

Vriendenbulletin

Stichting Vrienden van de Stad Groningen

Nummer 121

Juni 2025

Jaargang 40



Aanleg nieuwe aansluiting Hoofdstation vanuit zuidoosten

Foto: Tom van der Meulen

In dit nummer

Van de redactie	3
Aleid Brouwer: Brede welvaart in stad: 'saam, met elkander'	4
Piet Pellenburg: Kwaliteitsverlies in de Nederlandse winkelstraten – ook in Groningen?	7
Tom van der Meulen: Déjà vu: de Lelylijn	10
Pieter Bootsma: Lode, een bedrijf op de Campus Groningen	16
Activiteiten	18
Groningana	19



Van de redactie

In deze aflevering van het Vriendenbulletin laat Aleid Brouwer zien wat 'Brede Welvaart' inhoudt ten opzichte van traditionele monetair-economische zienswijzen. Kijk je naar wat de economie werkelijk ten doel heeft, verhoging van het nut, in brede zin, dan worden de tekorten van de monetair-economische invalshoek alleszins duidelijk.

Piet Pellenbarg legt de Groninger binnenstad langs de kwaliteitsmeetlat en Pieter Bootsma geeft ons een inkijkje in het functioneren van bedrijven op de Campus Groningen, een voorzet voor de lezing van Kristiaan Capelle (MWPO) over Niemeijer en de Campus.

De recente ontwikkelingen rond de Lelylijn gaven aanleiding tot het lezen van een Kamerstuk uit 2004. Vertaald naar nu zou voor Prorail van toepassing kunnen zijn: werp uw net uit in de Zuiderzee.



De moerbeiboom in de tuin van Oude Boteringestraat 23, nu in blad. (zie ook omslag maartnummer)

Brede welvaart in stad: 'saam, met elkander'

Aleid Brouwer

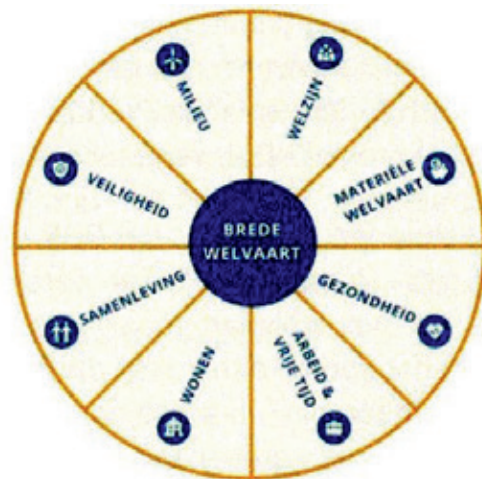
Wat is brede welvaart? In Coalitie-akkoorden op alle bestuurslagen, in Nij Begun en het Nationaal programma Groningen staat het: brede welvaart. Brede welvaart gaat uit van een drastische verandering in het denken over welzijn en welvaart. Daar waar werkelijk alles wat het leven de moeite waard maakt bijdraagt aan een gebalanceerd welzijn voor jezelf en je omgeving.

Vaak meten we nu ons welzijn nog in termen van geld en bezit. Maar wanneer mensen gevraagd wordt, "Wat maakt dat je je leven een 7, of een 8 of een 9 geeft?" wordt er slechts zelden gesproken in termen van geld en bezit. Mensen definiëren hun eigen welzijn in termen van gezondheid, vrienden, familie, fijn wonen, voldoende hebben. Natuurlijk het is zo dat geen geld – in onze huidige economie – ongelukkig maakt, maar tegelijkertijd weten we uit wetenschappelijk onderzoek dat meer geld niet persé meer gelukkig maakt (Easterlin, 2004). Waar worden mensen dan wel gelukkig van? Of beter, wat geeft mensen een goede mate van tevredenheid met het leven? Onderzoek laat zien dat mensen tevreden zijn met hun leven wanneer er sprake is van bestaanszekerheid, mensen kunnen leven in gelijkwaardigheid en ze een nuttige invulling van hun dagen hebben door het doen van betaald of onbetaald werk. Het mooie is, deze tevredenheid laat zich vooral goed meten op het lokale of regionale niveau. Recente studies naar *wellbeing & happiness* laten zien dat er een sterke link is tussen blijde mensen op 'blijve' plekken (Brouwer, 2025). Brede welvaart is daarmee grotendeels een regionaal begrip. Of mensen een baan kunnen vinden, een goede school voor hun kinderen of adequate gezondheidszorg kunnen ontvangen hangt af van waar ze wonen.

Sinds de Tweede Wereldoorlog wordt (de groei van) welvaart eigenlijk altijd weergegeven in het Bruto Binnenlands Product (BBP). Maar eigenlijk werkt het BBP alleen als maat voor welvaart niet erg goed. Ten eerste, bij het BBP gaat het niet over welvaart, maar over productie. Daarnaast gaat het voorbij aan zaken die minder gemakkelijk meetbaar zijn, maar die wel bijdragen aan welvaart (Bleys, 2010). Brede welvaart omvat dus meer dan alleen economische groei; het gaat om

de algehele kwaliteit van leven, inclusief factoren zoals gezondheid, onderwijs, milieu en sociale cohesie.

Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) (2018) spreekt over brede welvaart in acht dimensies: welzijn, materiële welvaart, gezondheid, arbeid en vrije tijd, wonen, samenleving, veiligheid en milieu. Het CBS gaat vooral in op brede welvaart op landelijk niveau. De definitie van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) lijkt hierop, met een focus op het welzijn van mensen. Het is een maatstaf voor alles dat mensen van waarde vinden. Naast materiële welvaart noemt het Planbureau ook zaken als



Het wiel van de brede welvaart (SCP Groningen 2020)

gezondheid, onderwijs, milieu en leefomgeving, sociale cohesie, persoonlijke ontplooiing en (on) veiligheid. Het gaat bij zowel CBS als PBL om de kwaliteit van leven in het 'hier en nu', als om de effecten van onze manier van leven op het welzijn van mensen op andere plekken en voor toekomstige generaties (CBS 2020, Raspe en Thissen, 2019).

In de stad Groningen wordt actief beleid gevoerd om deze brede welvaart te bevorderen. De gemeente Groningen heeft een Economische Agenda 2023-2026 opgesteld, waarin wordt beschreven hoe samen met partners wordt gewerkt aan een toekomstbestendige economie die bijdraagt aan het vergroten van de brede welvaart. Een toekomstbestendige economie is een economisch systeem dat niet alleen gericht is op huidige groei en winst, maar ook op het waarborgen van welzijn en welvaart voor toekomstige generaties. Dit houdt in dat economische activiteiten worden afgestemd op sociale en ecologische behoeften, met aandacht voor duurzaamheid, innovatie en maatschappelijke verantwoordelijkheid. Praktisch omvat dit het verminderen van afval en het bevorderen van hergebruik en recycling. Het instellen van programmering van een brugfunctionaris

op Groninger basisscholen of pilots met gratis kinderopvang. Of het investeren in hernieuwbare energiebronnen en circulaire productiemethoden. Deze Groninger agenda richt zich op het stimuleren van sociaal en duurzaam ondernemerschap en het zorgen dat meer mensen delen in de brede vooruitgang (Website gemeente Groningen 2025).

Daarnaast heeft de provincie Groningen ruim 34 miljoen euro geïnvesteerd in het verbeteren van de leefbaarheid. Dit bedrag wordt besteed aan het bevorderen van gezondheid, sport en beweging, goed wonen, het verminderen van armoede en het creëren van gelijke kansen. Allemaal elementen die bijdragen aan brede welvaart. Deze provinciale investeringen zijn vastgelegd in het Uitvoeringsprogramma Leefbaarheid 2025-2027 (website provincie Groningen, 2025).

