryslân voor haar rekening. In sectoren als de zakelijke en financiële dienstverlening is dat nog veel meer (ongeveer 35% respectievelijk 65%), vooral in Leeuwarden. Een kwart van de bedrijventerreinen van de provincie bevindt zich in de Westergozone, met name in Leeuwarden en Harlingen.³⁴ De laatste jaren is vooral in Harlingen uitbreiding gerealiseerd. Karakteristiek voor de economie van de Westergozone zijn:

- nadruk op voeding en genotmiddelen, openbare nutsbedrijven, zakelijke en financiële dienstverlening (post en communicatie, bankwezen, verzekeringswezen), onderwijs (hbo), bestuur, zorg en welzijn en cultuur, sport en recreatie (Leeuwarden)
- hoge (langdurige) werkloosheid
- veel pendel naar Leeuwarden
- water-/havengebonden activiteiten (Harlingen)

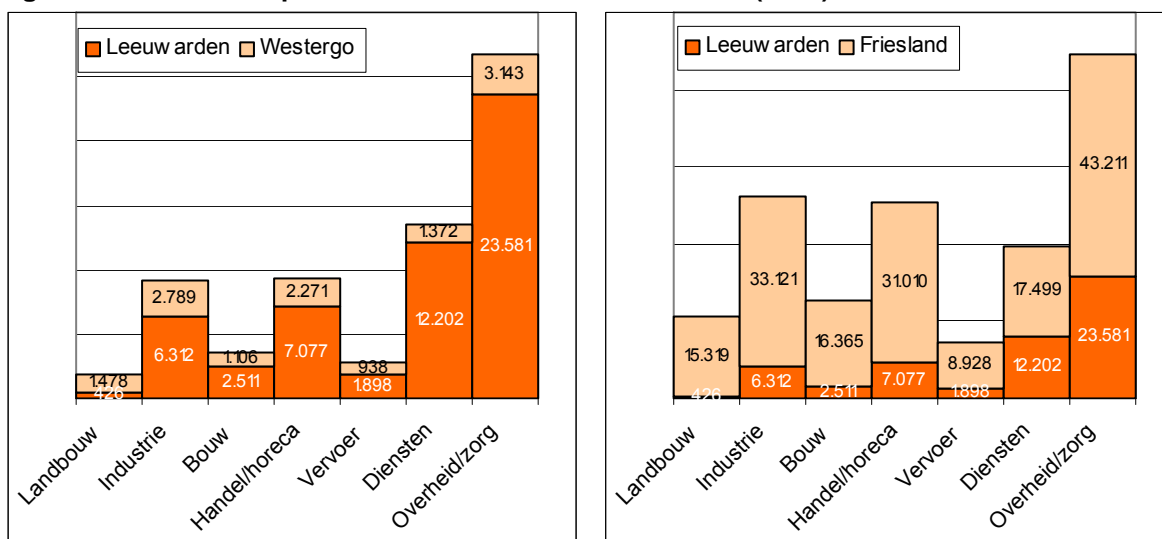
De Westergozone wordt economisch gezien gedomineerd door Leeuwarden. De komende jaren zijn er, vooral in Leeuwarden, omvangrijke ruimtelijk-economische plannen, zoals het verder ontwikkelen van de ICT-sector en van de kantorenmarkt (financiële en zakelijke dienstverlening), de Kenniscampus en de ontwikkeling van

³³ Ministerie van VROM, Nota Ruimte, 2004.

³⁴ 1 januari 2002.

Zuiderburen (wonen) en Werpsterhoek (kantoren, industrie). Een goede bereikbaarheid van Leeuwarden wordt daarvoor als een essentiële voorwaarde gezien.³⁵

Figuur 4.1: Werkzame personen naar sector in Leeuwarden (2003)



Bron: Werkgelegenheidsregister Provincie Fryslân

Harlingen haven

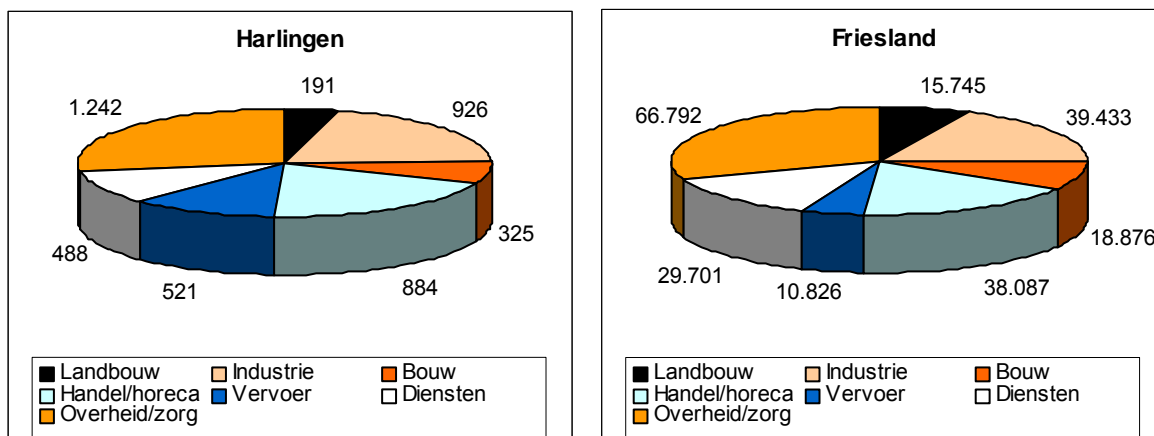
Harlingen kent een sectorstructuur die duidelijk geënt is op de aanwezigheid van de haven. Een haven heeft drie economische functies:

- als overslagpunt: knooppunt in netwerk voor goederenstromen en het afhandelen daarvan.
- als vestigingsplaats voor (clusters van) industrie die vanwege de aanwezigheid van goederenvolumes in de nabijheid van de haven efficiënt kunnen produceren.
- als zakelijk cluster in verband met schaalvoordelen in maritieme en logistieke diensten.

De vervoerssector heeft in Harlingen een aandeel van ruim 10%, wat samen met Terschelling het hoogste aandeel in de hele provincie is. Ook kent Harlingen een ten opzichte van de provincie hoger dan gemiddeld aandeel industrie. Het zakelijke cluster is in Harlingen juist niet sterk ontwikkeld.

³⁵ Zie regiovisie Stadsregio Leeuwarden-Westergozone en bijvoorbeeld het gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan van de gemeente Leeuwarden.

Figuur 4.2: Werkzame personen naar sector Harlingen (2003)



Bron: Werkgelegenheidsregister Provincie Fryslân

De Harlinger haven is een van de noordelijke zeehavens, naast de Eemshaven, Delfzijl – Groningen Seaports – en Den Helder.³⁶ De noordelijke zeehavens nemen in termen van (directe) toegevoegde waarde en werkgelegenheid een bescheiden plaats in in de totale zeehaven gerelateerde activiteiten in Nederland: rond de 5%.³⁷ De transport- en distributiesector is het grootst en dan met name de zeevaart; het spoorvervoer neemt een (zeer) bescheiden plaats in bij de noordelijke zeehavens. Belangrijke industriële sectoren zijn de chemie, de basismetaleen en de ‘overige industrie’. Binnen de noordelijke zeehavens is Delfzijl het grootst, met name vanwege de aanwezige chemische industrie. Harlingen neemt een bescheiden plaats in (13% van toegevoegde waarde van de noordelijke zeehavens; 16% van de werkgelegenheid in de noordelijke zeehavens).

Tabel 4.1: Directe toegevoegde waarde, werkgelegenheid (2002)*

Zeehavengebied	Toegevoegde waarde (mrd. euro)		Werkgelegenheid**	
	Waarde	%	Personen	%
Totaal	12.800	100%	144.000	100%
Rotterdam	7.500	58,2%	80.500	55,9%
Noordelijke zeehavens	604	4,7%	8.496	5,9%
Delfzijl	362	2,8%	5.061	3,5%
Eemsmond	53	0,4%	709	0,5%
Den Helder	107	0,8%	1.341	0,9%
<i>Harlingen</i>	<i>81</i>	<i>0,6%</i>	<i>1.385</i>	<i>1,0%</i>

* Directe toegevoegde waarde tegen factorkosten in lopende prijzen. Zeehaven gerelateerde activiteiten betreffen economische activiteiten waarvoor de nabijheid van een zeehaven van essentieel belang is.

** Werkzame personen (>15 uur per week).

Bron: Ecorys, Economische betekenis van zeehavens 2002, Rotterdam, 2004.

³⁶ Overigens wordt de term noordelijke zeehavens in sommige rapportages beperkt tot Groningen Seaports. Harlingen en Den Helder worden dan regionale zeehavens genoemd. Zie bijvoorbeeld KPMG Bureau voor Economische Argumentatie, Quick scan Nederlandse zeehavens in Europees perspectief, Hoofddorp, 2003.

³⁷ Zeehaven gerelateerde activiteiten betreffen een selectie van economische activiteiten waarvoor de nabijheid van een zeehaven van essentieel belang is. Niet alle activiteiten die binnen zeehaven gemeenten plaatsvinden, worden als maritiem bestempeld. De selectie van maritieme activiteiten is gebaseerd op een indeling van de Nationale Havenraad. Zie Ecorys, Economische betekenis van zeehavens 2002, Rotterdam, 2004.

