

De hogesnelheidslijn in een stad in transitie

Over de komst van de HSL in de havenstad Rotterdam

Ramona van Dijk

18-8-2009



De hogesnelheidslijn in een stad in transitie

Over de komst van de HSL in de havenstad Rotterdam



Bachelorscriptie, augustus 2009

ERASMUS UNIVERSITEIT ROTTERDAM

Faculteit der Economische Wetenschappen

Regionale Economie en Haven- en Vervoerseconomie

Begeleider: Drs. B.M. van de Velde

Auteur: Ramona van Dijk

Examennr: 306138

E-mailadres: rrvdijk@gmail.com

Voorwoord

Geboren in een klein dorpje in de buurt van Rotterdam ben ik niets anders gewend dan Rotterdam te zien als 'de grote stad'. Sinds jaar en dag kom ik in Rotterdam om te winkelen, naar de film te gaan sportwedstrijden te bekijken, sinds twee jaar kom ik hier ook om te werken. Het bereiken van Rotterdam is de laatste tijd wat lastiger geworden; het station wordt namelijk verbouwd en gereed gemaakt voor de komst van de hogesnelheidslijn. Voor het station is dan ook één grote bouwput ontstaan. Wat hier allemaal gebeurt wordt aan het zicht onttrokken door hoge hekken, wat wel duidelijk is, is dat het om een groot project gaat.

Nu ik al een aantal jaren studeer in deze havenstad en het inmiddels tijd is geworden om mijn bachelorscriptie te schrijven, leek het mij een goed idee om dat over deze stad te kunnen doen. Doordat je bij binnenkomst in Rotterdam, via het openbaar vervoer, meteen merkt dat er iets groots staat te gebeuren, leek het mij erg leuk om deze scriptie te schrijven over dit grote project; de komst van de hogesnelheidslijn. Ik neem aan dat de komst van deze hogesnelheidslijn veel kansen met zich mee kan brengen voor een stad als Rotterdam, maar om dit zeker te weten wilde ik dit graag onderzoeken.

Mijn dank gaat uit naar mijn begeleider, Bart van de Velde, die zelfs in zijn vakantie mijn scriptie heeft doorgelezen en heeft voorzien van op- en aanmerkingen.

Ramona van Dijk, augustus 2009

Samenvatting

Achtergrond

Deze scriptie gaat over de komst van de hogesnelheidslijn in een stad in transitie. De aanleiding hiertoe is het willen afronden van mijn bacheloropleiding Economie en Bedrijfseconomie aan de Erasmus Universiteit Rotterdam, binnen de richting Regionale Economie en Haven- en Vervoerseconomie. Deze scriptie kan relevant zijn voor beleidsmedewerkers van de stad Rotterdam, maar ook voor beleidsmedewerkers van gemeenten die mogelijk in de toekomst te maken krijgen met de komst van de hogesnelheidslijn.

Methode

De methode die is gebruikt bij het schrijven van deze scriptie, is die van een literatuuronderzoek. Door het bestuderen van boeken, artikelen en andere gegevens over steden in transitie, hogesnelheidslijnen en de steden Lille, Luik en Rotterdam heb ik een antwoord kunnen vinden op mijn deelvragen en uiteindelijk ook op mijn hoofdvraag.

Resultaten en conclusies

Allereerst is er gekeken wat een stad in transitie nu precies is. Er is gebleken dat een stad in transitie een gemeente is met meer dan 10.000 inwoners, waar een structurele maatschappelijke verandering plaatsvindt die het resultaat is van op elkaar inwerkende en elkaar versterkende ontwikkelingen op het gebied van economie, cultuur, technologie, instituties en natuur & milieu. Vervolgens zijn er drie steden gekozen die zowel stad in transitie zijn, als een aansluiting op het hogesnelheidslijnen netwerk krijgen, of zullen krijgen. Uiteindelijk is er gekozen voor de steden Lille, Luik en Rotterdam. Hierbij worden Lille en Luik gebruikt als benchmark om te kijken hoe de stad Rotterdam omgaat met de komst van de hogesnelheidslijn.

Hierna worden de kansen op een rijtje gezet, kansen waarmee een stad te maken krijgt wanneer er wordt besloten de hogesnelheidslijn via die stad te laten reizen. Deze kansen hebben voornamelijk te maken met de verbeterde bereikbaarheid, kortere reistijden en de komst van nieuwe bedrijven. Per stad wordt er besproken wat de veranderingen zijn sinds de komst van de hogesnelheidslijn, welke investeringen zijn er gedaan om goed gebruik te kunnen maken van de kansen die horen bij de komst van de hogesnelheidslijn. En uiteindelijk wordt de aanpak van Rotterdam vergeleken met de aanpak van Lille en Luik. Hieruit is gebleken dat Rotterdam de komst van de hogesnelheidslijn goed aanpakt; de stad investeert in een nieuw station en in het stationsgebied; hierdoor wordt Rotterdam aantrekkelijker voor zowel bedrijven, toeristen als andere bezoekers.

Inhoudsopgave

Voorwoord	2
Samenvatting	3
1 Inleiding.....	7
1.1 Aanleiding.....	7
1.2 Achtergrond en aanzet tot onderzoek	7
1.3 Probleemstelling.....	8
1.4 De relevantie van dit onderzoek	8
1.5 Onderzoeksvragen.....	8
1.6 Onderzoeksaanpak.....	9
1.6.1 Methode	9
1.6.2 Hoofdstukindeling	9
2 Steden, met HSL-station, in transitie	11
2.1 Inleiding	11
2.2 De stad.....	11
2.3 Een transitie in het algemeen	12
2.4 Het transitieproces	14
2.5 Een voorbeeld van een doorlopen transitie.....	17
2.6 Stad in transitie.....	18
2.6.1 Wat is een stad in transitie.....	18
2.6.2 Actuele voorbeelden van steden in transitie	19
2.7 Conclusie	20
3 De komst van de Hogesnelheidslijn in Nederland.....	22
3.1 Inleiding	22
3.2 Waarom een groot netwerk van hogesnelheidslijnen in Europa?.....	22
3.3 De hogesnelheidslijn in Nederland.....	23
3.3.1 De geschiedenis van de HSL-Zuid in Nederland	23

3.3.2 Het netwerk HSL-Zuid.....	25
3.4 Steden met een HSL station	27
3.5 Steden met een HSL station die tevens in transitie zijn	28
3.6 Conclusie	29
4 Ontwikkelingskansen	30
4.1 Inleiding	30
4.2 Betere bereikbaarheid.....	30
4.2.1 Groeiende mobiliteit	30
4.2.2 Betere bereikbaarheid voor forensen	31
4.2.3 Een gelijkmatigere huizenmarkt.....	32
4.3 Kortere reistijden.....	33
4.4 Het aantrekken van bedrijven	34
4.5 Grotere ontwikkelde steden	34
4.6 Mogelijke nadelen door de komst van de HSL.....	35
4.7 Conclusie	35
5 Lille; hoe deze stad omgaat met de kansen die zij krijgt	37
5.1 Inleiding	37
5.2 Is Lille een stad in transitie?	37
5.3 Hoe gaat Lille om met de kansen die zij krijgt, dankzij de HSL aansluiting?	38
5.3.1 Bereikbaarheid	38
5.3.2 Kortere reistijden.....	40
5.3.3 Het aantrekken van bedrijven	41
5.4 De regio rondom Lille	41
5.5 Conclusie	42
6 Luik: hoe deze stad omgaat met de kansen die zij krijgt	43
6.1 Inleiding	43
6.2 Is Luik een stad in transitie?	43
6.3 Hoe gaat Luik om met de kansen die zij krijgt, dankzij de HSL aansluiting?	45

6.3.1 Bereikbaarheid	45
6.3.2 Kortere reistijden.....	47
6.3.3 Het aantrekken van bedrijven	47
6.4 Conclusie	47
7 Rotterdam	49
7.1 Inleiding	49
7.2 Rotterdam in ontwikkeling	49
7.3 Rotterdam in transitie?	50
7.4 Hoe gaat Rotterdam om met de kansen die zij krijgt, dankzij de HSL aansluiting?	51
7.4.1 Bereikbaarheid	51
7.4.2 Kortere reistijden.....	52
7.4.3 Het aantrekken van bedrijven	53
7.5 Hoe pakt Rotterdam de kansen aan, in vergelijking met Lille en Luik?	54
7.5.1 Lille versus Rotterdam	54
7.5.2 Luik versus Rotterdam.....	55
7.5.3 Overeenkomsten	56
7.6 Conclusie	56
8 Conclusies en slotbeschouwing	58
8.1 Inleiding	58
8.2 Conclusies deelvragen	58
8.3 Eindconclusie.....	61
8.4 Aanbevelingen.....	62
8.5 Afsluiting.....	63
Literatuurlijst.....	64

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Om de bacheloropleiding “Economie en Bedrijfseconomie” van de faculteit der economische wetenschappen af te kunnen sluiten aan de Erasmus Universiteit, moet er worden voldaan aan een aantal eisen. Eén daarvan is het schrijven van een bachelor scriptie, deze scriptie kan gaan over vele soorten onderwerpen, al moet de scriptie natuurlijk wel over een onderwerp gaan met een economische grondslag.

Gedurende het derde jaar van de bachelor is er veel ruimte om te kiezen tussen verschillende facetten van de economie; accounting, finance, marketing en ga zo maar door. Zelf heb ik gekozen voor de richting “Regionale Economie en Haven- en Vervoerseconomie”. Hiervoor heb ik twee keuzevakken gevolgd en later ook het werkcollege Regionale economie en vervoerseconomie. Na mij twee blokken lang te hebben verdiept in deze stof heb ik besloten mijn bachelor scriptie binnen dit vakgebied van de economie te schrijven.