Volgens de monitor brede welvaart voor de provincie Groningen van het Sociaal Planbureau Groningen scoort Groningen gemeente op sommige indicatoren lager dan het provinciale en

het landelijke gemiddelde, zoals op het gebied van werkloosheid en tevredenheid met het leven. Dit onderstreept het belang van voortdurende aandacht en inzet om de brede welvaart in de stad te verbeteren (Sociaal Planbureau Groningen, 2023). Door deze gecombineerde inspanningen van zowel gemeente als provincie wordt er gestreefd naar een inclusieve en duurzame verbetering van de brede welvaart in Groningen.

In Groningen zijn al een aantal mooie voorbeelden te zien in verandering van beleid die bijdragen aan brede welvaart, zoals de aanleg



Beweegtuin Beijum

van diverse buitensportplekken. Deze dragen niet alleen bij aan meer fysieke beweging maar ook aan verbinding en buurtgevoel; het zijn positieve bijdragen aan de dimensies gezondheid, welzijn, en samenleving voor de brede welvaart. Een ander voorbeeld is het Forum als

huiskamer van de stad. Goede studieplekken naast de bibliotheek en thuis dragen bij aan de brede welvaart op de dimensies samenleving, materiële welvaart, gezondheid en arbeid & vrije tijd. Een laatste voorbeeld in het fysiek domein is het aanleggen van bloemrijke borders. Dit draagt bij aan brede welvaart op het domein van milieu, welzijn en samenleving.

Nu is het niet zo dat alle bijdragen van de gemeente alleen positief zijn, want zoals met elk beleid zijn er eventueel (on)bedoelde negatieve effecten. Denk bijvoorbeeld aan het autovrij maken van de Grote Markt en de aanleg van waterwerk en bomen daar waar eerder de bushaltes waren. Met de vernieuwde Markt is de hittestress verminderd, de verkeersveiligheid toegenomen, en zo ook het esthetisch genot en de gebruiksvriendelijkheid van het plein. Echter, voor enkele doelgroepen zal de verplaatsing van de halte naar de Sint Jansbrug geen positief effect gehad hebben op de mobiliteit en gebruiksmogelijkheid van functies in de binnenstad. De kosten



Studieplekken Forum

van het Forum kunnen ook als negatief effect gezien worden voor de brede welvaart van de stad, of het zaaien van meer lentebloeiërs voor mensen met hooikoorts.

Uiteraard vraagt beleid voor de brede welvaart om afweging van positieve en negatieve effecten van de interventies. Maar het is mooi dat beleid verder kijkt dan alleen bijdrag en aan economische groei, en meer een focus heeft op dat wat waarde heeft die wellicht niet direct monetair meetbaar is.

Referenties:

- Bleys, B. (2010) Voorbij het bbp: hoe vooruitgang meten? Alternatieve indicatoren voor welzijn, welvaart en duurzaamheid. *Oikos*, 53(20): 66.
- Brouwer, A.E. (2025) Van gelijke kansen naar gelijke uitkomsten: Toekomstscenario's met brede welvaart. Oratie, Rijksuniversiteit Groningen
- CBS (2020) *Monitor Brede Welvaart & de Sustainable Develop-*



Bloemrijke borders

ment Goals 2020, Den Haag: CBS

Easterlin, R. A. (2004). The economics of happiness. *Daedalus*, 133(2), 26-33.

Raspe, O., J. Content & M. Thissen (2019) *Brede welvaart en regionale ontwikkelingen*. Den Haag: PBL; 3796.

<https://gemeente.groningen.nl/file/economische-agenda-2023-2026>

https://www.provinciegroningen.nl/fileadmin/user_upload/Documenten/Uitvoeringsprogramma_Leefbaarheid_2025-2027_V2.1.pdf

Kwaliteitsverlies in de Nederlandse winkelstraten - ook in Groningen?

Piet Pellenbarg

De winkelstraten van Nederland veranderen langzaam maar zeker van karakter, zeker als je kijkt naar het kernwinkelapparaat in de grotere steden. De verandering is te karakteriseren als kwaliteitsverlies, maar dat is nogal neutraal geformuleerd. Men kan de verandering ook duiden als verloederding. Kwaliteitswinkels verdwijnen en maken plaats voor laagdrempelige 'koopjeszaken'. Op 18 maart van dit jaar vroeg De Volkskrant nadrukkelijk aandacht voor deze ontwikkeling, met een fors stuk op de voorpagina, en nog drie hele pagina's verderop. De krant focust daarbij vooral op de opkomst van discounters en koopjeshallen zoals Action, Wibra, Kik en die Grenze, maar de ontwikkeling is breder. Leegkomende plekken in het (kern)winkelapparaat worden behalve door discounters en pop-up shops ook gevuld door koffietenten, bars, eetcafés, snackzaken, vintagewinkels, en merkwaardig genoeg ook: kappers. We zien deze ontwikkeling ook in het centrum van de stad Groningen. Is het kwaliteitsverlies daar zelfs ernstiger dan in andere steden? En zo ja hoe komt dat dan? Is er ook iets aan te doen? En is het eigenlijk wel de intentie (van het gemeentebestuur) om er iets aan te doen? Is de verschuiving van winkelcentrum naar vermaakscentrum onvermijdelijk? Hieronder volgt een impressie van wat we kunnen zien en wat we ervan kunnen denken.

Cijfers

Een echt recente bron met cijfermatige gegevens over de winkelsector in de stad Groningen is er eigenlijk niet, althans is zo'n bron niet te vinden op de website van de gemeente. Wel voorhanden is de recentste versie (2022) van het vijfjaarlijkse provinciale koopstromenonderzoek. Dat jaar eindigde juist de 'corona-periode'. Het aantal winkels in de provincie nam in de periode 2017-2022 (daarvan was 2020-2022 de coronaperiode) af met 15%; in de gemeente Groningen was die afname iets kleiner: 12%. Er verdwenen daar 167 winkels. Er wordt optimistisch genoteerd dat de winkelleegstand óók overal daalde (eigenlijk geen wonder als er winkels verdwijnen) en die leegstand bleek in de gemeente Groningen dan het laagst. Gerekend naar verkoopvloeropervlak was de leegstand



Voorheen Burmann, nu So Low

hier in 2017 5% en in 2022 4%. Globaal genomen weerspiegelen deze cijfers landelijke trends. Algemene teruggang van het aantal winkels wordt in die trend natuurlijk voor een (belangrijk) deel medebepaald door de opkomst van het online winkelen. Inmiddels (2025) is volgens winkelonderzoeksbureau Locatus de leegstand van winkel- en horecapanden in de gemeente Groningen wel weer iets gestegen, naar 7%. Maar dat is niet ongunstig zegt Locatus, want in 25 'vergelijkbare gemeenten' (waaronder Delft, Wageningen, Nijmegen, maar ook Amsterdam en Rotterdam) is dat leegstandspercentage 8%. En het kan ook (veel) erger, zie bijvoorbeeld Arnhem 11%, Apeldoorn 16%, Lelystad 22%, Heerlen 25%, *to name but a few*. Afgaande op zulke cijfers lijkt het nogal mee te vallen met de achteruitgang van het winkelapparaat in de

stad Groningen. Maar cijfers voor de gemeente als geheel zeggen nog niet zoveel over hoe het is in de binnenstad. Hetzelfde koopstromen onderzoek 2022 signaleert dat in het centrumgebied van de stad de leegstand wel groter is, en dat de samenstelling van de retail-sector er tegelijk flink verandert. Er is relatief veel horeca, en die horeca groeit daar ook fors: in de periode 2017-2022 telt de horeca niet minder dan 93 nieuwe verkooppunten (+14%).



