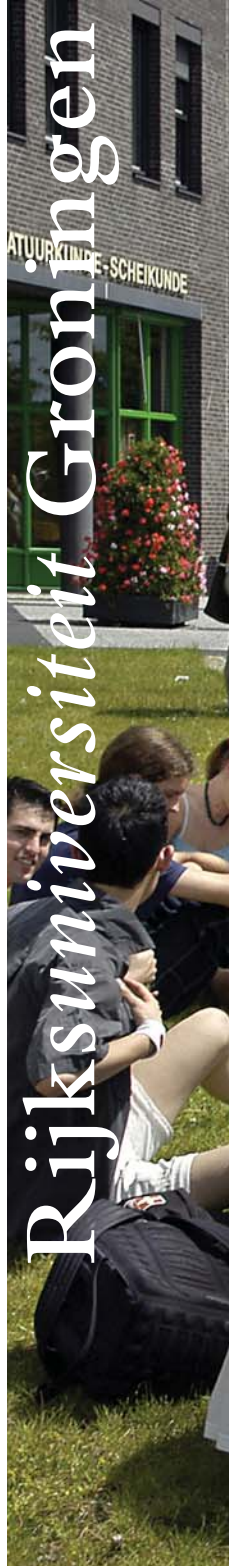


NUMMER 2
21e jaargang

JULI 2006 ➤ ZUIDERZEELIJN, DE ONTBREKENDE SCHAKEL ➤ HET
NEDERLANDSE ASIELBELEID VAN BINNENUIT ➤ MAATSCHAPPELIJK
TOP INSTITUUT ONDERZOEKT INTEGRATIE ➤ PROEF DE BLAUWE STAD
➤ GEFASCINEERD DOOR DE 'MINIMAL CELL'

Magazine
voor alumni
en relaties

Broerstraat 5





4



8



12



14



16



21

INHOUD

- 4 **De ontbrekende schakel**
Groningse Jouke van Dijk en Haagse Sanne ten Hoove oneens over de Zuiderzeelijn
- 7 **'Wow, goeie club'**
Laura Westendorp voor Greenpeace op diepzeeonderzoek
- 8 **Vroeg of laat komt dat pardon**
Frans-Willem Verbaas beschrijft ons asielbeleid van binnenuit
- 12 **Zoeken naar nieuwe vaste grond**
Karen van Oudenhoven over integratie en sociale cohesie
- 14 **Proef de Blauwe Stad**
Immens water brengt nieuw elan in akkerbouwgebied
- 16 **Gefascineerd door het leven**
Uitzonderlijke prestaties van microbioloog Lubbert Dijkhuizen
- 18 **Energie in een veranderende wereld**
Coby van der Linde, hoogleraar Geopolitiek en Energiemanagement.
- 21 **Bommelstein is nooit hetzelfde**
Ger Tillekens bezoekt de Marten Toonder tentoonstelling in het Nederlands Stripmuseum te Groningen
- 7 **Zwarts op wit**
De rector magnificus mijmert
- 11 **Ain Wondre Stad**
Johan Remkes, minister van Binnenlandse Zaken
- 19 **Column Koen Koch**
- 22 **Nieuws van de alumniverenigingen**
- 24 **Life Long Learning**
- 26 **Oraties, afscheidscolleges en hoogleraarportretten. Colofon**
- 28 **Alumni Achteraf**
- Foto voorkant**
Middagpauze op het Zernike ➤ FOTO
ELMER SPAARGAREN

REDACTIONEEL

Het is 'een betrekkelijk losse organisatie met een grote mate van autonomie voor wetenschapskunstenaars,' volgens rector Frans Zwarts in zijn rubriek. Het fenomeen 'universiteit' kent verschillende omschrijvingen. Zo is het een instituut van kennisverwerving, onderwijs en vorming. Maar ook een gemeenschap van mensen en een complex van gebouwen en terreinen.

En op verschillende manieren ook liggen er allerlei 'lijntjes' tussen de RUG en haar alumni. Er zijn de nostalgische herinneringen aan studietijd en – stad en de persoonlijke banden met docenten en oud-medestudenten. Nog concreter – steen en asfalt, staal en hardhout – zijn de wegen en spoorlijnen die de Martinistad en daarmee de universiteit te verbinden met de rest van Nederland en de wereld.

De RUG probeert alle mogelijkheden tot contact te vergroten, met welke 'doelgroep' dan ook. Daarom is haar College van Bestuur ook een enthousiast pleitbezorger van een snelle treinverbinding, waarover in dit juli-nummer een voorstander (RUG-hoogleraar Jouke van Dijk) en een tegenstander (*Volkskrant*-journalist Sanne ten Hoove) debatteren.