1.2 Achtergrond en aanzet tot onderzoek

In 2008 begon men met het slopen van het oude Centraal Station van Rotterdam. Het doel hiervan was het creëren van een nieuwe goed functionerende OV-terminal. Het nieuwe station van Rotterdam moet een knooppunt worden in zowel het regionale als het internationale (openbaar) vervoer; de stad wordt aangesloten op het net van hogesnelheidstreinen (HSL-Zuid), maar zal ook worden aangesloten op de lightrailverbinding; de Randstadrail. Momenteel telt het Centraal Station van Rotterdam zo’n 110.000 reizigers per dag, maar na deze ontwikkelingen verwacht men dat dit aantal zal zijn toegenomen tot ongeveer 323.000 reizigers per dag in het jaar 2025. (Nieuw Rotterdam Centraal, 2009)

De komst van de HSL-Zuid naar Rotterdam kan een groot aantal reizigers met zich mee brengen en daarnaast waarschijnlijk ook een aantal andere kansen voor de stad Rotterdam. In mijn beleving is Rotterdam momenteel geen wereldstad, of een stad waar buiten de haven veel gebeurt. Wel denk ik dat de stad op het moment in transitie is, naar mijn mening was stad vroeger voornamelijk actief in het havengebied, terwijl de stad zich nu ook lijkt te richten op de dienstensector. Of deze veronderstelling klopt zal ik later in deze scriptie uitzoeken. Rotterdam zou de komst van de HSL-Zuid kunnen aangrijpen om zichzelf meer op de kaart te zetten. Rotterdam is niet de enige stad die hiermee te maken heeft, andere steden hebben ook te maken hebben, of te maken hebben gehad met de komst van de HSL; Amsterdam, Berlijn, Parijs en Luik zijn hier voorbeelden van. Ook deze steden hebben hierdoor kansen om te groeien.

1.3 Probleemstelling

Met behulp van een literatuuronderzoek zal ik allereerst uitzoeken wat de kansen voor een stad, zoals Rotterdam, kunnen zijn naar aanleiding van aansluiting aan het netwerk van de HSL-Zuid. Vervolgens zal ik uitzoeken welke andere steden in een vergelijkbare situatie zitten. Hoe gaan zij bijvoorbeeld om met komst van de HSL naar hun stad. Als laatste zal ik kijken naar de situatie in Rotterdam; welke kansen heeft deze stad, grijpt Rotterdam deze kansen aan en hoe doet Rotterdam het in vergelijking met de steden waar ik ook naar kijk, die ik zal gebruiken als benchmarks.

1.4 De relevantie van dit onderzoek

Op dit moment zijn er een aantal steden die nog wachten op de aansluiting aan de hogesnelheidslijn. Voor deze steden kan het relevant zijn om te weten wat de ontwikkelingskansen zijn die op kunnen komen bij deze gebeurtenis. Beleidsmedewerkers van deze gemeenten zouden deze scriptie kunnen gebruiken om te kijken hoe andere gemeenten, die reeds deze aansluiting hebben of ook binnenkort zullen krijgen, omgaan met deze kansen. Zo kan er gekeken worden wat de beste stappen kunnen zijn die deze gemeenten kunnen nemen om optimaal gebruik te maken van deze kansen. Of, mocht er blijken dat steden niet helemaal optimaal omgaan met deze kansen, kan er bekeken worden wat gemeenten het beste kunnen laten, of beter moeten doen. Met andere woorden; hoe kan een gemeente het beste omgaan met deze kansen op het moment dat de hogesnelheidsstreinen via het station van die gemeente zal rijden?

1.5 Onderzoeksvragen

Naar aanleiding van voorgaande aanzet tot onderzoek, is er voor dit onderzoek gekozen voor de volgende onderzoeksvraag;

Wat voor kansen brengt een HSL-station voor een stad in transitie en hoe gaat de stad Rotterdam om met de komst van het HSL-station?

Om tot een goed antwoord op deze onderzoeksvraag te komen, zullen eerst de volgende deelvragen beantwoord moeten worden;

- Wat is een stad in transitie?
- Wat zijn voorbeelden van steden met een HSL-station, die tevens 'steden in transitie' zijn?
- Wat zijn de ontwikkelingskansen die ontstaan wanneer een stad aangesloten wordt op het hogesnelheidslijnnetwerk?

- Wat kan er geleerd worden van de verschillende steden die als benchmark gebruikt worden voor Rotterdam; hoe gaan die steden om met de kansen die zij krijgen door de komst van een HSL-station?
- Hoe gaat de stad Rotterdam, in relatie tot de andere steden die zijn besproken, om met de kansen die zij krijgt door de komst van het HSL-station?

1.6 Onderzoeksaanpak

1.6.1 Methode

De methode die gebruikt zal worden om een antwoord te geven op de onderzoeksvraag en op de deelvragen is een literatuuronderzoek.

1.6.2 Hoofdstukindeling

In principe is er sprake van een drietal hoofdlijnen die besproken moeten worden;

- Wat de kansen zijn voor een stad in transitie op het moment dat de stad wordt aangesloten op het HSL netwerk en of dat heel verschillend is voor steden die niet in transitie zijn.
- Hoe twee steden die vergelijkbaar zijn aan Rotterdam met deze kansen omgaan.
- Hoe Rotterdam zelf met deze kansen om gaat, en hoe dit is in verhouding tot de voorgaande twee steden. Op basis van het literatuuronderzoek en de benchmarks zal er worden gekeken hoe Rotterdam het doet.

Deze hoofdlijnen zullen de structuur aangeven van deze scriptie. In het tweede hoofdstuk zal de definitie gegeven worden van een 'stad in transitie'. Er wordt hier antwoord gegeven op de eerste deelvraag. De tweede deelvraag; *"Wat zijn voorbeelden van steden met een HSL-station, die tevens 'steden in transitie' zijn?"*, zal beantwoord worden in het derde hoofdstuk, hierbij zal er gekeken worden welke steden met HSL-station onder het kopje 'stad in transitie' vallen.

In het vierde hoofdstuk zal de eerste hoofdlijn besproken worden door antwoord te geven op de deelvraag; *"Wat zijn de ontwikkelingskansen die ontstaan wanneer een stad aangesloten wordt op het hogesnelheidslijnnetwerk?"*. Hierbij wordt er niet alleen gekeken wat voor kansen er zullen zijn voor steden in transitie, er wordt gekeken naar de kansen voor alle soorten steden, dus ook naar de kansen van de grotere gevestigde steden. Met dit soort steden bedoel ik steden als Londen en Parijs. Deze hoofdstukken, hoofdstuk twee tot en met vier, zullen de basis voor het literatuuronderzoek van deze scriptie zijn.

Aan de hand van het antwoord op de voorgaande vragen kunnen de deelvragen over de ‘steden in transitie’ beantwoord worden in het vijfde en zesde hoofdstuk; *“Hoe gaan deze steden om met de kansen die zij krijgen door de komst van de verbinding aan het hogesnelheidslijnnetwerk?”*. Hierbij zal worden gekeken naar de steden Lille en Luik. Allereerst zal er worden gekeken of deze steden wel voldoen aan mijn definitie van een ‘stad in transitie’, vervolgens zal er worden gekeken hoe deze steden omgaan met deze kansen. Per stad zal er een apart hoofdstuk zijn. Dit is dan ook meteen de bespreking van de tweede hoofdlijn.

In hoofdstuk zeven zal ik de stad Rotterdam bespreken. Dit zal op dezelfde manier gebeuren als in de twee voorgaande hoofdstukken over Lille en Luik. In de eerste plaats zal er worden ingegaan op de vraag of Rotterdam een stad in transitie is, in de tweede plaats wordt er uiteengezet hoe Rotterdam om lijkt te gaan met de kansen die de stad krijgt dankzij de komst van de HSL. Vervolgens zal de aanpak van Rotterdam vergeleken worden met de aanpak van de steden Lille en Luik. Binnen dit hoofdstuk zal de deelvraag *“Hoe gaat de stad Rotterdam, in relatie tot de andere steden die zijn besproken, om met de kansen die zij krijgt door de komst van het HSL-station?”*.

Uiteindelijk zullen de antwoorden op de deelvragen leiden tot een antwoord op de hoofdvraag; *“Wat voor kansen brengt een HSL-station voor een stad in transitie en hoe gaat de stad Rotterdam om met de komst van het HSL-station?”* Dit antwoord wordt besproken in het achtste hoofdstuk; de eindconclusie van deze scriptie. Ook zullen er in dit hoofdstuk aanbevelingen gedaan worden aan beleidsmedewerkers van gemeenten die te maken krijgen met de hogesnelheidslijn.

Ieder hoofdstuk zal een eigen inleiding en conclusie hebben. In de inleiding zal kort worden uiteengezet wat er in dat hoofdstuk besproken zal worden. In de conclusie zal beknopt worden beschreven wat het antwoord is of wat de antwoorden zijn op de besproken deelvragen. De scriptie zelf zal ook eindigen met een conclusie. Hierin zullen alle bevindingen uit dit onderzoek kort en bondig besproken worden.

2 Steden, met HSL-station, in transitie

2.1 Inleiding

Binnen deze scriptie zal er veel gesproken worden over zogenaamde ‘steden in transitie’; de scriptie is voornamelijk gericht op steden in transitie; wat kan de Hogesnelheidslijn (HSL) betekenen voor deze steden? En wat kan de HSL gaan betekenen voor Rotterdam? Voordat op deze vragen antwoord gegeven kan worden moeten een aantal zaken duidelijk worden; wat is precies een stad in transitie? Daarom zal in paragraaf 2.2 eerst een definitie gegeven worden van ‘de stad’. In paragraaf 2.3 zal een definitie gegeven worden van een transitie, het gaat hierbij om een transitie in het algemeen. De volgende paragraaf, paragraaf 2.4 zal gaan over het gehele transitieproces; er zijn vier fasen die het proces moeten doorlopen en deze zullen uitvoerig aan bod komen. In paragraaf 2.5 zal een voorbeeld gegeven worden van een geheel doorlopen transitie. Vervolgens zullen die definities gecombineerd worden om te komen tot het antwoord op de deelvraag; *wat is een stad in transitie?* Dit antwoord zal gegeven worden in paragraaf 2.6. Daarnaast zullen er ook een aantal voorbeelden gegeven worden van steden of gemeenten die op dit moment in transitie zijn.

2.2 De stad

Voordat er kan worden vastgesteld wat steden in transitie nu precies zijn, moet er eerst worden bepaald wat een ‘stad’ precies is. De meeste mensen weten zelf wat een stad is; dit hoort voor veel mensen bij hun algemene kennis. Toch zal deze definitie gegeven worden; niet iedereen houdt er dezelfde definitie op na. Op deze manier wordt er voor één definitie gekozen en kan er makkelijker worden bepaald wat een stad in transitie is.

In de Van Dale, het woordenboek, is een stad een “grote plaats waar mensen wonen (vroeger heette een plaats een stad als er een muur omheen gebouwd was en die plaats stadsrechten had)”, maar het kan ook een “uitgebreid, samenhangend geheel van huizen en gebouwen” zijn (Huijgen & Verburg, 1996).