Terrassenzee op de Grote Markt

Impressies

Onmiskenbaar is de samenstelling van de winkel- en horecasector in de binnenstad aan het veranderen, en daarmee verandert ook het gevoel waarmee de bezoeker de binnenstad ervaart. Het gaat niet alleen om het oprukken van de horeca ten koste van de detailhandel. Ook het aanbod binnen de detailhandel zelf verandert. Bekende kwaliteitswinkels verdwijnen. V&D en de Bijenkorf zijn natuurlijk de grotere voorbeelden uit de categorie warenhuizen, maar minstens zo belangrijk is het verdwijnen van ooit toonaangevende dames- en herenmodezaken, en niet te vergeten iconische winkels zoals Burmann aan de Grote Markt, chocolatier Schlamann aan de Vismarkt, of (al wat langer geleden) Lorjé aan de Herestraat. Deze lijst is gemakkelijk nog veel langer te maken. Een korte wandeling door de Kromme Elleboog/Zwanestraat – door de vele wisselingen die hier plaatsvinden is vooral de laatste zeer geschikt als graadmeter voor het verval – illustreert gemakkelijk wat er aan de hand is. We tellen (half april 2025) in deze toch niet al te lange straat niet minder dan 7 panden die leeg c.q. te huur staan, en nieuwe plekken zijn hier de laatste tijd zo te zien voor een groot deel opgevuld door varianten in het eet- en drinkgenre: Yankee Streetfood, Bakkercafé, Brunchbites, BFQ Drinks&Foods, Salsa Shop. En oh ja, ook nog een Repair Shop en de Tattoo Piercing Shop. Toegegeven, in andere straten gaat het soms (veel) beter. De Folkingestraat laat geen enkel leeg winkelpand zien. Maar de Herestraat had er des te meer, vooral in het stuk tussen Zuiderdiep en Carolieweg (Dagblad van het Noorden juni 2024). Daar verandert ook het een en ander. In dezelfde richting?

Oordeel

Een oordeel vellen over alle ontwikkelingen is niet gemakkelijk, want zal verschillen al naar gelang

de positie van de beschouwer. Bijvoorbeeld vanuit de Groninger City Club oordeelt haar voorzitter Eric Bos in *Cityscoop* (december 2024) na de komst van een paar nieuwe zaken: *‘De Zwanestraat is weer helemaal upcoming’*. Wel signaleert ook hij de forse ommezwaai naar de horeca: *‘Een paar jaar geleden was het percentage retailers nog 80 procent; nu is dat zo’n 55 procent’*. Hoe erg of hoe leuk is dat? Volgens adviesbureau Goudappel staat Groningen nog wel op de 12e plaats (van de

top-100) in de door hen opgemaakte *‘Vitaliteitsbenchmark Centrumgebieden’* van Nederland, waarin behalve naar het aanbod van (winkel- en horeca-)voorzieningen ook wordt gekeken naar ontwikkeling van de stedelijke bevolking, naar ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid van de grote stadscentra. Is plek 12 voldoende om tevreden te zijn voor de vijfde (of al naar gelang je telt: zesde of zevende) grote stad van Nederland? Het is maar net aan wie en hoe je het vraagt. Het jaarlijkse Europese onderzoek *Quality of Life in European Cities* constateert dat 96% van de inwoners van de stad Groningen tevreden is over het leven in de stad. Maar in de lokale context bevraagd, zijn de stadjes lang niet allemaal even blij. Internetplatform Sikkom constateerde in een rondvraag in september 2024 bijvoorbeeld dat men vindt dat er *‘teveel grote ketens zijn, en te weinig schattige boetiekjes’*. Dit is wel herkenbaar. Veel mensen worden blij van de vele kleinschalige winkels in iets kleinere *‘leuke’* steden zoals bijvoorbeeld Deventer, Zutphen of Dordrecht. Dat zijn steden waarvan, omdat ze hun bloeiperiode langer geleden kenden, de oude monumentale centra door modernisering niet zijn aangetast. Er zijn daardoor in die steden relatief veel voor retail aantrekkelijke panden beschikbaar met een relatief laag huurniveau. Dit maakt het mogelijk voor *‘schattige boetiekjes’* zich daar te vestigen.

Trendbepalende factoren

Groningen is als *‘hoofdstad van Noord Nederland’* niet onbelangrijker dan vroeger, zoals Deventer, Zutphen en Dordrecht. Gelukkig niet, en de winkelhuren zijn er dus relatief hoog. Daardoor heeft de stad van het type *‘leuke winkelstraten’* er niet zoveel. Eigenlijk alleen de Folkingestraat. En misschien is ook de Steentilstraat er zo één. Maar er is meer te zeggen over de teruggang van de kwaliteit van winkelstraten

in de binnenstad. De verschuiving richting horeca, en de geleidelijke verandering van de binnenstad van een winkelcentrum naar een verblijfs- en vermaakcentrum gaat helaas óók gepaard met het wegblijven van (koopkrachtige) consumenten van buiten de stad. Steeds meer binnenstad bezoekers zijn studenten en toeristen. Die komen niet om wat te kopen, maar om op de terrasjes te zitten. Daarvan zijn er ook steeds meer. Wel sfeervol om te zien, maar het geeft geen draagvlak voor kwaliteitswinkels. Overal in de plaatsen om de stad heen kun je van de inwoners horen dat ze behalve voor hun werk (veelal zijn het forensen die wél in de stad werken) niet of nauwelijks meer voor inkopen – of anderszins – in de (binnen)stad komen. Kleding en schoenen worden door hen gekocht in kwaliteitszaken die zijn opgekomen in plaatsen als Buitenpost, Gorredijk, Leek, en ja, ook Haren hoort daar nog bij.

Het wegblijven van koopkrachtige bezoekers van buiten de stad heeft één belangrijke en veel bediscussieerde reden: de auto's waarmee ze willen komen zijn niet welkom. Hans van Tellingen, ooit student sociale geografie in Groningen en nu al meer dan 30 jaar eigenaar-directeur van het bekende winkelonderzoek- en adviesbureau Strabo, heeft hierover geprofileerde opvattingen. In zijn boek *Wat nou einde van winkels* bezingt hij "het gigantische belang van het aandeel 'parkeren' in de winkelomzet" en betoogt hij dat diverse berekeningsmethoden van andere deskundigen, die vinden dat autobereikbaarheid maar geringe betekenis heeft voor winkelomzetten, niet deugen.. *"Autoluw beleid is een ramp voor de retail en ook voor de complete binnenstad"* zegt hij. *"Weliswaar staat het autoluw maken van binnensteden en andere winkelgebieden, inclusief het verwijderen van parkeerplaatsen, hoog op de politieke agenda's. Maar al klinkt het mooi, dat is het niet..... Het resulteert in veel minder retailomzet en dat gaat niet alleen ten koste van de retailers, maar ook ten koste van de gehele binnenstad. Want met de mindere omzet daalt ook de totale attractiewaarde van de binnenstad scherp"*. Nu is het zo dat Hans van Tellingen wel aan meer doorsnee-overtuigingen twijfelt, zoals ook dat de hele winkelsector geleidelijk ten onder zou gaan aan online winkelen. Dat gelooft hij niet. Zie zijn andere boek *Waarom stenen winkels winnen*. Maar hij geeft wel stof tot nadenken.

Conclusie

De binnenstad van Groningen wordt steeds meer een vermaakscentrum. Winkels maken plaats voor horeca en andere 'gemaksvoorzieningen'. Het is prettig als auto's daarbij niet in de weg staan

of rijden, en dat is al geruime tijd ook een doel van het gemeentelijk beleid, eigenlijk al vanaf de invoering van het legendarische Verkeerscirculatieplan begin jaren '70 van de vorige eeuw. Het weren van bezoekers die met de auto naar de stad willen komen om inkopen te doen bij kwaliteitszaken – of welke andere winkels dan ook – past in het moderne beleid om de stedelijke atmosfeer schoon, zelfs 'emissieloos' te maken. Een zero-emissiezone in het centrum past daarbij. Maar de waarschuwing van Hans van Tellingen dat bij dit alles de attractiewaarde van de binnenstad als geheel dreigt te eroderen is zeker geen loze kreet. Er is best reden om kritisch te zijn over de belevingswaarde van de binnenstad, juist ook van de meest centrale plekken daarvan. De Grote Markt leeft niet echt. De terrassen aan de Zuidkant worden steeds groter en voller, maar de Noordkant wordt steeds stiller. V&D heeft plaatsgemaakt voor een supermarkt met – alweer – een groot terras ervoor. Op de hogere verdiepingen van het (overambitieuze betitelde) Groothandelsgebouw zit een universitaire vestiging met de wat onduidelijke functie van 'House of Connections'.