Via doorwerking naar met name toeleveranciers hebben de noordelijke zeehavens ook indirecte economische betekenis. Voor de toegevoegde waarde kan een multiplier worden berekend van 1,70; voor de werkgelegenheid van 1,98. De multiplier betreft alleen achterwaartse samenhang (toeleveranciers).³⁸

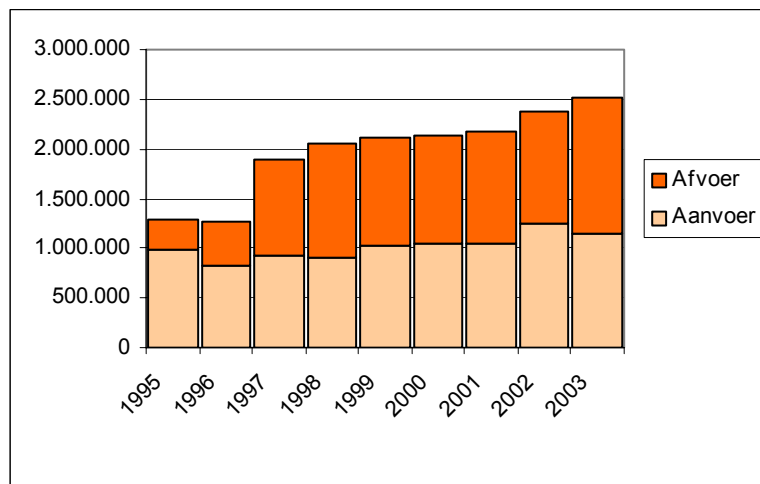
Ten opzichte van de provincie Fryslân zou de betekenis van de Harlinger haven in termen van directe en indirecte toegevoegde waarde van zeehaven gebonden activiteiten neerkomen op een aandeel van ruim 1%. In termen van werkgelegenheid komt het neer op 1,5% van de provinciale werkgelegenheid.

Vervoer

De overslag (aan- en afvoer) in de Harlinger haven belooft ongeveer 2,5 miljoen ton per jaar. De overslag is de laatste jaren fors gestegen (van nog geen 1,5 miljoen ton in 1995), vanwege de aanleg van de Industriehaven. De groei vond met name plaats in de afvoer via de binnenvaart en de af- en aanvoer via de zeevaart. De groei zit vooral in de afvoer van zout, grind en zeezand.

De gegevens betreffen cijfers tot en met 2003, zodat nog geen rekening is gehouden met de toename van de industriële bedrijvigheid en overslag vanwege de aanleg van de Nieuwe Industriehaven. De overslag in de Harlinger haven zal daardoor nog toenemen.

Figuur 4.4: Aan- en afvoer Harlingen haven (ton; 1995-2003)

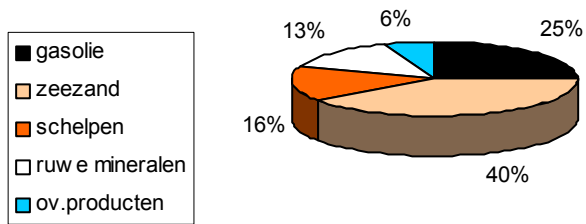


Bron: afdeling Havenbeheer gemeente Harlingen

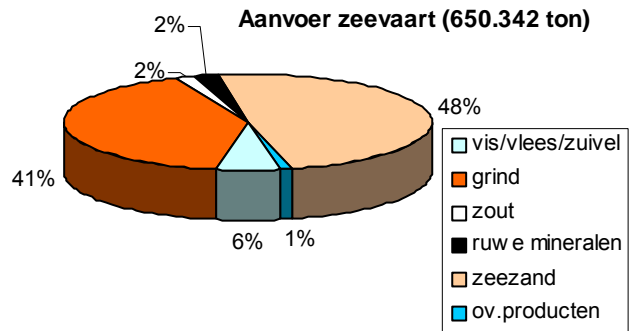
³⁸ De multipliers zijn een gemiddelde voor alle noordelijke zeehavens. Ecorys, Economische betekenis van zeehavens 2002, Rotterdam, 2004. Voorwaartse effecten zijn niet meegenomen. Zie voor een schatting van voorwaartse effecten Bureau Louter, Havens met uitstraling, Delft, 2003.

Figuur 4.5: Aan- en afvoer binnenvaart en zeevaart 2003

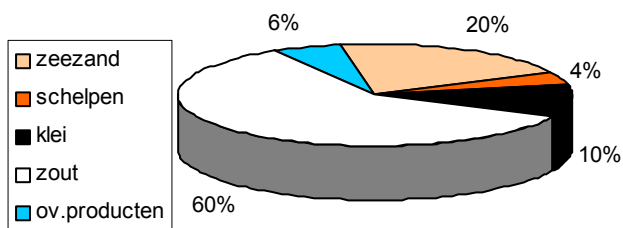
Aanvoer binnenvaart (490.959 ton)



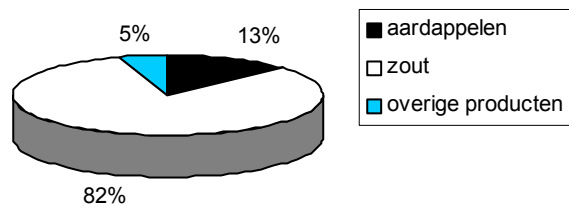
Aanvoer zeevaart (650.342 ton)



Afvoer binnenvaart (874.309 ton)



Afvoer zeevaart (491.313 ton)



Bron: afdeling Havenbeheer gemeente Harlingen

Belangrijk in de *aanvoer* via de binnenvaart zijn schelpen, gasolie en zeezand. De aanvoer van schelpen is vooral na 1999 toegenomen. De aanvoer van gasolie (brandstof voor schepen) laat over een langere periode een lichte stijging zijn. Het aandeel van de aanvoer van zee- (en rivier)zand schommelt nogal over de jaren. Bij de zeevaart is de aanvoer na 1995 sterk toegenomen, vooral door de aanvoer van grind (vanaf ongeveer 1995) en van zeezand (vanaf 1998).³⁹ De hoeveelheid aanvoer van zeezand is vooral de laatste jaren sterk toegenomen.

De *afvoer* via de zee- en binnenvaart komt tot ontwikkeling vanaf 1996-1997. Er wordt vanaf die jaren door de zeevaart ongeveer 300 tot 400 kiloton zout afgevoerd; door de binnenvaart 400 tot 500 kiloton. Dat komt neer op rond de 70%-80% van de totale afvoer. In 2003 was het zoutaandeel in de totale afvoer 67%. Ook de hoeveelheid zeezand is sterk gestegen vanaf 1997. Via de zeevaart vindt ook een redelijk omvangrijk deel afvoer van aardappelen plaats.

Van 1983 tot 2001 is ook het aandeel containers in de aan- en afvoer via de binnenvaart redelijk in omvang; in de jaren 2002-2003 is de omvang van het containervervoer echter wat weggezakt. Dit is opvallend omdat over het algemeen (ook in Friesland) het containervervoer over water juist toeneemt.⁴⁰

Een belangrijk deel van het vervoer gerelateerd aan de Harlinger industrie maakt alleen gebruik van de weg en niet van het water. Bijvoorbeeld de aan- en afvoer van houtbedrijven vindt volledig over de weg plaats. Specifieke gegevens over het wegvervoer voor Harlingen haven en de regio zijn niet voorhanden.

Wat betreft de binnenvaart zijn er gegevens over het aantal passages van binnenvaartschepen en het tonnage over het Prinses Margrietkanaal (bij Lemmer) en het Van Harinxmakanaal (Tjerk Hiddessluizen).⁴¹ Het vervoer over het Van Harinxmakanaal is veel kleiner dan over het Prinses Margrietkanaal. Het aantal scheepspassages bij de Tjerk Hiddessluizen was in 2002 ongeveer een achtste van het aantal passages in Lemmer. Omdat over het Prinses Margrietkanaal grotere schepen kunnen varen, was de vervoerde lading slechts een twaalfde.

In Leeuwarden is een containerterminal voor het spoor (aan de westkant van het centraal station). Het vervoer betreft vooral containervervoer vanaf Leeuwarden naar de haven van Rotterdam. De omvang van dit containervervoer is voor het grootste deel (ruim tweederde) gerelateerd aan één bedrijf: Friesland Coberco Dairy Foods.⁴² Er gaan jaarlijks zo'n 15.000 containers per spoor van Leeuwarden naar Rotterdam, vanwaar de containers verder over zee worden vervoerd.

³⁹ De aanvoer van grind betrof in de tweede helft van de jaren negentig 80-90% van de aanvoer via de zeevaart.

⁴⁰ Gegevens Friesland containervaart over Prinses Margrietkanaal. Bron: Rijkswaterstaat.

⁴¹ Het aantal passages van de beroepsvaart (binnenvaart) over het Van Harinxmakanaal (meetpunt Tjerk Hiddessluizen) was 2.347 in. Het aantal passages sleep- en overige vaart was 1.856; kustvaart 40 passages. Bron: provincie Fryslân.

⁴² Per 1 januari 2005 Royal Friesland Foods.

4.3 Regionaal-economische ontwikkelingen

Op regionaal niveau wordt het kader gegeven door het zonebeleid. Daarbij staat concentratie van wonen en werken in de stedelijke gebieden van de twee Friese zones centraal (Westergo en A7). Er wordt een bevolkingsgroei voor de Westergozone en de stadsregio Leeuwarden verwacht met ongeveer 25.000 mensen tot het jaar 2030, waarvan zo'n 17.000 in Leeuwarden alleen.⁴³ Voor de Westergozone en de stadsregio Leeuwarden komt dit neer op een groei van 13%. Dit is een groei die boven het Friese (en Nederlandse) gemiddelde ligt en houdt dus immigratie van mensen van buiten de regio of van buiten de provincie Fryslân in. De groei van de bevolking in Leeuwarden gaat gepaard met een forse uitbreiding van de woningen met ongeveer 8.500. In andere gemeenten vinden meer bescheiden uitbreidingen plaats.