De auteurs van de Geo stellen dat een stad het volgende is; “Wanneer woningen, kantoren en andere gebouwen bij elkaar verzameld zijn, dan noemt men dat een nederzetting. Er zijn twee hoofdsoorten nederzettingen; het dorp en de stad. Een stad is een nederzetting, waar de gebouwen dicht op elkaar staan, vaak met hoogbouw. Verder is de bevolkingsdichtheid hoog en zijn werk en voorzieningen er geconcentreerd.” (ten Brinke, de Jong, & Padmos, 2003) Het verschil tussen een dorp en een stad zou zijn, dat er in een dorp geen hoge gebouwen zijn, dat er rondom huizen veel ruimte is, dat er maar weinig mensen wonen en dat er ook een kleine verzameling aan voorzieningen aanwezig is.

Het Centraal Bureau voor de Statistiek heeft een indeling gemaakt naar de stedelijkheid van een gemeente. Hiervoor maken zij gebruik van de gemiddelde omgevingsadressendichtheid (OAD). Een OAD is een dichtheid die wordt uitgedrukt in een aantal adressen per vierkante kilometer. Deze OAD, in numerieke waarden, is voor afzonderlijke gebieden gecategoriseerd in vijf groepen of klassen. De OAD van een gebied, is het gemiddelde van de omgevingsadressendichtheden van alle adressen in dat gebied. De onderstaande klassengrenzen van de verschillende categorieën van stedelijkheid worden al toegepast sinds 1992. De categorieën zijn zo gekozen zodat iedere klasse ongeveer eenzelfde hoeveelheid inwoners bevat. Nog een verschil tussen een dorp en een stad is dat de OAD voor een dorp veel lager dan voor een stad. (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2009)

Stedelijkheid gemeenten	Adressen per km ²
Zeer stedelijk	> 2500
Sterk stedelijk	1500 - 2500
Matig stedelijk	1000 - 1500
Weinig stedelijk	500 - 1000
Niet stedelijk	< 500

Bron: CBS Publicaties: Stedelijkheid (van een gebied). (Centraal Bureau voor de Statistiek, 2009)

Er zijn verschillende mogelijkheden om een stad te definiëren, toch is er één definitie nodig voordat uiteindelijk de eerste deelvraag beantwoord kan worden. Hierboven zijn verschillende bronnen aan de orde gekomen die 'de stad' hebben gedefinieerd, of die een aantal karakteristieken hebben gegeven van een stad. Met deze definities en karakteristieken in mijn achterhoofd heb ik gekozen voor de volgende definitie: een stad is een gemeente met minimaal 10.000 inwoners, met een hoge concentratie van werk en voorzieningen.

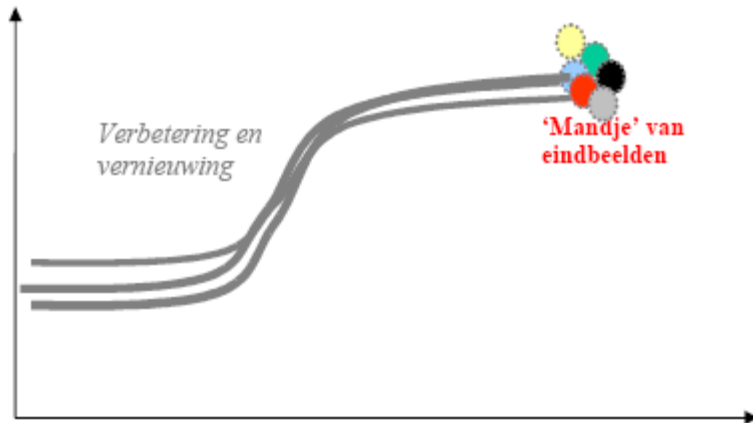
2.3 Een transitie in het algemeen

Voordat er vastgesteld kan worden wat een stad in transitie is, moet er eerst duidelijk zijn wat de definitie van een transitie is. Wanneer er wordt gesproken over transities, dan gaat het vaak over grote veranderingen. Bij deze veranderingen zijn meerdere maatschappelijke partijen (actoren) die hierbij betrokken zijn; naast de economie wordt er ook gekeken naar cultuur, technologie, instituties, natuur en milieu. Verder zal een transitie niet van de ene op de andere dag gebeuren; hier gaat geruime tijd overeen; gemiddeld 25 tot 50 jaar (Rotmans, Interdisciplinariteit: nut, noodzaak en mogelijkheden, 2000). De lange duur van een transitie wordt hoogstwaarschijnlijk veroorzaakt door het feit dat een transitie verscheidene barrières, instituties en verhoudingen moet doorbreken en

bestaande grenzen moet verleggen; transities gaan namelijk over grote veranderingen. Niet iedereen zal in eerste instantie bereid zijn om hier aan mee te werken en ook zal het niet allemaal foutloos verlopen.

Een transitie kan alleen plaatsvinden wanneer de bovengenoemde maatschappelijke domeinen samenkomen en elkaar versterken, hierdoor kunnen deze domeinen elkaar beïnvloeden en elkaar dezelfde richting opsturen. Deze transities kunnen zorgen voor veranderingen op een zeker niveau, zolang de domeinen elkaar hierbij ondersteunen (Rotmans, *Transitiemanagement: sleutel voor een duurzame samenleving*, 2006). Om ervoor te zorgen dat alle domeinen kunnen samenwerken, wordt er vaak gebruik gemaakt van transitiemanagement. Hier is al veel over geschreven, met name door Jan Rotmans (2000). Zo heeft hij, samen met onderzoekers van de universiteiten van Maastricht, Twente en Eindhoven een artikel geschreven over transities en transitiemanagement. Volgens hen is transitiemanagement erop gericht om een lange termijn maatschappelijk transformatieproces te bewerkstelligen, aan te jagen of om het proces (bij) te sturen. Om dit voor elkaar te kunnen krijgen, is het nodig om met alle domeinen samen een transitiedoel te ontwikkelen. Dit doel zal geen zogenaamd 'punt-doel' zijn, gedurende het gehele transitieproces kan er het een en ander veranderen in het doel doordat er bepaalde zaken niet veranderd kunnen worden, of doordat men tijdens de leerprocessen erachter komt dat het specifieke einddoel niet de meest ideale eindsituatie zal creëren. ; dit moet dus zeer flexibel zijn, gedurende het proces wordt het doel als het ware gevormd. Daarom wordt het doel in onderstaand figuur ook een 'mandje van eindbeelden' genoemd. Het gaat meer om een interval, zoals in figuur 2 is weergegeven. Het verloop van een transitie kan ook wel een transitieproces genoemd worden. Hoe een transitie precies verloopt, hoe het transitieproces precies in elkaar zit, zal in de volgende subparagraaf toegelicht worden, met enkele voorbeelden daarbij.

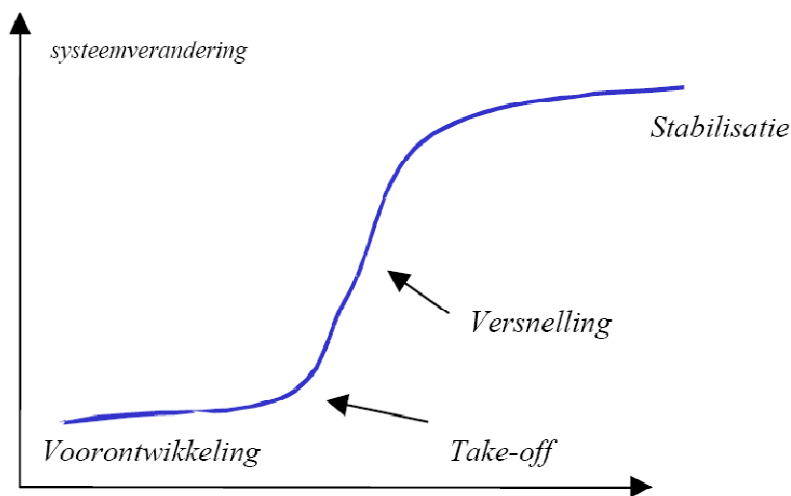
In onderstaande figuur, figuur 2, is het transitieproces weergegeven. Hierbij is te zien dat er niet één doel is, maar dat er een 'mandje van eindbeelden' bestaat. Op de x-as is het verloop van de transitie te zien, over de tijd; hoe langer de transitie duurt hoe dichterbij het eindbeeld komt. Op de y-as is aangegeven hoe de verbetering en de vernieuwing verloopt; in eerste instantie komt de transitie langzaam op gang, naar mate de tijd vordert kunnen de verbeteringen ineens snel gaan en naarmate het doel dichterbij komt, neemt de snelheid waarmee de verbeteringen plaatsvinden af.



Figuur 2: het verloop van een transitie, met meerdere processen die samenkomen in het 'mandje' van eindbeelden. (van Asselt, Geels, Kemp, Molendijk, Rotmans, & Verbong, 2000)

2.4 Het transitieproces

In het transitieproces zijn er, volgens de theorieën van onder andere Jan Rotmans (2000), verschillende fasen te onderscheiden, deze zijn in onderstaande figuur 3 aangegeven. In deze paragraaf zullen deze vier fasen besproken worden.



Figuur 3: Het verloop van een transitie (Dirven, Rotmans, & Verkaik, 2002)

De voorontwikkelingsfase en de take-off fase

De eerste fase is de *voorontwikkelingsfase*; hierin is er een evenwicht in de situatie, er lijkt niet al te veel te veranderen. Terwijl er vaak, achter de schermen; onzichtbaar voor het grote publiek, veel gebeurd. Er zal bekeken worden of verbetering van oude systemen mogelijk is, deze verbetering zou vervolgens gebruikt kunnen worden als tussenstap richting de innovatie die uiteindelijk plaats zal

vinden. Gedurende de tweede fase, de *take off fase*, zal het veranderingsproces stukje bij beetje op gang komen.

Door verbeteringen, leerprocessen en innovaties kan een bestaand systeem op een dergelijke manier veranderen waardoor er uiteindelijk een nieuw systeem kan ontstaan. Het idee achter transitie management is namelijk dat de verandering plaatsvindt door een geleidelijke transformatie van een systeem. Niet dat de verandering zal plaatsvinden door de substitutie van een (ouder) bestaand systeem.