Levenloze achterkanten rond de Nieuwe Markt

Voor de attractiewaarde van de binnenstad lijkt dit minder nuttig. De bomen aan de Oostkant verbeteren de sfeer wel, en het Market Hotel is duidelijk een functionele aanwinst. Maar het daarnaast gelegen Mutua Fides van Vindicat blijft een voor de binnenstad functieloze dode steenklomp. Met het Forumgebouw, op de nieuw gecreëerde Nieuwe Markt, is iedereen erg blij, en het draagt zeker bij aan de attractiewaarde van de binnenstad als geheel. Maar afgezien van het terras achter het Feithhuis zien we rond het Forumgebouw alleen maar levenloze achterkanten. Er valt nog wel wat na te denken over de binnenstad, en dan niet alleen over vormen, zoals in de gemeentelijke Nota Geleide Groei, maar ook over functies, en hun randvoorwaarden.

Déjà vu: de Lelylijn

Tom van der Meulen

De recente besluitvorming (Voorjaarsnota 2025) over de Lelylijn door vier kamerleden (het overhevelen van de gelden van de Lelylijn naar de Nedersaksenlijn) roept herinneringen op aan het optreden van minister Camiel Eurlings (Balkenende IV) als Sinterklaas. In die vermomming deed hij het Noorden de voor de Zuiderzeelijn (ZZL) gereserveerde gelden cadeau met 'besteding ter eigen keuze'. Uiteindelijk is daar, na aanvankelijke inzet op de stadstram, voor Groningen onder andere de verbetering van de Zuidelijke Ring (N7) uit voortgekomen. En voor de provincies Fryslân en Drenthe nog een aantal andere langgekoesterde infra-wensen zoals de befaamde 'haak om Leeuwarden'.

Tijd om terug te kijken op eerdere ervaringen met de Zuiderzee-/Lelylijn (LL). De rode draad hierbij is: gebrek aan robuustheid van het planingsproces. Anders gezegd: houtje-touwtje-planing. Dat valt af te leiden uit het rapport van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten (TCI) met de titel *Het Project Zuiderzeelijn: toetsing met terugwerkende kracht*, aangeboden aan de Tweede Kamer op 15 december 2004. Een leerzaam rapport. Samengevat breekt het de staf over:

1. De nut- en noodzaakdiscussie.
2. De keuze van de vervoerswijze
3. De afhankelijkheid van de lijn in een ruimere context, zowel fysiek-ruimtelijk (verbinding met Noord-Duitse steden) als ruimtelijk-institutioneel: de lijn als element in de ruimtelijke visie op de corridor Randstad-Noorden des lands.

In deze bijdrage loop ik deze drie punten bij langs en sluit ik af met enkele kanttekeningen.



Nut en noodzaak

De Zuiderzeelijn (ZZL) was in het overleg tussen SNN (Samenwerkingsverband Noord Nederland) en rijk over de zogenaamde Langmangelden aanvankelijk gepland voor 2030. In het Langmanakkoord tussen SNN en rijk van 1998 is de Zuiderzeelijn een expliciet onderdeel. Naderhand is de aanleg ervan in het overleg tussen SNN en rijk (Kompas voor de toekomst) naar voren geschoven naar 2010. In 2003 wankelt het Langmanakkoord, inhoudende een jaarlijkse bijdrage van € 61,- miljoen: staatssecretaris Van Gennip wil zich niet meer "met achterstanden bezig houden maar met kansen". Overigens sluit Van Gennip op dat moment steun aan het Noorden nog niet uit. In het algemeen reageert de Tweede Kamer met instemming op de pogingen van SNN en kabinet tot realisering van de Zuiderzeelijn. Uit het rapport van de TCI: "De beperkt-kritische houding van de Tweede Kamer ten opzichte van het Zuiderzeelijnproject loopt parallel met de brede steun voor het project". Veel partijen hebben de aanleg in hun verkiezingsprogramma staan. Alleen SP en VVD hebben enige reserve: ze spreken zich er niet expliciet over uit.

Een bestuurlijk akkoord is niet een garantie voor uitvoerbaarheid en exploitbaarheid. Eerder zou het andersom moeten zijn: eerst de te verwachten effecten bepalen en vervolgens wel of niet tot aanleg besluiten. Dat is de lijn die de VROM-raad en de Raad voor Verkeer en Waterstaat in 2001 bepleiten. Beide zijn van mening dat een snelle OV-verbinding niet het enige beleidsalternatief is voor de geformuleerde doelstellingen voor het Noorden. Uitgevoerde kba's (kosten-baten analyses) laten een, op zijn zachtst gezegd zeer gematigd beeld zien van de rentabiliteit/nut van het Zuiderzeelijnproject. De Zuiderzeelijn Business Case (projectgroep Zuiderzeelijn) acht onder specifieke voorwaarden

(een forse overheidsbijdrage die nog hoger wordt als de overheid risico's wil overdragen aan private partijen) de exploitatie financieel haalbaar. Het NEI (Nederlands Economisch Instituut) becijfert voor de verschillende alternatieven (vervoerswijzen) de kosten hoger dan de baten. NYFER (*Nyenrode Forum for Economic Research*) en RUG (RU Groningen) zien wel een maatschappelijk rendabel effect bij het alternatief magneetzwefbaan, met name door een groeiend welvaartseffect op arbeid en woningmarkt. Het Centraal Planbureau (CPB) beschouwt de NEI-analyse als correct en het best bruikbaar, dit in tegenstelling tot de analyses van RUG en NYFER. Van de verschillende vervoerswijzen scoort de magneetzwefbaan (MZB), speciaal de metroversie die weinig tijdverlies oplevert bij meer stopplaatsen, het best. Met voorbijgaan aan de details in het rapport van de TCI valt op dat de te verwachten groei van arbeidsplaatsen als gevolg van de ZZL varieert van 700 (HZL+) (=Hanzelijn+) tot 4500 (MZB). Maar wordt ook rekening gehouden met het verdwijnen van banen elders als gevolg van de lijn dan is de netto winst 300 tot 2300. Ter vergelijking meldt de TCI dat het Langmanrapport mikte op 43.000 extra banen in het Noorden voor het jaar 2020. Achteraf zullen de opstellers van het Langmanrapport spijt hebben gekregen van deze gemajoreerde ambitie, noem het een slag in de lucht, want die keert als een boemerang terug bij de beoordeling van de kosten/baten analyses van de ZZL. Nota bene voert de Commissie Langman zelf aan dat het Noorden het economisch niet slecht doet in vergelijking met de rest van Nederland, alleen de lage arbeidsparticipatie (overigens ook in ZO Fryslân), en de relatief hoge werkloosheid zijn opvallend. Is dan de Zuiderzeelijn de oplossing, zo vraagt de TCI zich af. Met instemming wordt Henk Don (CPB) geciteerd: een succesvol project brengt grote voordelen voor grote groepen gebruikers; die liggen niet te ver in de toekomst; en er zijn geen extreme kostenposten.