In Leeuwarden wordt tot 2020 ook een uitbreiding verwacht van kantoorruimte met minimaal 185.000 m² (nu bijna 500.000 m²). Wat betreft bedrijventerreinen wordt een uitbreiding verwacht van minimaal 170 ha in 2020 (nu 340 ha). Het aantal arbeidsplaatsen zal naar verwachting meegroeien van 53.000 tot 67.000.⁴⁴ Ook in Harlingen en Franeker wordt uitbreiding van economische bedrijvigheid verwacht, alleen op kleinere schaal dan in Leeuwarden.

Streefbeeld Westergozone (2010-2030)

Leeuwarden:

- centrumfunctie Noord-Nederland (naast Groningen)
- werkloosheid en economische ontwikkeling op niveau landelijk gemiddelde (2030)
- uitbouwen zakelijke en financiële dienstverlening
- uitbouwen cluster onderwijs (hbo)
- versterken ICT
- 8.400 nieuwe woningen (2010; Leeuwarden Zuid, Zuiderburen)
- uitbreiding nieuwe bedrijventerreinen (Leeuwarden Zuid en West) en kantorenlocaties (Kantorenhak, stationslocatie)
- shuttle-aansluiting op Zuiderzeelijn

Harlingen

- uitbreiden zeehavengebonden activiteiten

De groei van inwoners en werk zal ongetwijfeld leiden tot een toename in het vervoer. De groei moet dan ook worden geacommodeerd door een aantal infrastructurele maatregelen. Naast directe bereikbaarheidsmaatregelen in de stad Leeuwarden, gaat het met name om de Haak om Leeuwarden, de verdubbeling van de A31 (Harlingen-Zurich) en de verdubbeling van de Wâldwei. In bovenstaande prognoses is overigens het meest in het oog springende infrastructurele project nog niet meegenomen: de Zuiderzeelijn.⁴⁵

Voor de Westergozone speelt het behoud van landschappelijke waarden en ruimtelijke kwaliteit ook een rol. Vooral de Waddenzee speelt een rol in verband met beperkingen voor vestigingen van vervuilende industrie, het vervoer van gevaarlijke stoffen, het verdiepen van de aanvoerroute naar Harlingen en de plannen voor buitendijkse

⁴³ Zie de Regiovisie Stadsregio Leeuwarden-Westergozone.

⁴⁴ Cijfers gemeente Leeuwarden.

⁴⁵ Zie voor de effecten van de Zuiderzeelijn voor de Westergozone E. Boneschansker, Aansluiting gezocht (... met spoed), Leeuwarden, 2000, en E. Boneschansker, Visie op bereikbaarheid, Leeuwarden, 2002.

havenaanleg.⁴⁶ De aanwijzing van een nationaal landschap in het noord-westelijk deel van Friesland, zal als de gekozen economische ontwikkeling in de Westergozone gehandhaafd blijven, waarschijnlijk geen extra beperkingen opleveren.⁴⁷

Specifiek voor het goederenvervoer zijn er plannen voor verbreding en verdieping van het Van Harinxmakanaal, zodat het kanaal geschikt is voor grotere schepen (CEMT klasse V). In Leeuwarden is ook het plan voor een multimodaal regionaal overslagcentrum (roc) relevant.⁴⁸ De bedoeling was dat hier vervoer per water, spoor en weg zou kunnen worden aangeboden. Alhoewel dit plan vooralsnog niet doorgaat, is het wel van belang voor de beoordeling van de spoorweg. De mogelijkheid van gebruik van de spoorweg Harlingen-Leeuwarden versterkt de positie, in termen van exploitatiemogelijkheden en marktkansen, van een mogelijk roc in Leeuwarden (of elders in de Westergozone) op de lange termijn. Een roc krijgt op die manier immers de mogelijkheid om een deel van het vervoersaanbod via de zeevaart vanuit Harlingen verder via land te vervoeren.

4.4 Gevolgen voor spoorvervoer

Wat betreft de spoorlijn Harlingen-Leeuwarden hebben regionaal-economische ontwikkelingen en vooral de bevolkingsgroei gevolgen voor de vervoersvraag. Aangezien de woningbouw in Leeuwarden vooral zuidwaarts is gericht mag niet verwacht worden dat, buiten een mogelijke toename van het recreatieve verkeer, veel verandert. Voor bevolkingsgroei in de andere halteplaatsen ligt dit anders. Daar waar nieuwe woningen zo worden gebouwd, dat het gebruik van de spoorlijn aantrekkelijk wordt, kan de vervoersvraag toenemen, met name in het woon-werkverkeer (en scholierenvervoer). Het hangt van de relatieve aantrekkelijkheid van het openbaar-vervoerproduct op de verbinding af of de extra vraag ook wordt omgezet in groei van het gebruik van de lijn. De kwaliteit van het openbaar-vervoerproduct is daarbij essentieel. Hierbij speelt mee dat als de buslijnen tussen Harlingen/Franeker en Leeuwarden concurrerend blijven, het spoor slechts in beperkte mate kan profiteren van de groei. Een bescheiden winst van de functie van de spoorweg in het personenvervoer is te halen, indien een concurrentieverbetering plaatsvindt t.o.v. bus en auto.

⁴⁶ De nieuwe Europese waterrichtlijn speelt hierin een belangrijke rol. Zie bijvoorbeeld www.kaderrichtlijnwater.nl.

⁴⁷ Een (niet nauwkeurig afgebakend) gebied is aangewezen als een nationaal landschap, vooral vanwege de cultuurhistorische waarde van het landschap, waar met name de recreatieve functie zich moet ontwikkelen. In beginsel kan de aanwijzing als nationaal landschap een beperking vormen voor verdere ontwikkeling van bedrijvigheid in met name Harlingen en Franeker en de ruimte voor goederenvervoer per spoor (verder) beperken vanwege geluidshinder. Het nationaal landschap nog niet exact afgebakend en gedefinieerd in termen van beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen. De precieze invulling moet grotendeels op regionaal plaatsvinden, maar wel is al door de provincie aangegeven dat de economische ontwikkelingen in de stedelijke gebieden in de Westergozone niet beperkt zullen worden.

⁴⁸ Er is sprake geweest van het ontwikkelen van een multimodaal regionaal overslagcentrum (roc) in Leeuwarden aan de zuidkant van het Van Harinxmakanaal. De bedoeling was dat hier vervoer per water, spoor en weg zou kunnen worden aangeboden. Dit plan gaat echter vooralsnog niet door vanwege gebrek aan deelname door marktpartijen.

5 (INTER)NATIONALE TRENDS GOEDERENVERVOER

5.1 Inleiding

Omdat goederenvervoer over de spoorlijn geen regionale betekenis heeft – het vervoer is alleen op de langere afstanden concurrerend – wordt in dit hoofdstuk gekeken naar de betekenis van spoorvervoer in relatie tot het (zee)vervoer van en naar de Harlinger haven. Vervoerpotentie zit in beginsel alleen in een rol van spoorvervoer in het langeafstandsvervoer dat via de Harlinger haven loopt. Het spoorvervoer concurreert daarin met short sea en binnenvaart. Vervoer vanuit de regio, bijvoorbeeld vanuit Leeuwarden, per trein als voor- en natransport van zeevervoer naar Harlingen speelt geen rol. Het wegvervoer is op dat soort kortere afstanden het meest geëigende vervoermiddel.

Relevant voor de analyse van de betekenis van de spoorlijn in relatie tot de Harlinger haven zijn ontwikkelingen in short sea, binnenvaart en goederenvervoer per spoor. De analyse zal alleen zijdelings aandacht aan het wegvervoer geven. Er wordt een indeling gehanteerd in drie onderwerpen. De onderwerpen zijn:

- ontwikkeling vervoersstromen
- ontwikkelingen op logistiek gebied
- ontwikkelingen in de (prijs)verhoudingen tussen modaliteiten

Bij ontwikkelingen ten aanzien van vervoersstromen, logistiek en modaliteiten gaat het om het in kaart brengen van verwachtingen rond de groei van het vervoer en daarbinnen van verschillende typen vervoer. Er wordt ook ingegaan op logistieke ontwikkelingen, die van invloed zijn op bijvoorbeeld de vestigingsplaatskeuze van bedrijven. De positie van het spoorvervoer wordt ook bekeken in relatie tot de (concurrentie)verhoudingen tussen de modaliteiten (zeevaart, binnenvaart, wegvervoer, spoorvervoer).⁴⁹ Hiermee worden kansen en beperkingen gegeven die ontwikkelingen binnen het (goederen)vervoer geven.

Bij elk onderwerp wordt aangegeven wat de belangrijkste trends zijn in met name het vervoer over water en het spoorvervoer en wat de mogelijke invloed is op de positie van de Harlinger haven in het totaal van vervoersstromen via Nederland. De analyse geeft op die manier een overzicht van de ontwikkelingspotentie van de Harlinger haven en het daarmee samenhangende vervoer. Een mogelijke rol van de spoorlijn is daarvan een afgeleide.

Wat betreft ontwikkelingen in het goederenvervoer kan niet worden teruggegrepen op regionale gegevens, omdat die nauwelijks beschikbaar zijn. Er wordt daarom gewerkt met landelijke bronnen, die worden 'vertaald' naar de regionale situatie. Wat betreft vervoerprognoses zijn er ook geen landelijke bronnen, maar moet worden gewerkt met prognoses van de Rotterdamse haven.