In de voorontwikkelingsfase, maar ook in de take-off fase, zal transitie management dan ook gericht moeten zijn op het stimuleren van zogenaamde “two-world” opties. Dit zijn opties die zowel binnen het oude systeem als in het gewenste nieuwe systeem van waarde kunnen zijn. Op deze manier zullen er gedurende de voorontwikkelingsfase geen grootschalige investeringen gedaan worden; er wordt meer gebruik gemaakt van de ‘ongoing dynamics’ die binnen het huidige systeem al in gebruik zijn. Elke fase van het gehele proces van transitie heeft bepaalde eigenschappen. Zo zijn er voor iedere fase verschillende mogelijkheden van sturing. Tijdens de voorontwikkelingsfase en de take-off fase zal veel sprake zijn van het stimuleren van leerprocessen. Het gehele proces moet hier van de grond komen, waardoor het verstandig is te investeren in kennis binnen het gebied van de transitie. Er wordt beweerd dat de sturing in de voorontwikkelingsfase het meest effectief is. Daarom is het hier ook belangrijk om gedurende deze fase alles zeer breed te bekijken en daarnaast de variatie te bevorderen. Op deze manier gaan er geen mogelijkheden verloren die in latere fasen goed bruikbaar blijken te zijn. In de take-off fase is het belangrijk het momentum goed te gebruiken. Kleine, maar goed gerichte acties die de systeemdynamiek optimaal gebruiken, kunnen onverwacht grote gevolgen hebben en daardoor als hefboom functioneren (Twijnstra & Gudde, 2000). (van Asselt, Geels, Kemp, Molendijk, Rotmans, & Verbong, 2000)

De versnellingsfase

De veranderingen die het gevolg zijn van een transitie zullen goed merkbaar zijn tijdens de derde fase; de *versnellingsfase*. Binnen deze fase zullen ook de leerprocessen gestimuleerd moeten worden; het is belangrijk dat men zo veel mogelijk op de hoogte is van alle ontwikkelingen die plaats vinden op het gebied van de transitie, waardoor de transitie op de best mogelijke manier kan plaatsvinden. Naast het stimuleren van leerprocessen, zullen ook processen van inbedding gestimuleerd moeten worden in deze fase. Op dit moment zijn er nog steeds vele opties open, doordat er in de vorige fase alles zo breed mogelijk is gehouden en de variatie is bevorderd. Om in de versnellingsfase echter verder te kunnen komen zullen er dus keuzes gemaakt moeten worden; het proces van inbedding.

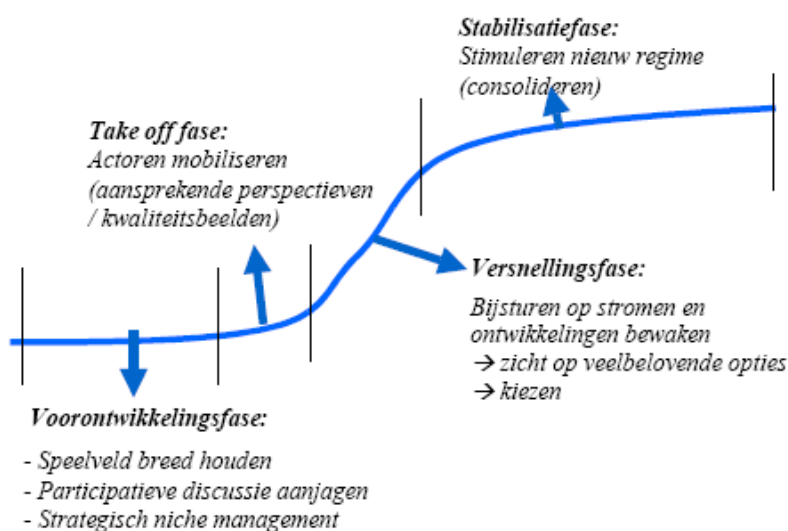
De sturing in deze fase is echter een stuk lastiger dan de sturing in de twee daaraan voorafgaande fasen. Dit wordt veroorzaakt door het feit dat de ontwikkelingsrichting in deze fase voornamelijk bepaald wordt door terugkoppelingen die elkaar kunnen versterken of kunnen afzwakken. Deze terugkoppelingen kunnen een autonome dynamiek veroorzaken; dit kan ervoor zorgen dat de processen binnen de transitie in een stroomversnelling terechtkomen. Op dit punt binnen de transitie is het nog wel mogelijk om de ontwikkelingsrichting bij te sturen, maar van richting te veranderen is dan vrijwel onmogelijk. (van Asselt, Geels, Kemp, Molendijk, Rotmans, & Verbong, 2000)

De stabilisatiefase

Een nieuw evenwicht in deze situatie zal worden bereikt tijdens de vierde fase; de *stabilisatiefase*. De snelheid van de maatschappelijke verandering neemt af tijdens deze fase en al lerend zal er een nieuw dynamisch evenwicht worden bereikt. De sturing zal in de stabilisatiefase voornamelijk gericht zijn op inbedding; alle keuzes die zijn genomen worden dan als het ware vastgesteld, op deze manier probeert men zogenaamde terugvallen te voorkomen. (van Asselt, Geels, Kemp, Molendijk, Rotmans, & Verbong, 2000)

De vier fasen in het transitieproces

Dit proces hoeft niet altijd zo te verlopen, zoals hierboven is uitgelegd, maar het is een mogelijk ontwikkelingspad dat aanzienlijk kan worden versneld of afgeremd onder invloed van calamiteiten, onverwachte gebeurtenissen of specifiek beleid. (Dirven, Rotmans, & Verkaik, 2002) In de volgende figuur zijn de vier fasen nogmaals weergegeven, ditmaal met hun eigenschappen erbij;

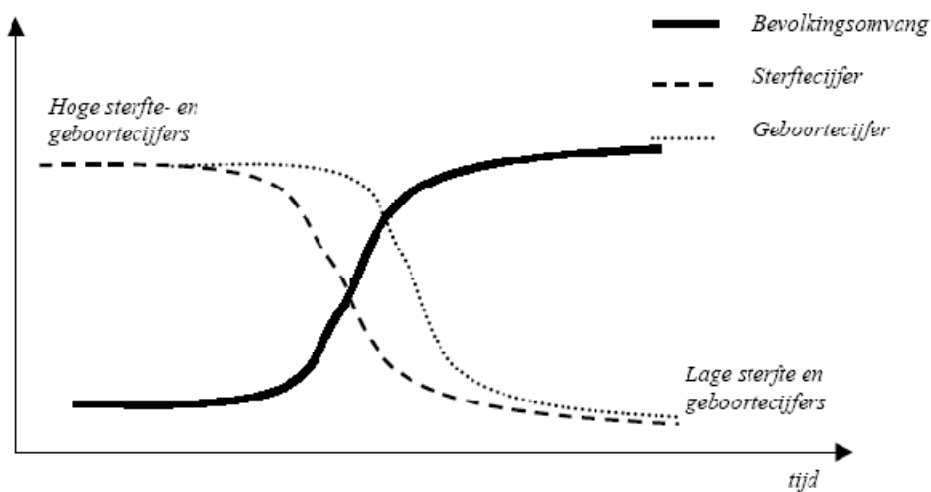


Figuur 4; het transitieproces. (van Asselt, Geels, Kemp, Molendijk, Rotmans, & Verbong, 2000)

2.5 Een voorbeeld van een doorlopen transitie

In deze paragraaf zal een voorbeeld gegeven worden van een transitie die zich onder andere in Nederland, maar eigenlijk in heel West-Europa heeft voorgedaan; de demografische transitie. De demografische transitie begon rond 1750 en was rond 1960 afgelopen. Dit is meteen een goed voorbeeld van een transitie die meerdere generaties duurt; bijna 200 jaar is er overheen gegaan totdat de transitie zich in de stabilisatiefase bevond. Deze transitie heeft plaatsgevonden zonder dat er sprake was van sturing; het verliep meer als een natuurlijk proces. Met de demografische transitie wordt de transitie bedoeld waarin de bevolking van West-Europa, en dus ook Nederland, gemiddeld genomen steeds ouder werd; er was sprake van vergrijzing. Ook werden er minder kinderen geboren; dit fenomeen wordt ook wel ontgroening genoemd. De sterfte daalde er sneller dan de vruchtbaarheid, waardoor de toename van de bevolking er ook sterker was.

Tijdens de voorontwikkelingsfase van de demografische transitie zijn zowel de geboorte- als de sterftcijfers hoog; ze zijn zo ongeveer gelijk aan elkaar, dit is te zien in Figuur 4. In de take-off fase begint het sterftcijfer te dalen. Dit is een gevolg van de verbeterde hygiëne en gezondheidszorg aan het begin van de 19^e eeuw. In de versnellingsfase wordt dit proces flink versneld, hierdoor is er een sterke daling in het sterftcijfer zichtbaar. Tegelijkertijd blijft het gemiddelde geboortecijfer hoog. Een sterke groei in de bevolking is een gevolg van deze twee gebeurtenissen. In de stabilisatiefase is de dominante determinant een daling van het geboortecijfer. Deze daling wordt voornamelijk veroorzaakt door de modernisering van de maatschappij. Deze modernisering is een complex sociaal proces met als drijvende krachten educatie, arbeidsparticipatie van vrouwen, economische ontwikkeling en gezinsplanning. (van Asselt, Geels, Kemp, Molendijk, Rotmans, & Verbong, 2000)



Figuur 5: Het verloop van de demografische transitie. (van Asselt, Geels, Kemp, Molendijk, Rotmans, & Verbong, 2000)

2.6 Stad in transitie

Binnen de economie is door mensen als Rostow (1960) en Boulding (1970) een concept ontwikkeld over transities. Dit concept heeft zich voornamelijk gericht op steden die zich ontwikkelden van steden met een planeconomie tot steden die meer georiënteerd waren op de markteconomie (Rostow, 1960; Boulding, 1970). Gaat dit concept anno 2009 nog steeds op? Met andere woorden; wat is een stad in transitie? Waar veel mensen als eerste over nadenken zijn de transities die veel steden tegenwoordig doormaken; van een stad die voornamelijk 'leeft' van de productie naar een stad die zich veel meer op de dienstensector richt.

Er zijn verschillende transities mogelijk, zo hadden Rostow (1960) en Boulding (1970) gekeken naar steden die de overstap maakten van een planeconomie naar een markteconomie. Hierbij lag de nadruk voor een groot deel op de landbouw sector. Niet alleen steden kunnen in transitie zijn, de maatschappij kan ook in transitie zijn; er is dan sprake van maatschappelijke vernieuwing. Zoals bovenstaand voorbeeld over de demografische transitie.