Keuze vervoerswijze

Al in 1994 kwam de *Transrapid* (magneetzwefbaan, MZB) in beeld als vervoerstechniek, en in het overleg SNN-Rijk in 1999 werd deze (en ook de MZB-metro, met meer stops) als het meest aantrekkelijk beschouwd, aantrekkelijker dan de varianten ZZL IC, ZZL HSL, en verbetering van de Hanzelijn ('negentiende-eeuwse vervoerstechniek'). De meest kostbare MZB-varianten zouden ook de meeste baten opleveren. En de rijksbijdrage zou ook alleen voor de snelle vervoersalternatieven van toepassing zijn. Dat de beoogde *Transrapidverbinding* Hamburg-Berlijn

in 1999 werd afgeblazen had hier te lande geen invloed op de voortzetting van het project met de MZB. Om toch tot een idee van een geïntegreerd vervoerssysteem te geraken werd – tevergeefs – nog een 'rondje Randstad' per MZB in het geding gebracht; en uiteindelijk pleitte het VNO/NCOV voor een traject via IJburg, zodat ook hier de zegeningen van een goede verbinding genoten konden worden. Uiteindelijk bleek de MZB de fuik waarin men gezwommen was: een *stand alone* systeem dat zichzelf nog helemaal moest bewijzen en ook nog eens prijzig was. Een waarschuwing ligt voor de hand: breng bij vervolgpogingen om de ZZL/LL te realiseren niet het *hyperloop* systeem (een soort buizenpost waarmee 1000 km/u gereisd zou kunnen worden en waarvan in Veendam een proefopstelling staat) in het geding! Laat die zijn nut bewijzen op het traject Lhasa-Urumchi, om nu maar eens een voorbeeld te noemen uit een land dat zowel de middelen als de uitgestrektheid heeft om vliegverbindingen te vervangen door grondgebonden vervoerswijzen, anders dan een trein.

De Zuiderzeelijn in ruimtelijke context

Vanaf het begin is de ZZL gepresenteerd als deel van een groter geheel, de verbinding Amsterdam met de grote Noord-Duitse steden Bremen en Hamburg en verder richting Scandinavië. Deze internationale inbedding is nergens in de door de TCI onderzochte kosten-batenanalyses meegenomen. Maar de SNN-partners en het rijk hebben ook nooit enige inzet getoond om met de Nedersaksische autoriteiten tot harde afspraken te komen. Men vertrouwde op de goede wil van de oosterburen, een vertrouwen dat er overigens toe leidde dat de Betuwelijn geruime tijd voor Emmerik zijn einde vond. Kortom, het bleef bij woorden.

Regelmatig wordt tegenwoordig in ingezonden krantenstukken naar voren gebracht dat de Lelylijn ook benut zou kunnen worden voor militaire transporten richting Noord(-Oost) Europa. Zo zou Poetin de redder van de Lelylijn kunnen zijn. Maar of het ministerie van Defensie met cofinanciering van de Lelylijn een doelmatige besteding van middelen realiseert? Hengelo/Oldenzaal, Zevenaar en Venlo bieden voldoende mogelijkheden om met railtransport defensiemateriaal oostwaarts te zenden. En voordat het traject LL tot en met Nieuweschans en verder zowel procedureel als materieel gereed zou kunnen zijn ligt de Rus al voor Bourtange.

Institutionele inbedding in planningsproces

In de geschiedenis van het project ZZL als object

van overleg tussen SNN en Rijk is dit in de periode waarover de TCI rapporteert, voortdurend als 'het aanleggen van een spoorbaan/magneetbaan' beschouwd. Het Atelier van de Rijksbouwmeester pleit ervoor voor de Zuiderzeelijn een integrale ruimtelijke structuurvisie op te stellen: "Deze dient op rijksniveau door alle betrokken ministeries gedragen te worden en zal in nauwe samenspraak met de noordelijke provincies opgesteld moeten worden. Het document kan als basis dienen voor de selectie van de marktpartijen. Deze zullen zich moeten conformeren aan het gemeenschappelijk gedragen 'Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Zuiderzeelijn'". De TCI vat dit samen met de woorden: "dat een groot infrastructuurproject zijn legitimiteit moet vinden in een integrale structuurvisie". De Rijksbouwmeester schreef zijn woorden in een tijd (2004) dat het beleidsterrein van de ruimtelijke ordening nog als een redelijk coherent en samenhangend geheel kon worden beschouwd. Tegenwoordig lijken opportunisme en doormodderen het beleidsklimaat te kleuren. Hoe dan ook, de roep om integraliteit (met een aansprekende metafoor die deze visie draagt en representeert) is waardevol en zelfs nodig om een project als de ZZL op de been te krijgen en te houden. Daarmee vermijdt je dat de aanleg van de spoorweg steeds in het geding wordt gebracht tegenover alternatieve bestedingen van de middelen. Met het inzetten van de Lelylijn als middel om de reisbare afstand tot de Randstad te verkleinen kan deze drager zijn van een snoer van woningbouwlocaties ter verlaging van de druk op de Randstedelijke woningmarkt. De argumentatie wordt niet langer alleen gezocht in het 'verheffen' van het zielige noorden maar ook in het 'ontlasten' van de druk in de Randstad. Eindelijk kan men zich ook in de Randstad realiseren dat het noorden toch dicht bij het westen ligt. De uitdrukking 'boven Zwolle is alles dichtgeplakt' kan in de mottenballen.

Maar het pleidooi van Henk Folmer, Jeltsje van de Meer-Kooistra (RUG) en Erik Verhoef (VU) in Trouw (11-3-25) voor verbetering van de lijn Meppel-Zwolle, of, liever, een *upgrading* van het noordelijke (en midden-Nederlandse?) spoorwegnet met het beveiligingssysteem ERMTS en 3 kilovolt op de bovenleiding om snelheden tot 200 km/u mogelijk te maken als alternatief voor de Lelylijn (tegen de helft van de kosten) is een voorbeeld van het denken in geïsoleerde projecten. Merkwaardigerwijs noemen ze niet de uitbreiding van Zwolle-Meppel tot vier sporen. Ze wagen zich niet aan voorspellingen van economische effecten, ze bepleiten slechts het verbreden van de doelstelling 'aanleg spoorlijn' tot 'verbetering

bereikbaarheid', waarbij, enigszins verrassend, die met de *zuidelijke* Randstad wordt bedoeld. Wat deze pleitbezorgers voorstaan is een echo van wat Koopmans, Dijkman en Verrips uit 2002 in Economisch Statistische Berichten schrijven, namelijk dat een investeringsbeleid met betrekking tot de infrastructuur geen sturend maar een accommoderend karakter zou moeten hebben.

Enkele kanttekeningen bij het TCI-rapport

Al met al hoeft het niet te verbazen dat het kabinet Balkenende IV van het project Zuiderzeelijn af wilde. De verontwaardiging in het noorden voor dit besluit was misplaatst. Was er dan niemand in de bestuurlijke kringen van SNN die enig verstand had van planning en planningsprocedures? Dacht men met een Langmanrapport vol wensdenken zijn slag te kunnen slaan? Was de verenging tot een in monetair-economische termen gevat project (mogelijk gesuggereerd door het Langmanrapport) verstandig?

Evenzogood: te concluderen dat het TCI-rapport een toonbeeld van objectiviteit zou zijn gaat te ver. Dat laat zich al illustreren door het enigszins badinerend spreken over 'raadsleden uit het plaatsje Leek in Groningen' (TCI p. 58). Maar vooral speelt een rol dat het TCI-rapport het laatste deel is van de serie van drie evaluatieve studies (de andere betreffen de Betuwelijn en de HSL-zuid die, grotendeels uit Groningse gasopbrengsten gefinancierd, veel financiële hoofdbreken opleverden wegens budgetoverschrijdingen). Dat kleurt in hoge mate de tekst. Het rapport (b)lijkt een compositie te zijn met variaties op het thema 'onderhoud van het spoorwegnet gaat voor uitbreiding'. Daarop wijst niet alleen de klaarblijkelijke instemming waarmee het TCI-rapport aan het hierboven geciteerde artikel van Koopmans c.s. in ESB refereert, het wordt nog eens bevestigd door in te gaan op Koopmans UvA-oratie uit 2004 met als titel *Ongewenst Onderzoek* waarin hij, eerder bij het CPB werkzaam, terugkijkt op de bij de ZZL uitgevoerde kba's: "Tegelijk met de officiële kosten-batenanalyse (NEI, CPB) werd een alternatieve kosten-batenanalyse uitgevoerd door de RUG en kwam ook het bureau NYFER met een studie. Voorstanders van de Zuiderzeelijn [...] schermen graag met deze onderzoeken. Zij doen alsof ze even waardevol zijn als de door het CPB getoetste kosten-batenanalyse". Hier keurt de slager zijn eigen vlees en TCI schrijft het op. Het is ook inderdaad lastig als er door derden kba's worden opgesteld, ze zouden er niet moeten zijn. Liever nog, alles wat een project lastig maakt zou er niet moeten zijn. Gelukkig kan het TCI dat met een autoriteit staven: de Deense planoloog

Flyvbjerg stelt dat ex ante (=vooraf) evaluaties niet door belanghebbende partijen moeten worden uitgevoerd. Maar dat kan men vinden, het is nogal naïef te veronderstellen dat in een politieke context druk van buiten is te voorkomen. Dat dit het ideale planningsproces doorkruist is eenvoudigweg een feit waarmee men moet leven.