Beiden zijn, onder meer over de Zuiderzeelijn, opiniemakers. Dat geldt ook voor veel andere RUG-alumni en -medewerkers die in dit blad aan het woord komen. Greenpeace voorlichter Laura Westendorp vraagt aandacht voor het leven in de diepzee en advocaat Willem Verbaas legt de misstanden van het Nederlandse asielbeleid bloot. Minister Remkes vertelt over zijn 'Wondre Stad'. Clingendael-medewerker Coby van der Linden schetst het strategische belang van energie in de huidige wereld. Het instituut van Karen van Oudenhoven bestudeert nieuwe bindingsmiddelen voor onze desintegrerende samenleving.

Tot slot, over opiniemakers gesproken, melden we u trots dat wij als columnist RUG-hoogleraar Koen Koch voor een jaar aan de Broerstraat 5 hebben kunnen binden.

De redactie
redactieB5@bureau.rug.nl





De ontbrekende schakel

Moet er een snelle treinverbinding komen van de Randstad naar het Noorden? Jazeker, vindt Jouke van Dijk (50), hoogleraar regionale arbeidsmarktanalyse aan de RUG. Zo'n spoorlijn zou niet alleen de werkgelegenheid in het Noorden verbeteren, het zou de hele Nederlandse economie ten goede komen. Onzin, vindt politiek journalist en RUG-alumnus Sanne ten Hoove (27). De kosten voor de aanleg van de Zuiderzeelijn wegen niet op tegen de verwachte opbrengst.

Het is heel simpel. De Zuiderzeelijn, welke variant je ook neemt, is een mega-investering die z'n rendement niet oplevert.' Sanne ten Hoove, parlementair verslaggever bij *De Volkskrant*, is een uitgesproken tegenstander van de mogelijke aanleg van de Zuiderzeelijn. In de restauratie van het Groninger hoofdstation zit hij aan tafel met Jouke van Dijk, hoogleraar regionale arbeidsmarktanalyse en uitgesproken voorstander van een snelle treinverbinding naar het Noorden.

'Onze nationale welvaart wordt verslechterd als die lijn er komt', vindt Ten Hoove. 'De sommen die nu gemaakt worden zijn niet een béetje negatief, die zijn al jaren zeer, zeer negatief. En bij dit soort grote projecten heb je altijd nog de kans dat het veel duurder

wordt dan begroot. Als je iets wilt doen aan de noordelijke economie, kun je beter kiezen voor andere investeringen.'

Al 50 jaar

'Je kunt natuurlijk zeggen dat de aanleg van de Zuiderzeelijn te duur is', reageert Van Dijk. 'Maar als je de 2,7 miljard die het Rijk wil investeren afzet tegen de vijf miljard euro voor een stukje snelweg van vijftien kilometer door het Naardermeer, dan denk ik: ach de kosten van de Zuiderzeelijn vallen wel mee. En voor zo'n stukje snelweg in de Randstad wordt helemaal niet gekeken wat het rendement is. Denk je dat ze voor de verbinding door het Naardermeer eerst gaan kijken hoeveel arbeidsplaatsen het oplevert in de regio Amsterdam? Als je in de berekeningen van

het kabinet gelooft, moet je helemaal geen treinen meer laten rijden, want de exploitatie van het spoorweginet is negatief. Gaan we er elke dag dat er in Nederland een trein rijdt in welvaart op achteruit? Dat geloof ik niet.'

Naardermeer

Een directe spoorverbinding van Amsterdam naar Groningen is bovendien een belangrijke ontbrekende schakel in de Nederlandse infrastructuur, gaat Van Dijk verder. 'Er wordt al vijftig jaar over gepraat. Eerst wilde men een spoorlijn over de Afsluitdijk, daarna zijn nog allerlei andere plannen aan de orde geweest. Als je op de kaart kijkt, zie je dat het een ontbrekend stuk infrastructuur is.'

Ten Hoove reageert direct. Het zijn argumenten die lost staan van de mogelijke nieuwe

‘Als we verder willen groeien, hebben we de Zuiderzeelijn hard nodig’

spoorlijn, vindt hij. ‘Of er wel of geen snelweg door het Noordermeer komt, heeft niets te maken met een snelle treinverbinding naar Groningen. Het is bovendien een doelredenering om te zeggen dat we de Zuiderzeelijn moeten aanleggen omdat er een stukje ontbreekt op de landkaart.’