Het kabinet heeft in 2001 de NMP4, het vierde Nationaal Milieubeleidsplan, geschreven met het doel een aantal hardnekkige milieuproblemen in Nederland op te lossen; het idee is om hiermee een meer duurzame samenleving te creëren. De overgang naar duurzame mobiliteit is een ander voorbeeld van een transitie die zich op dit moment afspeelt in Nederland. Deze transitie wordt aangepakt in samenwerking met bedrijven en kennisinstellingen; men gaat bijvoorbeeld op zoek naar auto's die op biodiesel of waterstof kunnen rijden. (VROM - Dossier Duurzame Ontwikkeling, 2009)

In het kort samengevat is een transitie een structurele maatschappelijke verandering die het resultaat is van op elkaar inwerkende en elkaar versterkende ontwikkelingen op het gebied van economie, cultuur, technologie, instituties en natuur & milieu. (Kenniscentrum Transitie TNO/EUR)

2.6.1 Wat is een stad in transitie

Nu duidelijk is wat een stad is en wat een transitie is, kan met behulp van deze definities de deelvraag worden beantwoord; "wat is een stad in transitie? ". De steden die gebruikt zullen worden bij deze scriptie, Luik, Lille en Rotterdam, voldoen aan mijn definitie van een stad. Deze drie steden hebben alle drie meer dan 10.000 inwoners en hebben een hoge concentratie aan werk en voorzieningen. Om deze reden zal deze definitie voor het grootste deel over transitie gaan. In het kort gezegd is een stad in transitie een stad waar een structurele maatschappelijke verandering plaatsvindt die het resultaat is van op elkaar inwerkende en elkaar versterkende ontwikkelingen op het gebied van economie, cultuur, technologie, instituties en natuur & milieu.

2.6.2 Actuele voorbeelden van steden in transitie

Het lijkt erg lastig om aan te geven welke stad, of welke transitie in het algemeen, zich op dit moment in de voorontwikkelingsfase bevindt. De stappen die worden genomen binnen deze fase zijn vaak niet zichtbaar en pas achteraf te beschrijven wanneer de transitie zich al in een later stadium bevindt.

De laatste tijd zijn steeds meer mensen zich bewust van het milieu en de groenheid van de aarde. Duurzaam ondernemen, recreëren en leven in het algemeen zijn steeds vaker gehoorde termen. In het gevolg hierop hebben kleine gemeenten in 1999 in Italië het concept “Cittaslow” ontwikkeld. “Cittaslow is het internationale keurmerk voor gemeenten die op het gebied van leefomgeving, landschap, streekproducten, gastvrijheid, milieu, infrastructuur, cultuurhistorie en behoud van identiteit tot de top behoren.” (Cittaslow Nederland, 2009) In Nederland is gemeente Midden-Delfland op 28 juni 2008 officieel uitgeroepen tot de cittaslow hoofdstad van Nederland; de eerste gemeente in Nederland die dit keurmerk kreeg. Om dit keurmerk te krijgen heeft de gemeente een aantal besluiten moeten nemen, er hebben zich wat veranderingen moeten plaatsvinden en ook nu moet de gemeente investeren om dit keurmerk te behouden. Vlak voor de gemeente dit keurmerk kreeg bevond het zich echter in de voorontwikkelingsfase; van buiten was er niet goed te zien dat de gemeente deze verandering onderging, maar beleidsmedewerkers waren er wel degelijk mee bezig. Nu de gemeente het keurmerk heeft verkregen beweegt het zich langzaam richting de take-off fase in het transitieproces.

Limburg stond altijd bekend als een provincie die leefde van de mijnbouw. Nu het grootste deel van de mijnen gesloten is, moet de provincie zich ergens anders op richten. Zo noemt Jérôme Verhagen, van 2001 tot september 2006 directeur van de High Tech Campus Eindhoven (HTCE), Limburg een provincie in transitie; “De ambities en kansen zijn hier even uitdagend als in de regio Eindhoven. Enerzijds worstelen sommige meer traditionele industrieën nog met de gevolgen van de globalisering, maar anderzijds zie je in nieuwe, kansrijke sectoren allerlei veelbelovende initiatieven van de grond komen.” (Champman, 2007) De provincie trekt meer weg van de traditionele industrie; de laatste kolenmijn sloot in 1975, richting de chemische sector. Ook op het gebied van innovaties doet Limburg het tegenwoordig goed; bedrijven als DSM en Chemelot vestigden zich in de provincie, of versterkten hun positie door veel onderzoek te doen naar nieuwe mogelijkheden. Andere sectoren waarin Limburg kansen heeft; de agro- en foodsector, value added logistics, zorgtoerisme, life sciences en de energiecluster. Deze sectoren zijn echter nog niet zo sterk dat ze al helemaal gevestigd zijn in de provincie. De provincie heeft al wat veranderingen doorgemaakt; van koolmijnen in de richting van de chemie, maar is nog niet ‘klaar’ met deze veranderingen. Wat betreft het

transitieproces zit de provincie, op moment van schrijven van dit artikel, tussen de tweede en derde fase in; de take-off fase en de versnellingsfase. (Champman, 2007)

Een voorbeeld van een stad die al de meeste fasen van het transitieproces heeft doorlopen is Liverpool. In de jaren '60 was deze stad een culturele broedplaats met onder andere Gerry and the Pacemakers en ook The Beatles. Daarnaast was Liverpool in die tijd ook een stad vol aantrekkelijke winkelstraten; in deze tijd was Liverpool zelfs één van de belangrijkste winkelbestemming voor de Britten, alleen Londen en Glasgow wisten meer winkelende mensen aan te trekken. De stad heeft veel te danken aan de haven; deze haven zorgt ervoor dat de stad in contact stond met het vaste land van Europa, Ierland en Amerika, veel inwoners konden aan het werk in de haven. Naast werken in de haven, werkten ook vele inwoners van Liverpool in de productie. Doordat de stad zo afhankelijk was van de haven en de productie kwam de stad ook in de problemen in de jaren '70. In die jaren werden er meer goederen vervoerd met containers; de werkgelegenheid in de haven nam sterk af. Daarnaast had de productie in de stad veel last van de afname in vraag naar goederen. Hierdoor was er in de jaren '80 niets meer over van de bloeiende stad uit de jaren '60. Liverpool werd voornamelijk een arme stad, met een hoge werkloosheid, waar een zogenaamde "koopkrachtafvloeiing" plaatsvond; men ging liever weg uit de stad Liverpool om in andere steden hun geld uit te geven. Inmiddels hebben zowel overheid als gemeente veel veranderd in Liverpool; er is veel opgeknapt en bijgebouwd in de stad. Hierdoor is Liverpool in 2008 uitgeroepen tot de culturele hoofdstad van Europa. Het winkelcentrum telt nu zelfs ruim 400.000 bezoekers per week. Het lijkt er dus op dat deze stad zich momenteel in de stabilisatiefase bevindt; er wordt nog het een en ander bijgebouwd, maar er hebben al vele veranderingen plaatsgevonden en de stad is al uit zijn dal geklommen. (Tellingen, 2008)

2.7 Conclusie

Niet iedere stad is gelijk aan andere steden en ook transities kunnen verschillen; arm naar rijk, de vergrijzing van een samenleving, of de overstap van steenkool naar aardgas. Sommige transities verlopen geleidelijk en vrij natuurlijk. Zoals de vergrijzing bijvoorbeeld; hier is geen enkele beleidsmedewerker aan te pas gekomen. Terwijl er bij andere transities wel degelijk maatregelen nodig zijn. Op die momenten kan er een transitie managementteam samengesteld worden om alles in goede banen te leiden. Zo kan er een doel gesteld worden; wat wil men bereiken door deze transitie? Dit doel moet wel flexibel zijn; gedurende het hele proces kunnen er struikelblokken zijn, of wordt er kennisgemaakt met nieuwe informatie, waardoor het gestelde doel niet langer haalbaar is, of de beste oplossing. Een transitieproces bestaat uit vier fasen; de voorontwikkelingsfase, de take-off fase, de versnellingsfase en de stabilisatiefase. De meeste zichtbare veranderingen zullen

plaatsvinden tijdens de take-off fase en de versnellingsfase. Tijdens de voorontwikkelingsfase gebeurt er wel veel, maar dit gebeurt voor het grootste deel achter de schermen. Tijdens de stabilisatiefase wordt er een nieuwe evenwichtssituatie bereikt en probeert men te voorkomen dat er sprake zal zijn van terugvallen.

Doordat er verschillende soorten transities zijn en ook steden sterk van elkaar kunnen verschillen zijn er meerdere mogelijke definities van steden in transitie. Om toch een antwoord te kunnen geven op de eerste deelvraag, heb ik na het uitzetten van de informatie in de voorgaande paragrafen voor een definitie gekozen die voor mij zelf bruikbaar is. Daarom is de definitie van een stad in transitie voor mij; een stad waar een structurele maatschappelijke verandering plaatsvindt die het resultaat is van op elkaar inwerkende en elkaar versterkende ontwikkelingen op het gebied van economie, cultuur, technologie, instituties en natuur & milieu. Over het algemeen zullen dat, zeker voor deze scriptie, steden zijn die zich minder zullen richten op de industriële sector en daarentegen meer bezig zullen zijn met de dienstensector.

3 De komst van de Hogesnelheidslijn in Nederland

3.1 Inleiding

De afgelopen jaren is er een Hogesnelheidslijnnetwerk ontstaan met stations verspreid over heel Europa. Nederland is aangesloten op dit netwerk door de HSL-Zuid verbinding. Door deze lijn kunnen reizigers van Amsterdam naar Schiphol, Rotterdam, Antwerpen, Brussel en Parijs reizen. Dit alles met een directe verbinding; binnen drie uur kan men vanuit Amsterdam naar Parijs reizen. De komst van de HSL kan veel betekenen voor de steden die hier aan verbonden worden. Allereerst zal er in dit hoofdstuk worden aangegeven waarom er gekozen is voor een Europees hogesnelheidslijn netwerk, dit gebeurt in paragraaf 3.2. In paragraaf 3.3 zal een overzicht geschetst worden van de komst van de HSL in Nederland en in Europa. In paragraaf 3.4 wordt een overzicht gegeven van stations die horen bij het HSL netwerk. Een antwoord op de tweede deelvraag; *‘Wat zijn voorbeelden van steden met een HSL-station, die tevens ‘steden in transitie’ zijn?’*, zal gegeven worden in paragraaf 3.5. Deze steden zullen vervolgens in verdere hoofdstukken verder aan bod komen.

3.2 Waarom een groot netwerk van hogesnelheidslijnen in Europa?

In het verleden was er geen sprake van een Europees hogesnelheidslijn netwerk. Wel zijn er landen geweest die een eigen nationaal netwerk zijn begonnen, maar het eerste voorstel voor een Europees netwerk is gedaan via een rapport van de Community of European Railways in 1990. Dit rapport is uiteindelijk gebruikt als leidraad voor het Europese netwerk van hogesnelheidslijnen. Er waren in Europa al verschillende hogesnelheidslijnen gebouwd, dus hoefde men niet opnieuw te beginnen met het bouwen aan dit netwerk; er was meer sprake van het verbinden van een aantal spoorlijnen die de landen zelf al hadden gebouwd sinds de jaren '80.