Ook minister Peijs varieert, twijfelend aan haar eigen beleid, op het thema onderhoud of uitbreiding: “we hebben met elkaar afgesproken dat wij gaan voor benutten en onderhouden, voor ‘houden en bouwen’. Daar passen dus geen hele dure nieuwe spoorprojecten in. Op dit moment (2004) zou ik mijn geld dus steken in het betrouwbaarder maken van het bestaande spoor en niet in nieuwe dure projecten. [... Maar:] de Zuiderzeelijn heeft een voorgeschiedenis” (TCI p. 88). Opvallend is dat de CPB notitie over de NEI-kba uit 2001 (namelijk dat de NEI-kba de voorkeur geniet boven de andere (RUG, NYFER) pas in 2004 bij de Kamer bekend werd. Toen was het afgelopen met de ‘beperkt-kritische houding van de Tweede Kamer’ waarvan hierboven sprake was.

Met de CPB/NEI kba als lichtend oriëntatiepunt schrijft de TCI de Zuiderzeelijn weg. Zeker moet, de koe van de projectgang achteraf in de kont kijkend, worden vastgesteld dat de vroege keuze voor de dure magneetzwefbaan doorslaggevend is geweest voor het mislukken van het project, samen met de holle retoriek van het Langman-rapport en de ervaringen met de Betuwelijn en de HSL-zuid. Zo beschouwd mag het nog een wonder heten dat er überhaupt met enig succes aan de financiering van de ZZL is gewerkt.

Voor het goede begrip: doel van het TCI-rapport was het formuleren van een hanteerbaar kader voor de Kamer om haar rol bij de besluitvorming en controle op de uitvoering van grote infrastructurele projecten te verbeteren (TCI p. 5,6). Het TCI-rapport beschrijft het verlopen proces. En dat daarbij eenzijdige monetair-economische kosten-batenanalyses in het geding zijn is voor de TCI een gegeven, niet een aanleiding om de tekorten van dergelijke analyses aan de orde te stellen¹. Nergens komt de verbetering van het woonklimaat in de aan de ZZL gelegen plaatsen in beeld, mogelijk omdat dit niet in geld is uit te drukken of het zouden de verwachte verhogingen

van de huizenprijzen moeten zijn. Oost Groningen en Noord Fryslân (en Drenthe!) worden genoemd als streken die (qua groei van de werkgelegenheid) van de ZZL niets te verwachten hebben. Maar dergelijke opmerkingen zijn bij elk project te maken. Wel heeft het noemen van Noord-Fryslân mogelijk Leeuwarden in beeld gebracht als mede-eind/beginpunt van de ZZL. In dit soort zaken is Fryslân een huis dat in zichzelf verdeeld is: de tegenstelling Noord-Fryslân en Zuid-Fryslân (A7-zone).

Wat tenslotte in het door de TCI beschreven planningsproces opvalt is dat de varianten die in het geding zijn gebracht steeds het traject (Schiphol-) Amsterdam-Groningen betreffen, alsof de lijn tot Lelystad al weer is afgeschreven. Was bij geen van de gesprekpartners SNN-Rijk het idee van fasering ingedaald? Natuurlijk heeft de ongelukkige focus op de MZB hier een rol gespeeld. Een door blinde ambitie ontwikkelde tunnelvisie.

De Lelylijn

Terug naar de Lelylijn, het nog ontbrekende deel van de ZZL. Dat de ZZL een volstrekt nieuwe verbinding is die het knelpunt Meppel-Zwolle ontlast en omzeilt wordt in het TCI-rapport niet genoemd. Dat valt de SNN-partners in het overleg te verwijten, want zij hadden dit aan kunnen voeren als een pluspunt in de verbeterde structuur van het spoorwegnet. Maar ongetwijfeld heeft het ook niet in het Langmanrapport gestaan want dit soort zaken is voor een monetair denkend econoom een stap te ver. Met de ZZL wordt het spoorwegnet robuuster, West-Nederland is op twee manieren met het Noorden verbonden. De treinkapingen uit de jaren zeventig bij Wijster en De Punt hebben geleerd dat één lijn vanuit Groningen naar het zuiden een risico inhoudt. Hadden de treinkapingen op het traject Meppel-Zwolle plaatsgevonden dat was het hele Noorden geïsoleerd geweest. Maar los van dergelijke extreme gebeurtenissen: ligt het station Zwolle of Assen er om één of andere reden als bijvoorbeeld stroomstoring uit, dan is er nog een alternatief.

Kortom, de door Aleid Brouwer in deze aflevering van het Vriendenbulletin bepleite aanpak van ‘brede welvaart’ biedt perspectieven op de ZZL/Lelylijn die in de door de TCI besproken analyses

¹ Reeds in de jaren vijftig van de 20e eeuw zestig zijn kba's als te beperkt gekwalificeerd ten opzichte van naderhand ontwikkelde beslisvarianten als *Planning Balance Sheet Method* (alle te verwachten effecten worden meegenomen en zo veel mogelijk gekwantificeerd met meenemen van de kans op voorkomen) en *Goals-Achievement Matrix* (toetsbare doelen formuleren en relatief belang van doelen numeriek wegen) (Brian Mc Loughlin, *Urban and Regional Planning*, Faber & Faber Londen 1969).



39. Alphen a/d Rijn en omstreken	139.111
40. Assen en omstreken	136.428
41. Roermond en omstreken	133.590
42. Bergen op Zoom en omstreken	132.640
43. Heerenveen en omstreken	124.816
44. Goes en omstreken	123.465
45. Middelburg en omstreken	122.614
46. Tiel en omstreken	117.306
47. Lelystad en omstreken	116.748
48. Hoogeveen en omstreken	116.160
49. Drachten en omstreken	106.319
50. Terneuzen en omstreken	105.049
51. Den Helder en omstreken	97.405
52. Meppel en omstreken	94.264
53. Sneek en omstreken	94.167
54. Zutphen en omstreken	90.877
55. Weert en omstreken	81.187
56. Winterswijk en omstreken	75.800
57. Emmeloord en omstreken	67.120

niet zichtbaar worden gemaakt. Dat het woonklimaat in Groningen, Drachten, Heerenveen en Emmeloord en eventueel ook Leek-Roden aanzienlijk verbeterd wordt is geen onderwerp van analyse in de bekeken kba's geweest.

Drachten wordt nogal eens genoemd als grootste plaats van Nederland zonder spoorverbinding². Op zichzelf is dat geen argument voor een spoorverbinding: er is altijd een plaats waar dat voor geldt. Wat meer aansprekend is een kaart uit 2014, De Nieuwe Gemeentekaart geheten, die uitgebracht is door Atlas voor Gemeenten³, de bekende instelling die elk jaar de rijtjes produceert van de aantrekkelijkheid van (grote) gemeenten van Nederland. Aanleiding was het voorstel van de toenmalige minister van binnenlandse zaken Ronald Plasterk om gemeenten tenminste 100.000 inwoners te laten tellen. Het resultaat is een kaart van Nederland met gemeenten gecentreerd rond regionale verzorgingscentra. Let er daarbij op dat hier de verzorgingscentra een des te groter kans maken op de kaart te verschijnen naarmate ze een meer geïsoleerde positie innemen ten opzichte van een overheersende centrale kern. Zo verdwijnen de regionale verzorgingskernen van de provincie Groningen (Winschoten, Veendam, Delfzijl) van

de kaart dankzij de verzengende werking van de stad Groningen (Stadskanaal valt onder Emmen) en moeten Almere, Hoofddorp, Purmerend en Zaandam zich schikken onder de paraplu van Amsterdam. Opvallend is dat Delft zich wel op de kaart genesteld heeft. Hoe dan ook, Atlas voor Gemeenten heeft een mooie kaart gemaakt, inclusief de inwonertallen (van de centrale kernen met omgeving). De virtuele gemeenten Drachten, Emmeloord (dat niet helemaal de 100.000 inwoners haalt), en Terneuzen⁴ zijn de enige gemeenten die niet door een spoorlijn worden ontsloten. En dat zegt mogelijk wel wat.