Volgens Ten Hoove zou het beter zijn precies na te gaan wat de problemen in het Noorden zijn en wat daarvoor de meest geschikte oplossing is. De huidige problemen, een ijle economische structuur vooral gebaseerd op productie en een laaggeschoolde beroepsbevolking, zijn volgens hem met een snelle spoorverbinding niet op te lossen.

‘De economie en de werkgelegenheid groeien in het Noorden al tien jaar sneller dan in de rest van Nederland’, reageert van Dijk. ‘Als we nu nog verder willen groeien, hebben we een snelle verbinding met de Randstad nodig.’

Kostenoverschrijding

Wetenschappers van de RUG becijferden dat de aanleg van de Zuiderzeelijn 1900 tot 3800 nieuwe banen oplevert, waarvan 2500 in het Noorden. Daarnaast keken zij naar het rendement van de miljardeninvestering. Die berekeningen werden bij de besluitvorming over de lijn terzijde geschoven. Volgens Ten Hoove komt dat omdat de RUG als enige een model gebruikt dat door andere onderzoekers, onder meer van het Centraal Planbureau (CPB) niet is overgenomen. ‘En dan heeft het CPB gelijk?’, werpt Van Dijk verbaasd tegen.

Ten Hoove verwijst naar de Deense Hoogleraar prof.dr. Bent Flyvbjerg. Die beschrijft hoe overal ter wereld vooral bij grote railprojecten de kosten structureel worden overschat terwijl de opbrengst wordt overschat. ‘En waar vindt dat mechanisme het meest plaats? Waar zijn de kosten zo veel hoger dan iedereen had gedacht en waar zijn de opbrengsten zo ontzettend veel lager? Bij hogesnelheidslijnen.’

‘Noem me van al de railprojecten die Flyvbjerg beschrijft nou eens ééntje waarbij het bedrijfsleven bereid is zoveel te investeren?’,

vraagt Van Dijk. ‘Siemens wil bijna een miljard investeren in de Zuiderzeelijn. Is het bedrijfsleven gek, denk je?’

Economische groei

‘Maar wat lost de aanleg van de Zuiderzeelijn dan op? Wat zou er verbeteren als je een snelle treinverbinding met de Randstad hebt?’, vraagt Ten Hoove. ‘Als je veel geld wilt uitgeven, sterker nog, ontzettend veel geld over de balk gaat gooien, moet je toch kunnen verdedigen waarom je dat wilt?’

Van Dijk herhaalt zijn argumenten; van geld over de balk gooien is geen sprake. De werkgelegenheid verbetert en de beroepsbevolking wordt mobieler waardoor het voor Noordelingen makkelijker wordt om in de Randstad te werken – en omgekeerd. ‘En doordat de arbeidsmarkt beter gaat functioneren, krijg je economische groei. En als je de economische activiteit evenwichtiger over het land verdeelt, krijg je bovendien in de Randstad minder congestieproblemen, minder files. Trouwens, als ze de aanleg weer gaan uitstellen en over tien jaar alsnog bedenken dat zo’n Zuiderzeelijn onontbeerlijk is, dan is het écht te duur. Want dan is het traject inmiddels volgebouwd. Nu is dat nog schoon.’

Kansen

Maar hoe schatten de twee sprekers eigenlijk de kans dat er uiteindelijk een snelle spoorverbinding naar het Noorden komt? Opmerkelijk genoeg denkt Ten Hoove dat de Zuiderzeelijn, in wat voor vorm dan ook, er uiteindelijk komt. ‘Ik verwacht dat het een van de onderwerpen wordt bij de komende kabinetsformatie.’

En Van Dijk? Hoewel hij een overtuigd voorstander van de lijn is, toont hij zich pessimistischer. ‘Nee, ik denk dat de verbinding er uiteindelijk niet komt.’



JOUKE VAN DIJK (50) is hoogleraar Regionale Arbeidsmarktanalyse aan de Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen van de RUG. In zijn onderzoek staan arbeidsmarkt-vraagstukken als werkloosheid, werkgelegenheid, migratie en arbeidsmarktbeleid centraal. Verder houdt hij zich onder meer bezig met regionale ontwikkeling en groei en het functioneren van de regionale arbeidsmarkt, met name in Noord-Nederland.



SANNE TEN HOOVE (27) is verslaggever op de Haagse redactie van *De Volkskrant*. Daar houdt hij zich onder meer bezig met de departementen Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu. Ten Hoove studeerde rechten en journalistiek aan de Rijksuniversiteit Groningen. Tijdens zijn studie werkte hij onder meer als redacteur bij de *Studentenkrant* en bij de *UK*.

► TEKST ERNST ARBOUW

► FOTO'S MICHEL DE GROOT