Er zijn meerdere redenen dat er werd besloten een Europees hogesnelheidslijnen netwerk te bouwen, een netwerk dat boven het nationale netwerk uitsteeg (Vickerman, 1996);

- Zo kon de beperkte capaciteit op bepaalde onderdelen van het netwerk vergroot worden.
- De snelheid op bepaalde langzame stukken spoor kon verhoogd worden, hierdoor was het mogelijk om het containervervoer, via het spoor, te verbeteren tussen Hannover en Würzburg en tussen Mannheim - Stuttgart en de Italiaanse hogesnelheidslijnen.
- Ook konden bepaalde afgelegen gebieden in Europa beter bereikt worden door de komst van het Europese netwerk.

Daarnaast was het de bedoeling dat het persoonlijk vervoer via het spoor weer concurrerend moest worden ten opzichte van het vervoer over de weg en door de lucht. (Pol, De hogesnelheidstrein als katalysator voor stedelijke vernieuwing, 2005)

3.3 De hogesnelheidslijn in Nederland

Ook in Nederland is er gekozen voor een HSL traject. De bereikbaarheid van Nederland, en dan met name van de Randstad, zal toenemen door de HSL-Zuid. Rondom het HSL-Zuid traject en bij de HSL stations zitten toplocaties voor (internationale) ondernemingen. Dit zal goed zijn voor de internationale concurrentiepositie van deze regio en kan een grote stimulatie voor de Nederlandse economie betekenen; hoogwaardige infrastructuur kan internationale bedrijvigheid aantrekken. Deze bedrijvigheid kan vervolgens weer werkgelegenheid met zich meebrengen. Alleen al in Rotterdam wordt verwacht dat het aantal reizigers in 2025 zal zijn toegenomen tot 323.000 per dag, in tegenstelling tot de 110.000 reizigers die het station vandaag de dag verwerkt. (Nieuw Rotterdam Centraal, 2009)

3.3.1 De geschiedenis van de HSL-Zuid in Nederland

De ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijk Ordening en Milieu en Verkeer & Waterstaat zijn, in samenwerking van de Nederlandse Spoorwegen, in 1973 begonnen met nadenken over een mogelijk HSL netwerk in Nederland. Dit deden zij door een werkgroep op te richten waarin het doel was om gezamenlijk met een voorstel te komen voor een Hogesnelheidslijn-tracé tussen Amsterdam, Rotterdam en de Belgische grens met de mogelijkheid van een station op Schiphol. In 1977 kwam deze werkgroep naar buiten met hun rapport; het 'AmRoBel-rapport'. In dit rapport kwam een plan naar voren voor een verbinding tussen Amsterdam, Rotterdam en de grens met België.

In 1979 besluit het ministerie van verkeer en waterstaat dat de regering het een goede optie vindt om, mocht er een West-Europees netwerk van hogesnelheidslijnen komen, er voor te zorgen dat er binnen Nederland een aansluiting op dit net zal komen. Er wordt verder bepaald dat de aanleg voor deze aansluiting er op de volgende manier uit zal zien; er zal een verbinding komen van Amsterdam, Rotterdam naar de Belgische grens en verder. Daarnaast zullen de mogelijkheden voor een lijn van Amsterdam of Rotterdam via Utrecht tot aan de Duitse grens (en verder) worden open gehouden. (Informatie over de Hogesnelheidslijn, 2009).

Gedurende de jaren '80 zijn er vele ontwikkelingen geweest op het Europese gebied van de hogesnelheidslijn. Zo is in 1981 de eerste verbinding gebouwd; die tussen Parijs en Lyon. Tussen 1986 en 1989 zijn er jaarlijks besprekingen tussen de verkeersministers van Frankrijk, Duitsland, België en Nederland over de mogelijkheden rondom het traject Parijs – Brussel – Keulen –

Amsterdam (PBKAL). Het Nederlands Rijk begint in 1987 met de ontwikkeling van een Planologische Kern Beslissing (Ontwerp-PKB). Hierin worden stukken grond gereserveerd voor HSL-tracés; provincies en gemeenten mogen deze gereserveerde grond niet invullen. In feite is dit de eerste stap richting de besluitvorming rondom de aanleg van het HSL-traject in Nederland. Daarnaast besluit het Franse Kabinet in hetzelfde jaar om het tracé Parijs – Kanaaltunnel – Belgische grens aan te leggen. Frankrijk, Duitsland, België en Nederland komen in 1989 in overeenstemming met elkaar over een HSL tussen Parijs, Brussel en Rotterdam en voor het geschikt maken van het spoor tussen Amsterdam en Rotterdam voor een HSL. Hier zijn de afspraken gemaakt over het tracé wat nu bekend staat als HSL-Zuid.

Tijdens de jaren '90 zijn de plannen nog grootser opgepakt. Zo worden er tussen 1990 en 1997 verschillende plannen gemaakt voor de route die de HSL-Zuid moet nemen in Nederland, worden er afspraken gemaakt met België en de betrokken provincies en gemeenten. Ook vinden er nog verschillende onderzoeken plaats naar de beste route die de HSL lijn kan afleggen. In 1993 komt er een nieuwe Tracé wet van kracht; op deze manier kan er veel tijd gewonnen worden, doordat het tracé tijdens de besluitvormingsprocedure automatisch wordt vastgelegd in streek- en bestemmingsplannen. Vanaf 1994 wordt er begonnen met publieksvoorlichting in zo'n 25 plaatsen langs de sporen van de HSL-Zuid. Het kabinet besluit in 1996 om de HSL aan te leggen. Hierbij wordt ervoor gekozen om een nieuwe, maar wel een zo kort mogelijke, route aan te leggen tussen Amsterdam en Rotterdam. De Tweede Kamer stemt op 19 december 1996 in met het plan om de HSL-Zuid aan te leggen van Amsterdam naar Rotterdam, via Schiphol, Breda en de Belgische grens. Via een Tracébesluit wordt in april 1998 het tracé vastgesteld, in september van datzelfde jaar wordt het grootste deel van dit besluit door een uitspraak van de Raad van State onherroepelijk verklaard.

Na veel vergaderingen, het nemen van besluiten en het veranderen van plannen wordt er uiteindelijk op 27 maart 2000 gestart met de bouw van de veelbesproken HSL lijn in Nederland. Deze lijn zal een verbinding gaan vormen tussen Breda en Prinsenbeek. In juli 2001 wordt er door minister Netelenbos van verkeer en waterstaat een besluit genomen waardoor de aanleg van HSL-Zuid ongeveer negen maanden vertraging oploopt. Halverwege de maand juni in 2004 worden de eerste railsystemen aangelegd door InfraSpeed. Hierdoor wordt dit gehele project ineens een spoorproject. Tijdens het voorjaar van 2006 worden alle systemen van de HSL-Zuid getest. Het zuidelijke deel van de route, van Rotterdam tot de Belgische grens wordt in oktober van datzelfde jaar opgeleverd. Het noordelijke deel van de route, van Rotterdam naar Amsterdam wordt uiteindelijk opgeleverd in juli 2007. In 2009 zal de start van het commerciële vervoer zijn.

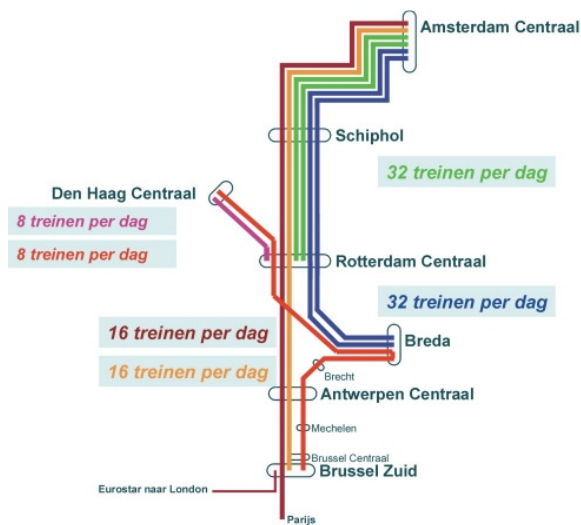
Over de aansluiting van Nederland op het Europese net van hogesnelheidslijnen is blijkbaar niet zomaar beslist. Gezien het lange proces, van 1979 tot 2009, zijn daar vele studies, vergaderingen en onderzoeken voor nodig geweest. De belangrijkste procedures binnen dit project waren de Planologische Kernbeslissing (PKB) en de Tracéwetprocedure. Er moest eerst gekeken worden of de aanleg van een hogesnelheidslijn haalbaar zou zijn. Dit gebeurde tijdens de PKB procedure (1991 - 1997). Hierna namen het Kabinet en de Tweede Kamer het besluit om over te gaan tot aanleg van de HSL-Zuid. Hierdoor kon in 1997 de Tracéwetprocedure starten. Tijdens deze procedure is het voorkeustracé uit de PKB nader uitgewerkt. Ook was er de mogelijkheid voor belanghebbenden om hun mening te geven door in te spreken of bezwaar aan te kunnen tekenen. Nadat deze beroepen werden beoordeeld door de Raad van State werd dit Tracé besluit in de loop van 2000 onherroepelijk. Hierna is het vrij snel gegaan; in dat jaar zijn verschillende aannemers gecontracteerd, waardoor er snel begonnen kon worden met de voorbereidende werkzaamheden voor de bouw van de HSL-Zuid. (Informatie over de Hogesnelheidslijn, 2009)

3.3.2 Het netwerk HSL-Zuid

Na veel vergaderingen is er uiteindelijk gekozen voor het HSL-Zuid traject in Nederland. In eerste instantie was er sprake van twee soorten trajecten in Nederland; HSL-Zuid en HSL-Oost. Deze tweede verbinding zou Nederland gaan verbinden met het HSL traject in Duitsland. Uiteindelijk is er geen HSL-Oost traject aangelegd; er waren al goede sporen binnen Nederland die via Utrecht naar de Duitse grenzen lagen en er is besloten om deze bestaande verbinding te verbeteren, door bijvoorbeeld het inzetten van extra treinen, en niet om vele miljoenen euro's te investeren in een hogesnelheidstraject.

Het HSL-Zuid traject doet de steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Breda aan. Dat is niet puur toevallig, omdat deze steden zo op de route naar België liggen. Deze steden liggen in de Randstad en zijn belangrijk voor de Nederlandse economie. Ook komt de HSL langs Schiphol; een grote luchthaven in West-Europa en langs Rotterdam, waar ook een grote haven is. Den Haag is een stad die belangrijk is op politiek en internationaal gebied en ook Breda is een bloeiende stad. (Shachar, 1994) Daarbij kan via Brussel naar het oosten gereisd worden en kan de oversteek naar Groot-Brittannië kan gemaakt worden via Brussel en Lille. Doordat het traject is verbonden aan Parijs, kan er via Parijs de rest van Frankrijk bereikt worden, zo ook Spanje en een groot deel van de rest van (West) Europa.