Maar wel nog een waarschuwing voor de gemeente Smallingerland: laat Drachten, als stad met 45.000 inwoners niet delen in de sneue status van de ongeveer even grote plaatsen Harderwijk en Hoogeveen, die wel een railverbinding hebben maar waar de IC's niet stoppen. Daarentegen laten Heerenveen, Weert, Goes en Middelburg zien dat steden van vergelijkbare grootte (en niet op een knooppunt van spoorwegen gelegen, wat de kans op een stopplaats groter maakt (bv Zutphen en Roermond)) wel degelijk IC-stations zijn.

² Er is nog wel een handvol grotere plaatsen dan Drachten zonder spoorlijn zoals Amstelveen, Spijkenisse, Capelle, Oosterhout, Nieuwegein en Katwijk, maar die maken deel uit van grotere stedelijke agglomeraties.

³ Gerard Marlet en Clemens van Woerkens, De nieuwe gemeentekaart. Atlas voor Gemeenten 2014

⁴ Terneuzen heeft wel goederenvervoer in de Kanaalzone

Lode, een bedrijf op de Campus Groningen

Pieter Bootsma

We hebben in recente nummers van ons Bulletin geschreven over het fenomeen van de campus en het kennis- en innovatie-ecosysteem. Waarom komen bedrijven af op vestiging op de campus of in ieder geval op participatie in het desbetreffende ecosysteem. We vroegen dat aan Annelies Wolters, de algemeen directeur van de Lode Holding, het eerste bedrijf dat zich op het terrein van de universiteit vestigde dat de naam kreeg Zernike Science Park, tegenwoordig onderdeel van de Campus Groningen

Dat de Lode holding (met dochter Lode) zich in 1988 vestigde op het Zernike Science Park hoeft geen verbazing te wekken. De instrumentenmakerij voor medische toepassingen van Freerk Lode start in 1948 aan de Oosterstraat 38 en werkt nauw samen met de medici: Lode maakt wat zij nodig hebben voor hun patiënten. Kort na de oprichting slaagt het bedrijf er in een 'elektromagnetisch geremde ergometer' te produceren, de eerste ergometer die op de wereldmarkt verschijnt. Met dit instrument betreedt Lode het gebied van de cardiologie en het longfunctie-onderzoek. In 75 jaar heeft het bedrijf zich inmiddels ontwikkeld tot een veelzijdige specialist in de ergometrie met producten van fiets- en loopbandergometers tot lig- en armergometers en ergometer-software. Dit alles ten behoeve van de sportgeneeskunde, de cardiologie, het longfunctie-onderzoek, de revalidatie en de imaging (het terrein van beeldvormende technieken als mri en ct-scan). De ontwikkeling van Lode is innovatief en vergt nauwe samenwerking met wetenschappers.

Lode en het Zernike Science Park

Het is de verbinding tussen bedrijfsleven en universiteit die ten grondslag ligt aan het oprichten van het Zernike Science Park, zij het dat het in 1986, het jaar dat het Park wordt opgericht, aanvankelijk gaat om bedrijfjes van de onderzoekers, spin-offs van geavanceerd universitair onderzoek. Lode is het eerste gevestigde bedrijf dat, om dicht bij het vuur van de wetenschap te zitten, in 1988 neerstrijkt op het Zernike terrein en daarmee entree krijgt in het latere ecosysteem van de campus Groningen. Wolters laat me een krantenknipsel uit 1988 zien waarin over de vestiging van Lode op het Science Park bericht wordt, vergezeld van een foto van een bescheiden bedrijfsgebouw in een weiland. "Je wilt medici

hebben die je kunnen vertellen wat ze nodig hebben voor hun patiëntenonderzoek; wij maken dan een prototype van het onderzoeksinstrument en testen het vervolgens gezamenlijk. Dat leidt tot bijstellingen en weer testen. Het vraagt om een nauw contact met mensen die vóór alles door hun werk in de medische zorg in beslag worden genomen en vaak weinig tijd hebben voor onze vragen. Tenslotte moet het product worden gevalideerd en daar heb je ook wetenschappers voor nodig. Het beste is dat je ze in de buurt hebt", zegt ze als ik haar vraag waarom Lode op het Zernike is gaan zitten. "We zijn te klein om zelf wetenschap te bedrijven. 'Onze' wetenschappers werken op universiteit of hogeschool. We zijn daarin anders dan grotere concerns. Dat is ook een belangrijke reden waarom onze mensen er op uit trekken: we hebben een groot netwerk nodig en gaan overal naar symposia om ideeën over nieuwe varianten en nieuwe kennis op te doen."

De Lode Holding, zijn ontwikkeling

Als Lode op het Science Park verschijnt is Freerk Lode zijn bedrijf al kwijt: in 1983 is sprake van een faillissement. Er zal met plaatselijke aandeelhouders een doorstart volgen, de Lode Holding – met Lode als dochterbedrijf – die een jaar later door een Amerikaans bedrijf wordt overgenomen. Dat leidt tot wereldwijde export van Lode-producten en tot distributie via Lode van de producten van Amerikaanse zusterbedrijven in Europa. In 1992 verdwijnen de Amerikanen weer en komt het bedrijf in handen van het management van de Lode Holding. Sindsdien is er sprake van de overname van diverse bedrijven die de veelzijdigheid van Lode op ergonometrisch gebied en de omvang van de productie van meetapparatuur bevorderen. In 1997 is de Duitse



Annelies Wolters ceo Lode Holding

ergometerfabrikant Dynavit overgenomen en de productie naar Zernike verplaatst. In 2008 volgt de overname van een loopbandenbedrijf, ook uit Duitsland, waarvan de productie eveneens naar Zernike gaat. Daarnaast verbreedt de Lode Holding zijn scope aan activiteiten door de oprichting van zijn dochters Pro Care (2003) en UMACO (2005). Pro Care wordt het eigen distributiebedrijf van de Lodeproducten en tevens van de producten van andere bekende merken. UMACO dient als het gespecialiseerde productontwikkelingsbureau voor speciale ontwikkelingen voor klanten uit de Life Science en de medisch-technologische sector. Lode Holding wordt uiteindelijk eigendom van Johannes Wolters, een van de firmanten die kort geleden zijn functie als algemeen directeur heeft overgedragen aan Annelies Wolters.

Verbindingen met wetenschap, onderzoek en opleiding

Wolters: "We hebben zo'n honderd mensen in dienst met kennis van mechanica, werktuigbouwkunde, electronica, embedded software, bewegingstechnologie, bewegingswetenschap, inspanningsfysiologie en techniek en mbo-geschoolde vakmensen die heel praktische oplossingen bedenken. Voor ons bedrijf is het ook heel belangrijk dat we steeds ongeveer dertig studenten die in opleiding zijn over de vloer hebben. We hebben studenten die op allerlei facetten van ons bedrijf afkomen: uit de bewegingswetenschappen, biomedische technologie, engineering, marketing, alles". Ze wijst naar een

fietsergometer. "Die is te zwaar om deze in een woning neer te zetten. De patiënt wordt daardoor gedwongen naar een onderzoekslocatie af te reizen. We hebben toen een student op de onderzoeksvraag gezet hoe het apparaat lichter te maken en daarmee geschikt voor gebruik aan huis".