5.2 Ontwikkeling vervoersstromen

Er zijn weinig prognoses van vervoersstromen beschikbaar. Toch kan in het algemeen worden gesteld dat de omvang van het vervoer en de overslag in Nederland verder zal

⁴⁹ Ook vervoer via pijpleidingen is een modaliteit in het goederenvervoer, maar niet relevant voor de Harlinger haven.

toenemen. Er is een aantal algemene (positieve en negatieve) factoren die de ontwikkeling van het totale vervoer bepalen; per saldo zal het effect positief zijn.⁵⁰

Positief/ negatief	Factor
+	Toename internationale handel en transport door internationalisering van productie
+	Verdergaande integratie van productketens en schaalvoordelen leiden tot centralisatie van productie op één plaats en dus veel transport
+	Internationaal goederenvervoer van en naar met name Oost-Europa groeit door het (op termijn) verminderen van grenscontroles. (Geschat wordt dat wachttijden met 20% kunnen verminderen, wat direct in de transportkosten tot uitdrukking komt.) ⁵¹
+	De aansluiting bij de EU van nieuwe landen leidt op de langere termijn – tot een extra groei en koopkrachtige vraag in de EU. Snelle groei zal overigens ook naar verwachting plaatsvinden in Oost- en Zuid-Duitsland. Het internationale vervoer zal met die economische ontwikkeling meegroeien.
–	Verlegging van handelsstromen naar andere regio's in Europa. Er is de laatste jaren sprake van groeiende concurrentie tussen havens, met name op de (Hamburg-Le Havre range).
–	Economische groei zit vooral in diensten; dienstensector levert minder vervoersstromen op.

Voor havens geldt in het algemeen dat buiten de logistieke en distributiefunctie de transportfunctie weinig ontwikkelingskansen biedt; kansen liggen vooral in industrie. Gezien de concurrentieverhoudingen in de keten zal de groei van de toegevoegde waarde niet in het transport zitten, tenzij er sprake is van *value added logistics*. Simpele productie-activiteiten zullen uit de regio verdwijnen. Een toekomstgerichte havenstrategie gaat daarom niet (alleen) uit van groei van volume en massa, maar van het aantrekken van nieuwe (industriële) activiteiten.

In de prognoses voor de Rotterdamse haven worden als kansrijke industriële sectoren aangeduid de basischemie, de fijnchemie, de scheepsbouw (gespecialiseerde nieuwbouw en off shore) en de recyclingindustrie.⁵² Gezien de ligging van Harlingen aan de Waddenzee lijken daar de mogelijkheden voor (verdere) ontwikkeling op het gebied van recycling, scheepsreparatie en chemie echter juist beperkt. Overigens wordt wel gesteld dat de scheepsreparatie door technologische vooruitgang steeds efficiënter en milieuvriendelijker wordt. In de scheepsbouw en scheepsreparatie is er sterke internationale concurrentie door de lage kosten en toenemende kwaliteit in andere landen. De sector is daarom opgeschoven naar technologisch hoogwaardige markten (bijvoorbeeld bagger, short sea en megajachten).

Voor kennis en voor innovatie in de zakelijke diensten is een bepaalde schaalomvang nodig en de aanwezigheid van (hoogwaardige) kennis- en opleidingsinstituten. Maritieme zakelijke dienstverlening betreft bijvoorbeeld keuring en controle, verzekeringen, maritiem onderzoek en consultancy, scheepsmakelaars, ICT-diensten, en opleidingen.

Ten aanzien van de onderlinge concurrentie van havens kan ook worden opgemerkt dat binnen Nederland vooral de Rotterdamse haven voordeel heeft van een centrale ligging in Europa met goede achterlandverbindingen en een schaalomvang die innovatieve

⁵⁰ Zie Port of Rotterdam (Havenbedrijf Rotterdam), Havenplan 2020. Ruimte voor kwaliteit, Rotterdam, 2004, en KPMG Bureau voor Economische Argumentatie, Quick scan Nederlandse zeehavens in Europees perspectief, Hoofddorp, 2003.

⁵¹ AVV/Transcare, Short sea, MAUT en Baltic, 2003.

⁵² Zie Port of Rotterdam (Havenbedrijf Rotterdam), Havenplan 2020. Ruimte voor kwaliteit, Rotterdam, 2004.

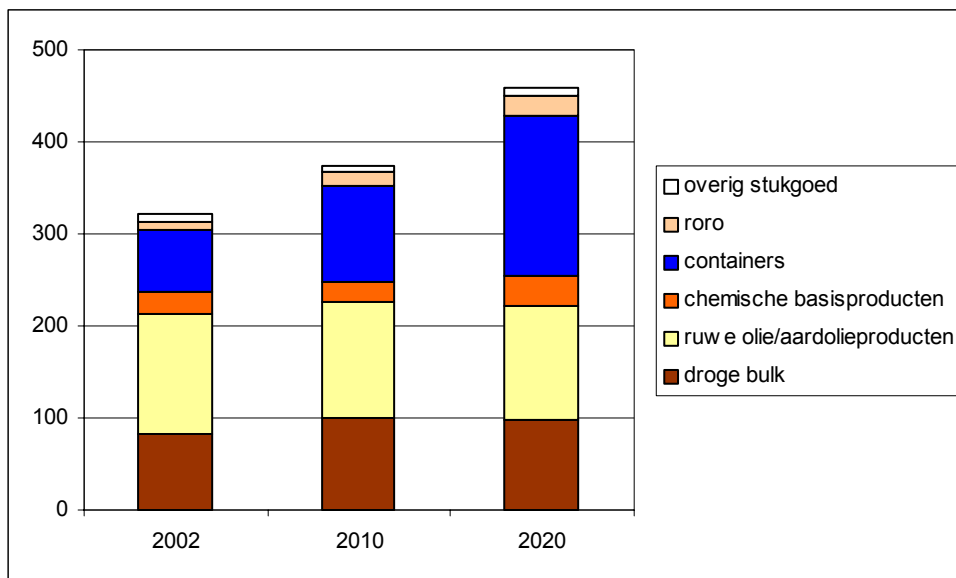
investeringen mogelijk maakt. Andere havens met dunnere vervoerstromen moeten meer concurreren op de kwaliteit van op- en overslagfaciliteiten.

Prognoses over maritieme goederenstromen zijn gebaseerd op prognoses voor de Rotterdamse haven. Andere kwantitatieve prognoses zijn voor de Nederlandse situatie (nog) niet voorhanden.⁵³ Omdat de Rotterdamse haven in omvang dominant is in de Nederlandse context, geven de Rotterdamse prognoses een redelijk goede indicatie van de algemene ontwikkelingen. Of de prognoses ook werkelijkheid worden hangt af van twee factoren:

- de mate waarin de huidige recessie doorwerkt in de toekomst: kan de havensector snel oprabbelen uit de recessie of is er sprake van een structureel lagere groei?
- de wijze waarop de verschillende havens hun concurrentiepositie weten te handhaven.

De totale overslag neemt de komende 15 jaar toe met ongeveer 1% tot ruim 1,5% gemiddeld per jaar, afhankelijk van de gebruikte hoge of lage economische scenario's.⁵⁴ Over een periode van 15 jaar (tot ongeveer 2020) komt dat neer op een toename van ongeveer 15% respectievelijk 40%. Per onderscheiden goederensoort zijn er verschillen.

Figuur 5.1: Prognose vervoer naar type, 2002-2020



Bron: Havenbedrijf Rotterdam

Droge bulk (massagoed) groeit het minst. De overslag van agribulk (granen en veevoerders) en in het lage economische scenario ook ijzerterts nemen af. De natte bulkoverslag (basischemicaliën, olie/aardolieproducten) neemt wel toe. Het vervoer van natte bulk, olie-, erts en schrootoverslag heeft grote diepgang nodig.

⁵³ De Rotterdamse prognoses komen uit het zogenoemde Goederenstroommodel 7 (GSM-7) van het Rotterdamse havenbedrijf. Ze betreffen de periode 1995-2020. Medio 2005 zullen waarschijnlijk de resultaten van meer recente prognoses beschikbaar zijn (GSM-8). Zie Port of Rotterdam (Havenbedrijf Rotterdam), Havenplan 2020. Ruimte voor kwaliteit, Rotterdam, 2004.

⁵⁴ In GSM-7 is gebruik gemaakt van de CPB-scenario's Divided Europe en Global Competition.

De overslag van stukgoed neemt vooral toe door de zeer sterke groei van het containervervoer. Het containervervoer is sowieso de sterkst groeiende vervoersvorm met een verwachte jaarlijkse groei van 2,5% tot 4%. Over een periode van 15 jaar (tot ongeveer 2020) komt dat neer op een toename van 40% respectievelijk 75%. Er is structureel sprake van containerisatie van het vervoer. Zo worden bijvoorbeeld vlees, vis en zuivel grotendeels 'gecontaineriseerd' in koelcontainers. Ook een deel van de natte bulk (bijvoorbeeld basischemicaliën) vindt steeds meer plaats per container. Er is sprake van een heftige concurrentie tussen havens in het containervervoer. De containeroverslagcapaciteit in havens in Noordwest Europa neemt fors toe. Tevens vindt er schaalvergroting plaats bij containerschepen (van 8.000 TEU naar 10.000-12.000 TEU), wat eisen stelt aan de diepgang.