Het netwerk, waaraan Nederland is aangesloten; de HSL-Zuid, is er uiteindelijk zo uit komen te zien;



Figuur 6: Trajecten van de HSL die in Nederland zullen rijden. (Het Europese netwerk van HSL-lijnen, 2009)

Tussen Amsterdam en Rotterdam zullen volgens bovenstaand overzicht 32 treinen per dag rijden. Deze treinen rijden allemaal via Schiphol. Nog eens 32 treinen rijden hetzelfde traject, maar deze komen uiteindelijk aan in Breda. 16 treinen per dag rijden van Amsterdam, via Schiphol en Rotterdam naar Brussel Zuid. 16 andere treinen zullen die route ook rijden, maar vervolgen hun weg via Brussel Zuid naar Parijs. Den Haag Centraal ligt niet zo heel erg op de route, hier rijden acht treinen van naar Rotterdam en acht treinen rijden door, via Breda naar Brussel Zuid.

Er zullen twee soorten treinen rijden in Nederland, die beide gebruik maken van het HSL-Zuid netwerk. Zo rijdt de Thalys van Amsterdam naar Parijs, en terug, deze Thalys rijdt maximaal 300 kilometer per uur. Hogesnelheidstreinen zullen binnen Nederland alle bestemmingen aandoen, met een maximale snelheid van 250 kilometer per uur. Deze treinen zouden eventueel 300 kilometer per uur kunnen rijden, maar deze snelheid is alleen mogelijk op de sporen die speciaal voor het HSL-Zuid traject zijn aangelegd. Op bestaand spoor mogen deze treinen maximaal 140 kilometer per uur rijden.

Op 9 juli 2009 is er een persbericht de deur uitgegaan via NS Hispeed. Binnen dit persbericht werd er duidelijk dat het de bedoeling zal zijn om vanaf maandag 7 september te gaan rijden tussen Amsterdam, Schiphol en Rotterdam via de HSL. Hierdoor zal het eerste deel van de HSL-Zuid in gebruik genomen worden. Vanaf 7 september kunnen mensen in 43 minuten reizen van Amsterdam naar Rotterdam; dit scheelt de reiziger op dit traject 21 minuten in vergelijking met de situatie van dit moment. Deze treinen zullen met een maximumsnelheid van 160 kilometer per uur gaan rijden, dit is

30 kilometer per uur sneller dan de intercity's die nu over het spoor rijden. Op dit moment verwacht men in de tweede helft van 2010 een bestelling hogesnelheidstreinen, deze worden nu nog gebouwd in Italië. Met deze treinen moet het mogelijk zijn om 250 kilometer per uur te rijden over deze sporen. (Informatie over de Hogesnelheidslijn, 2009) (Informatie over reizen met NS Hispeed, 2009)

In onderstaande tabel is een overzicht met de reistijdwinst van de hogesnelheidstreinen ten opzichte van de auto of de trein.

	Reistijd met de auto	Reistijd met NS	Reistijd met NS Hispeed	Reistijdwinst NS t.o.v. NS Hispeed	Reistijdwinst Auto t.o.v. NS Hispeed
Amsterdam – Rotterdam	1:03 – 1:56	1:03	0:43	32%	32% - 63%
Schiphol - Rotterdam	0:47 – 1:31	0:47	0:26	45%	45% - 71%

Bron: www.9292ov.nl (REISinformatiegroep bv, 2009)

3.4 Steden met een HSL station



Figuur 7: Het Europese hogesnelheidsnetwerk. (Informatie over de Hogesnelheidslijn, 2009)

In bovenstaande figuur staat het gehele Europese hogesnelheidsnetwerk weergegeven. Hier is ook te zien hoe uitgebreid het netwerk is. Zoals figuur 7 laat zien zijn er vele steden aangesloten op het

netwerk van de HSL. In Nederland alleen al zijn dat dus Amsterdam, Schiphol, Den Haag, Rotterdam en Breda. Ook meerdere Belgische steden, zoals Brussel, Luik en Antwerpen bijvoorbeeld, hebben een aansluiting aan het HSL netwerk. De meeste West-Europese landen hebben al een goed HSL netwerk, maar ook in Oost-Europa rijden er al hogesnelheidstreinen, zoals figuur 7 laat zien.

Het Europese netwerk is ontstaan toen in 1981 het eerste traject werd gebouwd tussen Parijs en Lyon. Dit Franse netwerk, genaamd TGV, *train à grande vitesse*, werd al snel uitgebreid met verbindingen door het hele land. Duitsland heeft hard gewerkt aan het Duitse ICE, *intercity express*, netwerk, terwijl er in Spanje veel werk is verricht aan het *Alta Velocidad Espana*, AVE, netwerk. Via het Eurostar netwerk is er een verbinding ontstaan tussen Londen en steden in het vaste land van Europa via Lille. Hieronder volgt een overzicht met steden die een aansluiting hebben, of zullen krijgen, aan het Europese hogesnelheidslijn netwerk. Hierbij worden alleen de grotere steden in aanmerking genomen die in de landen Duitsland, Frankrijk, België en Luxemburg liggen. Hiervoor is gekozen, omdat de nadruk van deze scriptie ook op deze landen ligt en er zo wat meer overzicht zal zijn. De Nederlandse steden zijn hiervoor al uitvoerig aan bod gekomen, bij de bespreking van het HSL-Zuid netwerk.

Land	Stad	Land	Stad
Duitsland o.a.	Keulen	Luxemburg	Luxemburg
	Frankfurt		
	Stuttgart	Frankrijk o.a.	Parijs
			Lyon
België o.a.	Antwerpen		Bordeaux
	Brussel		Marseille
	Luik		Straatsburg
			Lille

Bron: Railteam Carriers (Railteam Netwerk, 2009)

3.5 Steden met een HSL station die tevens in transitie zijn

Voor deze scriptie wordt er gezocht naar steden die in transitie zijn. Steden die, in het kort gezegd, een structurele maatschappelijke verandering ondergaan. Hiervoor wordt er alleen gekeken naar steden die daadwerkelijk een aansluiting hebben, of zullen krijgen, aan het HSL netwerk. In het bovenstaande overzicht zijn een aantal van deze steden gemeld.

Voor deze scriptie zal ik me met name richten op de Belgische stad Luik, de Franse stad Lille en Rotterdam. Rotterdam, allereerst omdat dit de stad is waar deze scriptie om draait; deze stad is in transitie en wordt binnenkort aangesloten op het HSL netwerk. Luik en Lille, omdat beide steden ook voldoen aan de definitie die ik heb gegeven aan de 'stad in transitie'. Deze steden zijn alle drie economisch zwakker, oude haven- en industriesteden die hun economie moeten vernieuwen en in

de aansluiting op het HSL-netwerk nieuwe ontwikkelingskansen krijgen. (Nieuwenhuizen, 2007) In de hoofdstukken vijf tot en met zeven zal ik verder uitweiden over Lille, Luik en Rotterdam; waarom dit steden in transitie zijn en hoe zij omgaan met de HSL die over de sporen die door deze steden lopen zal komen de rijden.

3.6 Conclusie

Binnen Europa is men al een aantal jaren bezig met het creëren van een HSL netwerk. In eerste instantie gebeurde dit nog grotendeels op nationaal vlak, maar tegenwoordig is er ook sprake van een internationaal snelwerk; de sporen gaan nu ook de landsgrenzen over en landen werken samen om steden aan elkaar te verbinden. De capaciteit van de spoorwegen in heel Europa komt dit ten goede en ook de reisduur waarmee bepaalde regio's bereikt kunnen worden zal afnemen. De komst van een HSL station kan ook veel betekenen voor een stad; zo verwacht men voor Rotterdam alleen al een toename van het aantal reizigers van 110.000 tot 323.000. Daarnaast zullen ook de reistijden voor veel mensen voer een groot deel afnemen. Een hogesnelheidstrein kan een reiziger in vergelijking met een gewone NS trein al ongeveer 45% in reistijd schelen. De afgelopen jaren is er dus een groot netwerk ontstaan vol met hogesnelheidslijnen die vele steden met elkaar verbindt. De steden die zowel een station hebben waar een hogesnelheidslijn aankomt én die daarnaast een transitie doormaken, of doorgemaakt hebben, zijn onder meer Lille, Luik en Rotterdam. Deze steden zullen in de komende hoofdstukken meer aan bod komen.

4 Ontwikkelingskansen

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zal de eerste hoofdlijn besproken worden door antwoord te geven op de deelvraag; *“Wat zijn de ontwikkelingskansen die ontstaan wanneer een stad aangesloten wordt op het hogesnelheidslijnnetwerk?”*. Samen met de voorgaande twee hoofdstukken wordt er in dit hoofdstuk, mede door de beantwoording van deze deelvraag, de basis voor het literatuuronderzoek van deze scriptie gelegd. Het antwoord op deze deelvraag zal in de komende paragrafen gegeven worden. Zo wordt er in paragraaf 4.2 gesproken over de betere bereikbaarheid van een stad. In paragraaf 4.3 zal er kort worden ingegaan op de reistijdverkorting door de komst van de hogesnelheidslijnen. In paragraaf 4.4 zal de mogelijkheid worden besproken van het aantrekken van nieuwe bedrijven door een stad met een HSL station. In paragraaf 4.5 wordt er gekeken naar de grotere, meer ontwikkelde steden zoals Parijs en Londen. De komst van de HSL in een stad zal niet alleen positieve gevolgen hebben voor deze stad, een aantal mogelijke nadelen die hierbij horen zullen worden besproken in paragraaf 4.6.

4.2 Betere bereikbaarheid

Zodra er werd besloten dat het een groot Europees netwerk moest ontstaan, ontstonden er kansen voor de steden die te maken kregen met deze spoorlijnen. Sommige steden waren al aangesloten op een HSL netwerk in het eigen land; hierdoor zijn deze steden niet alleen op het nationale vlak goed te bereiken, maar nu ook internationaal gezien goed en snel te bereiken. Andere steden kregen voor het eerst een aansluiting op dit (inter)nationale netwerk; voor deze steden openden er helemaal veel deuren. Niet alleen waren zij op nationaal gebied goed te bereiken, ook op internationaal gebied werden zij beter bereikbaar.