Samenwerking

"Voor Lode zijn contacten en samenwerking met andere bedrijven en instellingen, zowel elders als in onze buurt, heel erg belangrijk. Daarom zit ik ook in het bestuur van de Groningse bedrijvenvereniging West en in het bestuur van de 'life' coöperatie van bedrijven die met 'het menselijk lijf' te maken hebben, de Life Cooperative. Beide clubs zijn permanente gesprekspartners van het management van de campus Groningen over de logistiek, de facilitaire zaken, de toekomst van de campus en over de ontwikkeling van ons ecosysteem. Een optimale samenwerking met de campuspartners gaat me zeer ter harte".

Activiteiten

Geen wandeling Vrienden op Open Monumentendag

Al vele jaren verzorgen de Vrienden een wandeling op Open Monumentendag; wij waren een van de eersten die zo'n activiteit op Open Monumentendag organiseerden.

Hoofddoel van deze wandelingen was om mensen die niet bekend zijn met de Vrienden met ons kennis te laten maken. De laatste jaren was het merendeel van de deelnemers aan de wandeling al donateur. Zij waardeerden de wandeling zeker, gaven ook aan meer van dit soort wandelingen te willen, maar dan op een andere dag dan Open Monumentendag. Op die dag zijn er voor onze donateurs andere wandelingen, andere activiteiten

en niet te vergeten te bezoeken monumenten.

We hebben veel concurrentie gekregen!

We hebben besloten meer wandelingen op een andere datum dan Open Monumentendag te organiseren. Ook (nog) niet donateurs kunnen meewandelen, tegen een geringe vergoeding.

Zelf donateur worden kan natuurlijk ook! In de herfst wordt een eerste wandeling georganiseerd.

Een nadere aankondiging komt op www.vriendenstadgroningen.nl en in uw mailbox

Koos Meisner

Vooraankondiging

Op 13 november, aanvang 16.00 uur, zal Kristiaan Capelle, directeur van de ontwikkelingsmaatschappij MWPO, voor de Vrienden spreken over het onderwerp 'Niemeijer en de campus'.

De lezing wordt gehouden in de Groninger Archieven

BOEKHANDEL GODERT WALTER

oude ebbingestraat 53 - 9712 hc groningen - 050 - 312 25 23 - info@godertwalter.nl - www.godertwalter.nl

Alle boeken over Groningen ook op: www.groningerboeken.nl



Beno Hofman: 400 jaar
Nieuwe Stadt

€ 29,00

Groningen krijgt begin zeventiende eeuw nieuwe vestingwerken die gepaard gaan met een enorme gebiedsuitbreiding. Aan de noordwest zijde is de uitbreiding het grootst: daar ontstaan de huidige Hortusbuurt en het Ebbingekwartier. De oudste aanduiding van deze wijk is de 'Nieuwe Stadt'. '400 jaar Nieuwe Stadt' behandelt alle aspecten van de wijk, met de grote invloed van de universiteit (Hortusbuurt) en de recente aanvulling in de vorm van het Ebbingekwartier. Tien bijzondere wijkbewoners worden uitgelicht. Een heruitgave van Beno Hofmans boek uit 2020.



Henk Bakker: Henk
Bakker komt uit de bus

€ 10,00

Henk Bakker speelde als kind al eens buschauffeur met de buurtkinderen, keek met ontzag naar de grote bussen en de stoere buschauffeurs, maar had nooit gedacht ooit zelf een echte buschauffeur te worden. In drie delen beschrijft Henk Bakker het eerste kinderavontuur met de bus tot en met de laatste dag als buschauffeur. Zijn werk als buschauffeur is de rode lijn met daarin spannende, routinematige belevenissen, de omgang met leuke en minder leuke passagiers, gebeurtenissen op straat met hier en daar een vleugje fantasie en waargebeurde uitweidingen naar aanverwante belevenissen uit zijn avontuurlijke leven.



Egge Knol:
Knol's Koek

€ 39,90

Prachtig boek over de ambachtelijk bakker van Groninger koek. Als bakkersknecht Egge Knol in 1923 wil trouwen, kan hij van een bakkerspatroon geld lenen om zelf een bakkerszaak te beginnen. Hij koopt een zaak aan het Zuiderdiep in Groningen en wordt daarmee een van de vele bakkers in de stad. In de loop van de jaren vijftig legde hij zich steeds meer toe op Groninger koek. In 1958 kocht hij een voormalige wasserij aan het Hoendiep in dezelfde stad. Vanaf 1965 produceerde het bedrijf in dit markante pand en onder leiding van zoon Durandus Knol vrijwel alleen koek. Nu is kleinzoon Edwin Knol de derde generatie koekbakker.

Kleinzoon Egge Knol beschrijft het verhaal van dit familiebedrijf en gaat in op de geschiedenis van Groninger koek en andere bekende koekbakkerijen. Naast vele bijzondere historische verhalen en prachtig illustratiemateriaal, bevat het boek ook een actuele serie foto's, gemaakt door fotograaf Gea Schenk, die het ambachtelijk bereiden van de koek mooi in beeld brengt.



Jeroen Wielaert: Groningen-Stad
en Ommelanden

€ 24,50

Groningen is veel meer dan een verre stad, omringd door leegte. En vooral: dan een rampgebied vol aardbevingsleed. Oud-NOS-verslaggever Jeroen Wielaert vond het tijd voor een ander verhaal. Maandenlang reisde hij door stad en provincie, zoals hij dat eerder deed in Zeeland en Friesland.

Opnieuw beseft hij dat er veel meer te zien is in eigen land, ook in Groningen. 'Ontdek wat je hebt' was in 2024 het motto van een provinciale campagne speciaal gericht op Groningers. Jeroen Wielaert wil naast hen ook Nederlanders en Vlamingen meenemen op zijn omzwervingen: de oude schansen en lommerrijke dorpen in Westervolde, de Veenkoloniale kanaalsteden in het Oldambt, de landgoederen in het Westerkwartier, de wierdendorpen, ruigte en musea van Waddeland Hunsingo, de kerkdorpen en havenstadjes aan de Dollard in Fivelingo en het groene gebied met Haren. Groningen is goud.

Groninga

Stichting Vrienden van de Stad Groningen

De Stichting Vrienden van de stad Groningen is opgericht in 1984. We zetten ons in voor de ruimtelijke kwaliteit (belevingswaarde, gebruikswaarde, toekomstwaarde) van de stad Groningen. We vragen aandacht voor het historisch karakter van de gebouwde en ingerichte omgeving, voor zover dat de belevingswaarde ondersteunt.

Middelen die we inzetten: bijdragen aan meningsvorming over architectuur en openbare ruimte door middel van lezingen, debatten en excursies. Daarnaast participeren (mogelijk in overleg met andere partijen) in beleidsprocedures (overleg, zienswijzen, eventueel bezwaren bij gemeentelijk ruimtelijk beleid en het beleid van andere overheden).

We richten ons op de binnenstad maar geven daarnaast ook aandacht aan de stad Groningen als geheel en de ruimere context van de stad.

Hoe wordt u donateur?

U kunt u als donateur van de Vrienden van de stad Groningen opgeven bij bovenstaand correspondentieadres of via de website.

website: www.vriendenstadgroningen.nl
e-mail: info@vriendenstadgroningen.nl

Bank: NL06 INGB 0000 4473 73

Minimum donatie
€20,00 per jaar

Colofon

Bestuurssamenstelling

R.C.E. Neef (voorzitter)
C. J. A. Wessels, (secretaris)
H. van der Meij, (penningmeester)
P. J. E. Bootsma
A.E. Brouwer
E. M. Meisner
P. H. Pellenbarg
H.Th. van Veen

Redactie:

P. J. E. Bootsma
T. van der Meulen
P. H. Pellenbarg
H.Th. van Veen

Ontwerp en vormgeving:

MOTTOW, martijn otto wolf

Redactieadres:

H.W. Mesdagplein 6
9718 HR Groningen
Tel 050 5890776
meulen1@xs4all.nl

Kopijdatum nummer 122:

10 september 2025