Verder zal het roll on/roll off vervoer flink toenemen. Roll on/roll off vindt vooral plaats via vrachtwagens op veerboten, met name op de verbinding Rotterdam-Verenigd Koninkrijk. Het gaat daarbij onder andere om (verse) landbouwproducten (uit de tuinbouw in het Westland). Het overige stukgoedvervoer (pallets, zakken, dozen, vaten en dergelijke) blijft stabiel of neemt zelfs af.

Naast containerisatie is er ook sprake van homogenisering van het overig stukgoed ('neo bulk'). Het gaat dan met name om producten als staal, hout, papier en pulp die vaak door gespecialiseerde verladingsfaciliteiten samen met containers worden verscheept.

Voor de Rotterdamse haven gaat men uit van een jaarlijkse groei van het aantal scheepsbezoeken van 1,5%, die bijna volledig wordt veroorzaakt door de toename met containerschepen. Over een periode van 15 jaar (tot ongeveer 2020) komt dat neer op een toename met ongeveer een kwart.

5.3 Ontwikkelingen op logistiek gebied

Er is een aantal factoren die invloed hebben op logistieke structuren en de eisen die aan verladingsfaciliteiten worden gesteld.⁵⁵ Een eerste factor is de toenemende concurrentie die dwingt om in logistieke strategieën kostenbesparend te werken en flexibel te blijven. Verdere internationalisering (globalisering) in de productie en vervoerstromen leiden tot schaalvergroting. Verder worden klanteneisen steeds belangrijker, wat leidt tot meer aandacht voor ketenregie. De productketen wordt gevormd door de stappen die het product doorloopt van toeleveranciers via producenten en (detail)handel naar de eindgebruikers en omvat ook de fysieke goederenstromen en informatiestromen. Steeds vaker proberen bedrijven de keten op een integrale manier te ontwikkelen (*Supply Chain Management of Demand Chain Logistics*). Achtergrond is onder andere dat zowel productie als logistiek snel moeten kunnen reageren op veranderingen in de marktvraag. Er wordt ook wel gesproken van '*postponed manufacturing*': er treedt een verschuiving op van eindproducten op voorraad naar basisproducten die worden samengevoegd op basis van specifieke klanteisen. De locatiekeuze van productie hangt steeds meer af van de organisatie van hele keten, waardoor de vestiging van productie eerder op een transportknooppunt (distributiecentrum) komt te liggen. De eindassemblage komt dicht bij de markt te liggen. De integratie van de productketen gaat samen met de trend tot uitbesteding en concentratie op kernactiviteiten. Een voorbeeld is de automobielenindustrie waarbij de traditionele autofabrieken zich steeds meer concentreren op het ontwikkelen

⁵⁵ Zie TNO Inro, Synthesestudie naar trends in het goederenvervoer en innovatie, AVV, Rotterdam, 2002, en KPMG Bureau voor Economische Argumentatie, Quick scan Nederlandse zeehavens in Europees perspectief, Hoofddorp, 2003.

en ontwerpen van de auto, terwijl de productie en assemblage wordt uitbesteed en elders plaatsvindt.⁵⁶

Een andere factor is de toename van ICT-gebruik. Het gaat dan om ontwikkelingen als e-commerce zowel in business-to-business (B2B) als in business-to-consumers (B2C). Ten slotte zijn er (beperkende) factoren die te maken hebben met congestie, milieubeleid en voedselveiligheid.

De manier waarop de logistiek wordt georganiseerd verandert als gevolg van de genoemde factoren. Zo blijven Europese Distributiecentra belangrijk vanwege schaalvoordelen, maar zijn er ook tegengestelde ontwikkelingen richting regionale distributiecentra die een grotere flexibiliteit en 'maatwerk' kunnen leveren. Distributiecentra verschuiven in de richting van logistieke servicecentra waar toegevoegde waarde aan de vervoerstromen wordt geleverd door een zekere mate van productbewerking (value added logistics of value added services): assemblage, verpakken, sorteren, kwaliteitscontrole, testen of land- of klantspecifieke aanpassingen aan een product. De complexiteit van productieketens neemt toe en elke keten wordt (steeds meer) gekenmerkt door een netwerk, waarin vaak één speler regie voert. De veranderingen in de logistiek betekenen dat vaak hoge eisen worden gesteld aan verladers, in termen van kosten, leverfrequentie en strakkere levertijden. Verladers eisen op hun beurt van vervoerders vooral lage kosten en hoge betrouwbaarheid (kwaliteit). Transport is een eenvoudig product (geworden) dat wordt ingekocht door verladers.⁵⁷

5.4 Ontwikkelingen in de (concurrentie)verhoudingen tussen modaliteiten⁵⁸

Bij de concurrentieverhoudingen tussen modaliteiten in het goederenvervoer moet worden bedacht dat water- en spoorvervoer alleen concurreren met het wegvervoer op bepaalde type producten. Het wegvervoer vervoert met name containers, overig stukgoed en een deel van natte bulk. Het wegvervoer heeft als belangrijk voordeel de flexibiliteit. Het spoor vervoert vooral containers (meer dan de helft van het spoorvervoer in Nederland betreft containers) en droge bulk. De binnenvaart vervoert vooral droge bulk (meer dan de helft van het vervoer in de binnenvaart is droge bulk) en natte bulk. In de binnenvaart groeit het vervoer van containers zeer snel, door de mogelijkheden van grootschaligheid (grotere schepen).

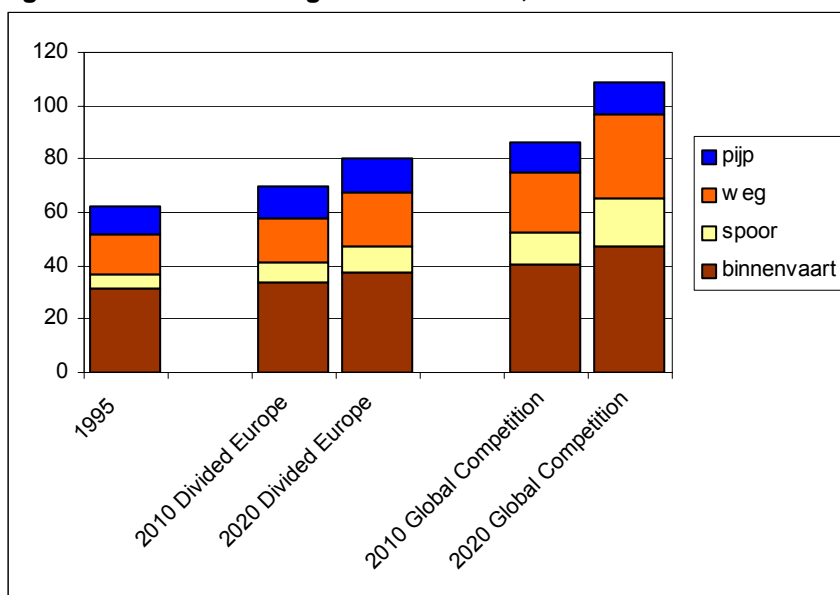
Over het algemeen zijn vanwege de tijd en kosten die gemoeid zijn met overslag water- en spoorvervoer vooral concurrerend op lange afstanden. Die afstanden overstijgen al gauw het Nederlandse grondgebied, zodat het vooral gaat om internationaal goederenvervoer. De binnenvaart heeft in het lange-afstandsbulkvervoer een veel groter marktaandeel dan het spoorvervoer. De binnenvaart is in belangrijke mate concurrent van het spoorvervoer.

⁵⁶ Port of Rotterdam (Havenbedrijf Rotterdam), Havenplan 2020. Ruimte voor kwaliteit, Rotterdam, 2004.

⁵⁷ Voor een aantal producten ontstaan er mogelijk hub and spoke systemen, waarbij vervoer over water of per spoor vanaf verschillende locaties en havens samenkomt in een grote Europese haven en van daar weer verder verspreid wordt. De havens van waaruit vervoer van en naar de centrale haven (Rotterdam) gaat, liggen bijvoorbeeld in de Zuid-Europese landen of Scandinavië en de Baltische landen. Harlingen ligt echter te dicht bij Rotterdam en heeft te weinig eigen 'achterland' om voor Rotterdam een functie binnen een hub and spoke netwerk te vervullen. Port of Rotterdam (Havenbedrijf Rotterdam), Havenplan 2020. Ruimte voor kwaliteit, Rotterdam, 2004.

⁵⁸ Er wordt hier vanuit gegaan dat wat betreft het personenvervoer in de regio de concurrentieverhoudingen tussen auto en openbaar vervoer op de (middel)lange termijn niet wijzigen.

Figuur 5.2: Modaliteiten goederenvervoer, 1995-2020*



* In tonkilometers.

Bron: Havenbedrijf Rotterdam

Bij de concurrentieverhoudingen tussen modaliteiten spelen vier thema's:

- schaalvergroting en technologische ontwikkeling
- concurrentiepositie op vervoer naar nieuwe Europese lidstaten
- (internationaal) vervoerbeleid, in het bijzonder prijsbeleid
- congestie

In het algemeen vindt de groei van het vervoer vooral plaats in die vervoersvormen waar het wegvervoer sterk is (zoals containers) en minder in vervoersvormen waar vooral de binnenvaart sterk in is (natte en droge bulk). Desondanks wordt verwacht dat juist in de binnenvaart het containervervoer ook sterk zal toenemen, onder andere door schaalvergroting. Het aandeel van de binnenvaart in het containervervoer (gemeten in tonnen) zal toenemen. Gemeten in tonkilometers neemt het aandeel van weg en spoor toe en neemt het aandeel van de binnenvaart juist af. Bij spoor speelt daarbij de ingebruikname van de Betuwelijn een rol. De positie van binnenvaart wordt verder versterkt door technologische verbeteringen en schaalvergroting (grotere schepen). Er liggen ook kansen in grootschalige binnenvaart die aansluit op short sea. Verder zullen waarschijnlijk fijnmazige netwerken met inland terminals voor de binnenvaart worden ontwikkeld. Naast de trend naar grootschaligheid zal er ook vraag komen naar verscheping van kleine op maat gesneden hoeveelheden met kleine schepen. Dergelijke ontwikkelingsmogelijkheden zijn in het spoorvervoer beperkt. Of ook het aandeel van het spoorvervoer zal toenemen door de groei van het containervervoer is onder andere afhankelijk van de totale groei van het transport, congestieproblemen en het beleid (zie hierna). Containerisatie geeft ook mogelijkheden voor spoor en short sea (denk aan koelcontainers). Containers zullen in het spoorvervoer (ook) steeds meer via shuttles rijden. Shuttles zijn treinen die zonder onderweg te rangeren volgens een vaste

dienstregeling tussen twee bestemmingen rijden.⁵⁹ Voor succesvolle exploitatie van shuttles is een bepaalde schaalomvang nodig.

Short sea (continentaal, intra-Europees) vervoer is een groeisector.⁶⁰ In feite concurreert short sea vooral met het lange-afstandswegvervoer in Europa. Efficiëntie en betrouwbaarheid zijn ook bij short sea belangrijk. Voordelen zijn te halen bij concentratie van vervoersstromen en frequente (lijn)diensten. Short sea en spoorvervoer zijn beide op de lange afstanden richting de Baltische staten en Polen concurrerend met het wegvervoer. De reistijd ligt weliswaar hoger (naar de Baltische staten zo'n 60%), maar de kosten liggen de helft lager.⁶¹

De uitbreiding met de Baltische landen en Polen kan tot gevolg hebben dat met name het *short sea* vervoer (kustvaart) en het spoorvervoer tussen Nederland en bestemmingen aan de Oostzee groeien. Overigens gaat het daarbij voornamelijk om de situatie van hoofdtransport via short sea of spoor met voor- en natransport via de weg en specifieke bulk producten (zie hierna). De trein als voor- of natransport van zeevaart, is eigenlijk alleen geschikt voor bepaalde rechtstreekse verbinding met het achterland (zoals de Betuwelijn bijvoorbeeld). Daarom zullen kansen voor de regio vooral in de short sea liggen. Het grootste deel van de vervoersstromen zal via Rotterdam lopen, maar het is denkbaar dat een deel van het extra short sea vervoer via Noord-Nederlandse havens verloopt. Dit zou de positie van de Harlinger haven kunnen versterken. Hoe groot dit effect is, is op basis van huidige gegevens niet goed in te schatten.

Nationaal en internationaal is er overheidsbeleid om intermodaal vervoer te stimuleren. Bovendien worden er steeds meer pogingen gedaan om het relatief zwaar milieu- en infrastructuurbelastende wegvervoer te belasten. Er zijn al tolheffingen in een aantal Europese landen. Recent is in zowel Nederland (rekening rijden) als Duitsland (de zogenoemde LKW-MAUT) het initiatief genomen voor een heffing op het wegverkeer. Deze initiatieven zijn vooralsnog gesneuveld op met name technische problemen (en kosten). Verwacht mag worden dat op termijn heffingen op met name het wegvervoer wel zullen worden ingevoerd. De concurrentiepositie van het water- en spoorvervoer verbetert door het (prijz)beleid.⁶² Dat geeft mogelijkheden voor groei van het intermodale (en vooral internationale) vervoer.

Congestie leidt tot hogere transportkosten voor vervoerders. Immers, congestie leidt tot tijdverlies en tot minder betrouwbare levering. Omdat spoor- en watervervoer minder last hebben van congestie, verbetert de concurrentiepositie van water- en spoorvervoer door congestie. Overigens kan ook het spoorvervoer in de toekomst last krijgen van congestie indien het personenverkeer over spoor sterk toeneemt. Voor de Harlinger haven geeft dat mogelijkheden om vervoersstromen die nu via de Randstad (Rotterdam, Amsterdam) lopen over te nemen. Het gaat bijvoorbeeld om vervoersstromen die via Rotterdam/Amsterdam nu naar Noord-Nederland (Groningen) lopen.⁶³

5.5 Gevolgen voor Harlinger haven en het spoorvervoer

Voor de Harlinger haven geldt dat de huidige overslag vooral droge bulk is – het segment waar in het algemeen weinig groei wordt verwacht. Snel groeiende segmenten –

⁵⁹ Port of Rotterdam (Havenbedrijf Rotterdam), Havenplan 2020. Ruimte voor kwaliteit, Rotterdam, 2004.

⁶⁰ Short sea wordt onderscheiden van (intercontinentaal) deep sea vervoer.

⁶¹ AVV/Transcare, Short sea, MAUT en Baltic, Rotterdam, 2003.

⁶² AVV/Transcare, Short sea, MAUT en Baltic, Rotterdam, 2003.

⁶³ Bron: gemeente Harlingen.

containers en rol on/roll off – zijn op dit moment juist slecht vertegenwoordigd.⁶⁴ Om te kunnen profiteren van de vervoergroei zal de aandacht meer op containervervoer en roll on/roll off en op de ontwikkeling van industrie moeten liggen. In het bulkvervoer kan de haven voor specifieke producten en bedrijven een rol blijven vervullen, maar de concurrentie zal in een niet sterk groeiende markt heftig zijn.

Kansen die voortkomen uit logistieke ontwikkelingen liggen vooral in de sfeer van de verschuiving van feitelijke productie-activiteiten naar het eind van de productketen. Als de regio in staat is om bepaalde productie- en distributie-activiteiten aan te trekken kan de aanwezigheid van de haven in de aan- en afvoer van de halffabrikaten een rol spelen. Juist voor het aantrekken van industriële activiteiten met een hoog 'distributie-gehalte' kan de nabijheid van een haven belangrijk zijn. Het hoeft overigens niet te betekenen dat de activiteit ook in de haven gevestigd moet zijn. De vestiging kan ook elders in de Westergozone of Friesland een plek vinden. Er liggen dus kansen voor de regio als een vestigingsfactor voor productie- en distributie-activiteiten. De rol van de spoorlijn daarin is waarschijnlijk beperkt. Buiten de enkele bedrijven die specifiek voorkeur geven aan aan- en afvoer van grondstoffen en (tussen)producten per trein, speelt de spoorlijn Harlingen-Leeuwarden aanvullend op de zeevaart geen rol. De spoorlijn kan bij het aantrekken van bedrijven wel een rol spelen in de beeldvorming (imago) rond de aantrekkelijkheid van de regio als vestigingsplaats; de regio kan net als andere havens ook een multimodale achterlandverbinding aanbieden. Havens als Hamburg, Bremen, Delfzijl, Rotterdam en Antwerpen hebben alle spoorverbindingen.

De ontwikkelingen richting multimodaliteit betekenen dat in beginsel de mogelijkheid groter wordt dat er in de toekomst (meer) gebruik gemaakt gaat worden van goederenvervoer per spoor. De ontwikkelingen richting containerisatie en sowieso schaalvergroting vragen echter een schaal die lastig is te realiseren in de regio.⁶⁵ De ontwikkelingen richting short sea betekenen ook geen grote stap voorwaarts voor het spoorvervoer, aangezien op de lange afstanden het spoorvervoer eerder een concurrent is van short sea dan dat het aanvullend is. De grootste kans in de sfeer van multimodaliteit komt vooral voort uit toekomstig prijsbeleid en toenemende congestie in de Randstad. Het vervoer via de Harlinger haven en eventueel ook het spoorvervoer kan profiteren van een verschuiving van vervoerstromen uit de drukke Rotterdamse haven. Overigens moet de haven dan wel opboksen tegen de samenwerking die de Rotterdamse haven – juist vanwege de congestie – zoekt met bijvoorbeeld Vlissingen, Terneuzen en Antwerpen.

⁶⁴ Naar de Waddeneilanden vindt vanzelfsprekend wel binnenlands vervoer met vrachtauto's via de veerboten plaats.

⁶⁵ Zonder verdieping en verbreding van het Van Harinxmakanaal zijn containerisatie en schaalvergroting ook niet in de binnenvaart te realiseren.

6 EVALUATIE EN SCENARIO'S

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een evaluatie gegeven van de belangrijkste resultaten uit de voorgaande *quick scan* analyse. Eerst komt de welvaartstheoretische benadering aan de orde. Op basis daarvan kan een (kwalitatieve) inschatting worden gemaakt van de betekenis van de spoorlijn voor de welvaart (in de regio).

Vervolgens wordt ingegaan op de kansen die economische ontwikkelingen en trends in vervoer geven aan de ontwikkeling van het spoorvervoer. Wat betreft het goederenvervoer is vooral gekeken naar de betekenis van spoorvervoer in relatie tot het (zee)vervoer van en naar de Harlinger haven. Het goederenvervoer over de spoorlijn heeft geen regionale betekenis: het vervoer is alleen op de langere afstanden concurrerend. In het personenvervoer heeft de spoorlijn vanzelfsprekend wel een rol op regionaal niveau.

Het hoofdstuk wordt afgesloten met een schets van enkele mogelijke ontwikkelingsrichtingen – scenario's – voor de spoorlijn Harlingen-Leeuwarden. Bij elk scenario zal worden aangegeven aan welke randvoorwaarden (bijvoorbeeld in de vorm van investeringen) moet worden voldaan om de ontwikkeling mogelijk te maken.

6.2 Maatschappelijke kosten en baten

Financiële voordelen voor de regio?

Het argument dat opheffen van de spoorlijn leidt tot financieel voordeel doordat middelen voor de regio vrijkomen door te besparen op infrastructuurkosten en exploitatiekosten van de spoorverbinding is *op regionaal niveau* nauwelijks relevant.⁶⁶

De (extra) infrastructuurkosten worden voor het grootste deel door het Rijk bekostigd: de aanpassingen aan de A31 en bij de Haak betreffen rijkswegen die (grotendeels) door het Rijk worden bekostigd. Besparing op deze (extra) kosten komt daarom ten goede aan het Rijk en niet aan de regio. De rondweg Franeker betreft wel een weg die door de regio (provincie en gemeente) wordt bekostigd, maar daar zijn de extra kosten voor infrastructuur-aanpassingen aanzienlijk geringer dan in eerste instantie verondersteld, doordat kan worden volstaan met een gelijkvloerse kruising in plaats van een veel duurdere ongelijkvloerse kruising. Eventuele 'besparingen' zijn dus ook van kleinere omvang.

Hetzelfde geldt in zekere zin voor de exploitatiesubsidie voor de spoorverbinding (ongeveer 1,5 miljoen euro). Een besparing op de exploitatiesubsidie bij opheffing van de spoorverbinding is niet vrij te besteden, maar moet in beginsel aan openbaar vervoer besteed worden. Hooguit vindt er dus een verschuiving van de subsidie plaats naar andere openbaar vervoer. Overigens wordt met de invoering van de BDU verkeer en vervoer (Brede Doel Uitkering) de bestedingsvrijheid van regionale overheden wel enigszins vergroot.

Een klein positief financieel effect is verder te verwachten in termen van vermindering van onderhoudskosten en eventueel opbrengsten van grondverkoop, maar ook dat

⁶⁶ De financiële voordelen die in het rapport Project Spoorloos zijn genoemd betreffen grotendeels deze kosten vanwege barrièrewerking en de exploitatiesubsidie openbaar vervoer.

financiële voordeel valt niet in de regio. Het Rijk is verantwoordelijk voor de infrastructuur. Een vermindering van het onderhoudsbudget komt in beginsel dus bij het Rijk terecht in de vorm van een lagere vergoeding voor Prorail (de infrabeheerder). Opbrengsten uit grondverkoop vallen toe aan de grondeigenaar (NS).

Welvaartseconomisch oordeel

Vanuit een brede invalshoek, gebaseerd op de methode van kosten-batenanalyse, treden de volgende welvaartseffecten van de spoorlijn Harlingen-Leeuwarden op.

De welvaartseffecten van het opheffen van de spoorverbinding voor de vervoerder, de overheid, reizigers, bewoners en 'derden' zijn afhankelijk van het saldo van de effecten van het opheffen van de spoorverbinding en de effecten van de alternatieve vervoerwijze (in het schema '+/-'). Voor de meeste welvaartseffecten geldt dat het opheffen van de spoorverbinding geen directe voordelen in termen van een grotere welvaart heeft, *tenzij* het vervoeralternatief beduidend superieur is in termen van (vervoers)exploitatie, reistijdwinst en -kosten, effecten op vestiging van bedrijven en bewoners en (deels) externe effecten.⁶⁷

Schema 6.1: Welvaartseffecten spoorlijn Harlingen-Leeuwarden*

Betrokken partij	Effect op ...	Effect bij opheffen spoorlijn	Richting effecten
Vervoerder	Resultaat vervoerder	• verandering opbrengsten en kosten voor vervoerder	+/-
Overheid	Subsidie overheid	• verschuiving ov-subsidie naar andere ov-modaliteit (bus)**	+/-
Beheerder/-eigenaar infra	Infrabeheer/-eigendom	• minder onderhoudskosten/opbrengsten verkoop	0/+
Reizigers	Reistijdwinst/-verlies Reiskosten	• effect op reistijd afhankelijk van reisalternatieven	+/-
		• effect op reiskosten afhankelijk van reisalternatieven	+/-
Bedrijven	Vestigingsplaatskeuze	• effect op vestiging van bedrijven in halteplaatsen	-
	Imago	• psychologisch effect op imago van halteplaatsen	(-)
Bewoners	Vestigingsplaatskeuze	• effect op aantrekkelijkheid woonplaats, en dus op aantrekken van bewoners in en rond halteplaatsen	+/-
'Derden'	Milieu, geluidshinder	• minder door opheffen spoor; meer door auto, bus	+/-
	Barrièrewerking	• minder barrièrewerking	0/+

* Van mogelijke andere effecten is verondersteld dat ze bij de spoorlijn Harlingen-Leeuwarden relatief gering zijn en niet onderscheidend genoeg ten aanzien van een situatie zonder spoorverbinding.

** In beginsel wordt door de invoering van de BDU verkeer en vervoer de bestedingsvrijheid vergroot. Doordat tegelijkertijd fors wordt bezuinigd op de openbaar-vervoersubsidie blijft in de praktijk de bestedingsvrijheid gering.

⁶⁷ Het busalternatief (de Harlingen expresse) dat door Goudappel Coffeng is ontwikkeld, lijkt op zijn best gelijkwaardig te zijn, behalve ten aanzien van de exploitatiekosten (de bus is goedkoper). Overigens is in de studie van Goudappel Coffeng alleen gekeken naar de effecten voor de busexploitatie van het vervallen van de spoorverbinding, maar niet – andersom – naar de effecten voor de exploitatie van de spoorverbinding indien de (concurrerende) buslijnen vervallen.

Een bescheiden positief effect is te verwachten op het vlak van barrièrewerking. Het welvaartsverlies door de barrièrewerking van de spoorlijn is echter waarschijnlijk gering.

Een negatief effect is te verwachten ten aanzien van de vestiging van bedrijven, al zal (ook) dit effect beperkt in omvang zijn. Opheffen van de spoorlijn kan de vestiging van bepaalde bedrijven die gebruik willen maken van de spoorlijn in de toekomst tegenhouden. Ook zal opheffen het imago van de Harlinger haven verslechteren ten opzichte van andere havens die wel een spoorverbinding hebben. De precieze omvang van het effect is met name afhankelijk van de ontwikkeling van het vervoer van en naar de Harlinger haven en van de ruimtelijk-economische mogelijkheden die de regio biedt.

6.3 Ontwikkelingen economie en vervoer

In het schema zijn trends in economie en vervoer samengevat, die van belang zijn voor het spoorvervoer en de ontwikkeling van de Harlinger haven.

Schema 6.2: Toekomstige ontwikkelingen

Onderwerp	Trend	Mogelijke gevolgen voor haven/spoorlijn
Regionaal-economische ontwikkeling	<ul style="list-style-type: none"> Toename wonen en werken in regio 	<ul style="list-style-type: none"> Lichte toename personenvervoer afhankelijk van relatieve aantrekkelijkheid ov-product Lichte toename van recreatief personenvervoer (Vlieland, Terschelling)
	<ul style="list-style-type: none"> Multimodaal regionaal overslag centrum 	<ul style="list-style-type: none"> Exploitatiemogelijkheden regionaal overslag centrum zijn groter bij handhaving spoorlijn
	<ul style="list-style-type: none"> Economische ontwikkeling en EU-aansluiting Baltische staten en Polen 	<ul style="list-style-type: none"> Toename lange afstandsvervoer naar Oost-Europa. Kansen Harlingen haven in short sea.
Vervoerstromen	<ul style="list-style-type: none"> Containerisatie (groei 40%-75%) Groei ro/ro Weinig groei in droge bulk Algemene trend naar schaalvergroting 	<ul style="list-style-type: none"> Kansen in containerisatie en lijndienst ro/ro Ontwikkeling dienstverlening beperkt vanwege te kleine schaal Kansen in industrie en distributie; niet in transport
Logistieke ontwikkelingen	<ul style="list-style-type: none"> Uitbesteding transport Kostenbeheersing en schaalvergroting Regionale distributiecentra 	<ul style="list-style-type: none"> Kans voor haven of Leeuwarden om regionaal distributiecentrum/eindassemblage van producten aan te trekken. Andere vestigingsfactoren spelen ook een rol.
Concurrentieverhoudingen	<ul style="list-style-type: none"> Schaalvoordelen en technologische ontwikkelingen in met name containervervoer in binnenvaart 	<ul style="list-style-type: none"> Kans voor haven om aan te sluiten op schaalvergroting en containerisatie in binnenvaart
	<ul style="list-style-type: none"> Groei short sea en spoor op bestemmingen Baltische staten/Polen. 	<ul style="list-style-type: none"> Kans voor haven om deel short sea te bedienen
	<ul style="list-style-type: none"> Concurrentiepositie water- en spoor-vervoer verbetert door (prijs)beleid. 	<ul style="list-style-type: none"> Kans voor haven om te profiteren van verbeterde positie binnenvaart, spoorvervoer en short sea
	<ul style="list-style-type: none"> Concurrentiepositie water- en spoor-vervoer verbetert door congestie. 	<ul style="list-style-type: none"> Mogelijkheden om vervoerstromen die nu via de Randstad lopen over te nemen.

Gevolgen personenvervoer

Wat betreft de spoorlijn Harlingen-Leeuwarden hebben regionaal-economische ontwikkelingen en vooral de bevolkingsgroei gevolgen voor de vervoersvraag. Aangezien de woningbouw in Leeuwarden vooral zuidwaarts is gericht mag niet verwacht worden dat, buiten een mogelijke toename van het recreatieve verkeer, veel verandert. Het hangt van de relatieve aantrekkelijkheid van het openbaar-vervoerproduct op de verbinding af of de extra vraag ook wordt omgezet in groei van het gebruik van de lijn. Een bescheiden winst van de functie van de spoorweg in het personenvervoer is te halen; de groei is sterker indien een concurrentieverbetering plaatsvindt t.o.v. bus en auto. Daarvoor zou gekeken moeten worden naar optimalisatie van het openbaar vervoer in de regio – met name de afstemming van bus en treinvervoer – en kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer.

Gevolgen goederenvervoer

Wat betreft het goederenvervoer liggen er, door het aanhaken op ruimtelijk-economische ontwikkelingen, trends in de logistiek en een verdere verschuiving richting multimodaliteit, kansen voor de haven van Harlingen. Die kansen liggen in eerste instantie op het vlak van wegvervoer, short sea en binnenvaart. Om met short sea en binnenvaart zo volledig mogelijk aan te haken op de economische en vervoersontwikkelingen, zoals containerisatie, is een investering in bedrijventerreinen rond de haven nodig en moet overwogen worden om de haven verder uit te breiden. Ook zal het Van Harinxmakanaal moeten worden verbreed en verdiept, zullen de zeesluizen verbeterd moeten worden en zullen de vaarroutes over zee op voldoende diepte moeten worden gehouden. Er moet dan wel rekening worden gehouden met beperkingen vanuit ecologisch en landschappelijk oogpunt, met name door de ligging aan de Waddenzee.⁶⁸

De rol van het goederenvervoer per spoor zal ook bij een sterke ontwikkeling van de haven bescheiden zijn. Op specifieke product-marktcombinaties en voor specifieke bedrijven kan de spoorlijn wel een rol spelen, met name in het containervervoer. Voorwaarden daarvoor zijn dat actief aan marktontwikkeling wordt gedaan en dat de fysieke ruimte (nieuw bedrijventerrein met emplacement) wordt gecreëerd. Opheffen van de spoorlijn zal de positie van de Harlinger haven ten opzichte van havens met een spoorverbinding in elk geval in de perceptie van verladers en industrie verslechteren.

Een beperking voor de ontwikkeling van spoorvervoer is de fysieke ruimte in Harlingen, met name vanwege gehuidshinder. Alleen aan de oostzijde van Harlingen zijn wellicht mogelijkheden (ten zuiden van het Van Harinxmakanaal), maar dat vergt investeringen in de aanleg van een emplacement en een nieuw bedrijventerrein. Aansluiting op de Nieuwe Industriehaven vergt forse investeringen vanwege kunstwerken en is alleen zinvol als er grote rendementen tegenover zouden staan.

⁶⁸ De aanwijzing van een nationaal landschap in noordwest Friesland kan in beginsel samengaan met de ruimtelijk-economische ontwikkeling zoals die in het zonebeleid is neergelegd.

6.4 Scenario's

Op basis van het voorgaande kunnen enkele toekomstperspectieven of scenario's worden opgesteld.

'Bus of trein scenario':

Optimalisering exploitatie openbaar vervoer



In dit scenario blijft de spoorlijn primair een openbaar-vervoerverbinding. In dit scenario is het een optie om, vanwege een verbetering van de openbaar-vervoerexploitatie, aanpassingen in het totale openbaar-vervoernetwerk te laten plaatsvinden. De spoorverbinding zou op basis van welvaartseconomische argumenten kunnen worden omgezet naar een busverbinding, (alleen) indien ook na netwerkaanpassingen de spoorlijn ten opzichte van een geoptimaliseerde busverbinding minder goed scoort in termen van welvaartseffecten. Economische trends en trends in het vervoer leveren voor de Harlinger haven wel groei op, maar leiden niet tot een sterke stijging van het goederenvervoer, laat staan van vervoer over de spoorweg. In feite wordt de huidige situatie met vooral bulkvervoer gehandhaafd. In dit scenario is het denkbaar de spoorverbinding op te heffen, aangezien de spoorlijn geen rol voor het bedrijfsleven speelt en er voor het personenvervoer mogelijk alternatief busvervoer kan worden ontwikkeld.

Beleid: In dit scenario wordt niet gekozen voor een verdere ontwikkeling van de Harlinger haven. Er wordt ook niet gekozen voor een mogelijke rol van het spoorvervoer aansluitend op de Harlinger haven. Er zijn geen investeringen nodig. Wel moet het openbaar-vervoernetwerk in de regio en de plaats van de trein daarin nader worden bekeken.

'Short sea scenario'

Incidentele accommodatie goederenvervoer per spoor



In dit scenario vindt lichte groei van het personenvervoer plaats met verbeteringen in het openbaar-vervoernetwerk ten gunste van het personenvervoer per spoor. De Harlinger haven kan aanhaken op (inter)nationale ontwikkelingen, wat vooral vervoer oplevert via short sea en binnenvaart en weg. Voor het goederenvervoer gaat het nadrukkelijk om het zoeken naar niches in de markt of specifieke product-marktcombinaties in het bulkvervoer. Dit scenario vergt investeringen in uitbreiding van intermodale overslag vooral gericht op bulk. De spoorlijn speelt nauwelijks een rol in het feitelijke goederenvervoer, maar kan in de perceptie van verladers en industrie wel een rol spelen.

Beleid: Voor het beleid heeft dit scenario tot gevolg dat nadrukkelijker een groeiperspectief voor de Harlinger haven wordt gekozen. Daarbij horen investeringen in bedrijventerreinen en vaarwegen. Het groeiperspectief van Harlingen haven vereist afstemming met beperkingen vanuit ecologisch of landschapsoogpunt.

'Hanze-scenario'

Vernieuwing en afstemming van vervoer in nieuw Hanzenetwerk



Het personenvervoer groeit licht met verbeteringen in het openbaar-vervoernetwerk ten gunste van het personenvervoer per spoor. In dit scenario wordt wat betreft het goederenvervoer sterk aangesloten bij (nieuwe) vervoerstromen richting Oost-Europa. De nadruk ligt op ontwikkeling van containeroverslag. Er is sprake van druk op het wegvervoer vanwege sterk toenemende congestie in de Randstad en prijsbeleid. Er wordt gezocht naar ontlasting van het wegen- en spoornet in de Randstad. Er vindt afstemming plaats met Rotterdam/Amsterdam en Groningen Seaports om bepaalde vervoerstromen te verleggen via Harlingen. Er vindt bovendien afstemming plaats van vervoer op Europees niveau en binnen de Hanzeregio (Harlingen en Leeuwarden als onderdeel van een nieuw Hanze-netwerk). De spoorweg wordt (incidenteel – niet met shuttles) gebruikt voor goederenvervoer en dan met name containervervoer. De ontwikkeling en uitbreiding van een roc in Leeuwarden past in dit scenario. Er wordt actief aan marktontwikkeling en stimulering van containerisatie gedaan.⁶⁹

Beleid: Ook in dit scenario wordt nadrukkelijk voor een groeiperspectief van de haven gekozen. Dit scenario is beleidsmatig gezien het meest ambitieus omdat relatief de grootste investeringen nodig zijn in bedrijventreinen met een aansluiting op de spoorlijn, uitbreiding van de haven en containeroverslag. De spanning tussen ecologische en landschapseisen en ruimtelijk-economische ontwikkeling vergt duidelijke beleidskeuzen.

Samengevat, het (economische) belang van de spoorverbinding Harlingen-Leeuwarden ligt wat betreft het personenvervoer in de rol die de verbinding heeft in het totale openbaar-vervoernetwerk in de regio. De mogelijke (lichte) groei van het vervoer als gevolg van de toename van de bevolking in (het westelijk deel van) de Westergozone en de rol die het spoor heeft in het vervoer van toeristen naar Vlieland en Terschelling zijn factoren die moeten worden meegewogen in de optimalisatie van het netwerk. De optie van een alternatieve busverbinding is *alleen* relevant indien de bus een (duidelijk) beter vervoeralternatief is in welvaartstermen: vervoerexploitatie, effect op vestiging van bedrijven en bewoners en (deels) externe effecten. Indien dat niet kan worden aangetoond, is handhaving van de spoorlijn vanuit een welvaartseconomisch oogpunt zinvol. Het is aan te bevelen dat optimalisatie van het openbaar-vervoernetwerk (trein en bus) en kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer nader worden bekeken.

Wat betreft het goederenvervoer kan de spoorlijn bij een sterke ontwikkeling van de Harlinger haven – deels richting containerisatie – een (bescheiden) rol hebben. Een keuze voor een sterke haven impliceert uitbreiding van bedrijventerreinen in Harlingen en handhaving van de spoorlijn. Voor economische ontwikkeling in de Westergozone en de mogelijkheden voor het bedrijfsleven vormt deze keuze het meest aantrekkelijke scenario. Vanuit een welvaartseconomisch oogpunt kan de spoorlijn bij een sterke ontwikkeling van de Harlinger haven een positieve aanvullende bijdrage hebben. Indien de ontwikkeling van de haven beperkt blijft, draagt de spoorlijn (buiten het personenvervoer) niet bij aan de ontwikkeling van economie en bedrijfsleven. Van belang is dus de keuze voor de ontwikkeling van de haven. Die keuze vergt het ontwikkelen van

⁶⁹ Bijvoorbeeld zoals vroeger de Hanze steden kantoren hadden in de Oostzee-steden. Zie G.J. Hospers, Op naar Oost-Europa!, lectorale rede, Saxion Hogescholen, Enschede, 2004.

een integrale visie op de toekomst van de Harlinger haven in relatie tot de rest van de regio. In feite zou dat een stap verder gaan dan de huidige Regiovisie voor de Westergozone.