4.2.1 Groeiende mobiliteit

Op veel plekken is er sprake van een groeiende mobiliteit; personen en goederen leggen steeds meer kilometers af om bij een einddoel te komen. Veel goederen worden geïmporteerd uit andere landen en ook mensen reizen de hele wereld over voor zaken of vakanties. Door deze groeiende mobiliteit wordt het drukker op de wegen, hierdoor nemen de reistijden toe, terwijl de voorspelbaarheid van het vervoer afneemt; hoe drukker het is, hoe groter de kans is op files, vertragingen enzovoorts. Dit is voor al het goederenvervoer nadelig; tijd is geld. Voor het vervoeren van bepaalde ‘tijdkritische’ goederen, zoals bloemen en planten, is het gevolg van deze groeiende mobiliteit nog groter. Deze producten zijn nog afhankelijker van snel en betrouwbaar vervoer; de, veelal verse, goederen verliezen kwaliteit naarmate de tijd verstrijkt. Terwijl de vraag naar deze goederen toe blijft nemen.

Door deze toename in de mobiliteit zijn de alternatieven naast het wegvervoer belangrijker aan het worden. Tegenwoordig is het wegvervoer niet meer de enige belangrijkste manier van vervoeren; de alternatieven worden van steeds groter belang. Voorbeelden van deze alternatieven zijn de binnenvaart, short sea en het vervoer per spoor. Sommige goederen kunnen echter niet via deze alternatieven vervoerd worden, zoals de eerder genoemde tijdkritische goederen, omdat deze goederen snel en betrouwbaar vervoerd moeten kunnen worden. Een mogelijk alternatief hiervoor is vervoer via de hogesnelheidslijnen. (van Lede, 2004)

Door de komst van een uitgebreider HSL netwerk in Europa worden de dichtbevolkte gebieden, de grotere steden bijvoorbeeld, makkelijker te bereiken en is het ook mogelijk om bovengenoemde tijdkritische goederen naar deze dichtbevolkte gebieden te vervoeren via een andere manier dan het wegvervoer. De verwachting is dat tijdkritische goederen niet ineens per HSL vervoerd zullen worden, in plaats van over de weg. Men verwacht dat de HSL zal zorgen dat de groei van deze tijdkritische goederen opgevangen zal worden. (NDL / HIDC, 2009)

Doordat er nu naast de weg ook gebruik gemaakt kan worden van de HSL, kunnen ook belangrijke knooppunten zoals luchthavens en havens makkelijker bereikbaar. In Nederland wordt bijvoorbeeld Schiphol aangesloten op het netwerk en ook Rotterdam, de stad met een grote wereldhaven, krijgt een HSL station. Hierdoor wordt het doorvoeren van producten en worden de reistijden van mensen betrouwbaarder en zal het gehele vervoersproces sneller gaan doordat dit soort steden sneller bereikbaar zijn en de steden kunnen bouwen op meerdere manieren van vervoer. Op deze manier kunnen de concurrentieposities van deze steden verstevigd worden. (van Lede, 2004)

Een mogelijke kans voor een stad die een aansluiting krijgt op het netwerk van hogesnelheidslijnen kan dus zijn dat de concurrentiepositie van een stad versterkt worden, op het moment dat deze stad veel werkzaamheden uitvoert op het gebied van transport en logistiek. Deze concurrentiepositie wordt versterkt doordat steden makkelijker en sneller te bereiken zijn; reistijden kunnen behoorlijk ingekort worden en worden ook betrouwbaarder.

4.2.2 Betere bereikbaarheid voor forensen

Deze scriptie draait voor een groot deel om infrastructuur, in het bijzonder draait het om de infrastructuur die te maken heeft met de hogesnelheidslijnen in Europa. Om aan te tonen wat het effect van nieuwe infrastructuur en de bijbehorende vervoersdiensten op interactiepatronen kan betekenen maak ik gebruik van een voorbeeld. Dit voorbeeld is al eerder gebruikt door Bert Klarus (2008) en gaat over de bouw van de 16 kilometer lange brug/tunnel tussen Kopenhagen in Denemarken en Malmö in Zweden. Deze brug/tunnel werd geopend in 2000 en bestaat uit twee sporen en vier rijbanen. Deze brug bleek een uitkomst te zijn om de krappe arbeidsmarkt van

Kopenhagen tegemoet te komen. De hoge salarissen en de goede carrièremogelijkheden in Kopenhagen in combinatie met de verbeterde bereikbaarheid zorgde ervoor dat mensen uit Zweden besloten te solliciteren voor banen in Kopenhagen. Dit heeft geresulteerd in ruim 20.000 Zweden die dagelijks forensen tussen de Zuid-Zweedse provincie Skane en Kopenhagen. Dit is vijf keer zoveel als in het jaar 2000. De komst van deze brug/tunnel heeft er dus voor gezorgd dat bedrijven uit Kopenhagen konden kiezen uit een extra pool van werknemers uit een hele nieuwe arbeidsmarkt. Men verwacht zelfs dat het aantal forensen in 2040 zal zijn toegenomen tot 40.000, deze toename aan forensen is waarschijnlijk nog niet uitgegroeid. (Klarus, Bert, 2008)

Een tweede mogelijke kans voor een stad die een aansluiting kan krijgen aan het HSL netwerk is dat het aanzienlijk beter bereikbaar kan zijn voor werknemers van buiten de stad, soms zelfs van buiten het land, waardoor het kan kiezen uit meer en misschien betere werknemers vanuit een nieuwe arbeidsmarkt.

4.2.3 Een gelijkmatigere huizenmarkt

Sommige mensen werken in een bepaalde stad en willen ook graag in een stad kunnen wonen. In de meest ideale situatie wonen deze mensen dan in dezelfde stad als de stad waarin ze werken.

Wanneer dit echter voor veel mensen zo opgaat, kan het zo zijn dat de huizenprijzen binnen deze stad erg hoog zijn. In andere steden kan het tegenovergestelde aan de hand zijn; de huizenprijzen zijn vrij laag, doordat er weinig mensen zijn die in deze stad kunnen of willen wonen; doordat de stad slecht bereikbaar is, of doordat de mensen die in deze stad werken liever buiten de stad leven. Deze tweede soort stad ziet veel geld de stad uit trekken; mensen die inkomen vergaren uit de stad geven dit sneller uit in de gemeente waarin ze wel wonen aan woningen of boodschappen bijvoorbeeld.

Wanneer deze twee type steden aan elkaar verbonden worden door een hogesnelheidslijn, wordt het forensen tussen beide steden een stuk aantrekkelijker. Mensen die in de relatief 'dure' stad geen huis kunnen aanschaffen verhuizen naar de relatief 'goedkope' stad. Op deze manier zullen de huizenprijzen in de 'dure' stad afnemen door de afname in vraag naar huizen, aan de andere kant zullen de huizenprijzen in de 'goedkope' stad kunnen toenemen door de toename in de vraag naar huizen. Daarnaast zullen er ook meer inwoners zijn in deze 'goedkope' stad, waardoor er meer geld zal worden uitgegeven; de stadseconomie van de 'goedkope' stad zal hier profijt van kunnen hebben.

Een derde kans door een toename in bereikbaarheid van een stad, is een kans waar misschien niet zo snel aan gedacht zal worden. Het gaat erom dat door de bereikbaarheid van de stad een nieuwe groep mensen in de stad komen wonen, deze mensen nemen ook weer een inkomen mee waardoor de stadseconomie een boost kan krijgen. Daarnaast zullen de huizenprijzen van beide steden wat

minder extreem zijn; in de ene stad zullen de huizenprijzen kunnen dalen, terwijl de huizenprijzen in de andere stad kunnen toenemen.

4.3 Kortere reistijden

Door de komst van de hogesnelheidslijnen met de daarbij behorende snelheidstreinen kunnen er over het spoor grotere snelheden behaald worden. Ook kunnen er meer goederen en personen via het spoor vervoerd worden; zoals al eerder is vermeld wordt er verwacht dat de HSL de groeiende mobiliteit in ieder geval voor een deel kan opvangen. Dit alles zal onder andere ten goede komen aan de reistijden; deze zullen korter zijn dan ze momenteel zijn.

Zo werd al in paragraaf 3.3.2 gemeld dat het Hispeed traject ten opzichte van het gewone NS traject een reistijdverkorting zal opleveren van 32% op het traject tussen Amsterdam en Rotterdam en een reistijdverkorting van 45% op het traject tussen Schiphol en Rotterdam. Ook op Europees gebied zal er tijdwinst te boeken zijn. De Thalys zal vanaf 13 december zeven keer per dag via het hogesnelheidslijn traject rijden. Vanaf die dag zal vanuit Amsterdam Parijs binnen drie uur en achttien minuten te bereiken zijn, terwijl dat voorheen vier uur en negen minuten bedroeg; en reistijdwinst van 51 minuten. (Informatie over reizen met NS Hispeed, 2009)

Mensen zullen minder tijd kwijt zijn aan het reizen op zich, waardoor ze meer tijd hebben om aan andere bezigheden te besteden; zoals aan het bezoeken van een stad bijvoorbeeld. Dit kan meer toeristen en dagjesmensen aantrekken; zij hebben meer tijd en kunnen deze tijd rondbrengen in een stad naar keuze. Een stad die een HSL station heeft, zal er op dat moment goed aan doen om een aantrekkelijk stationsgebied te creëren; toeristen zullen dan sneller geneigd zijn bij dat station uit te stappen en daar wat tijd door te brengen. Deze toeristen kunnen zorgen voor extra inkomsten voor de stad.

Deze stad zal niet alleen aantrekkelijker worden voor toeristen; de kortere reistijden naar andere plaatsen kunnen ook nieuwe inwoners aantrekken. Dit voorbeeld is in paragraaf 4.2.3 verder uitgewerkt; deze nieuwe inwoners zullen inkomens mee kunnen nemen uit andere steden en dit uit kunnen geven in de bedoelde stad.

De kortere reistijden brengen ook een aantal ontwikkelingskansen met zich mee voor steden die een aansluiting krijgen op de HSL. Zo zullen er minder kosten gemaakt worden door bedrijven doordat er tijdwinst geboekt kan worden op het reizen tussen verschillende steden. Mensen en bedrijven zullen ook meer tijd over houden om in andere zaken te steken; tijd is geld. Tijdwinst kan ook extra bezoekers opleveren voor steden. De stad met het HSL station kan hiervan profiteren; dit gegeven kan een boost geven aan de economie van die stad en de omgeving van de stad.

4.4 Het aantrekken van bedrijven

Hogesnelheidstreinen rijden al lange tijd in Japan en Frankrijk. In Japan vanaf 1964 en in Frankrijk vanaf 1981. In deze landen is er gekeken of de komst van een HSL in een bepaalde stad of in een bepaald gebied ervoor kan zorgen dat de economische activiteiten ruimtelijk herverdeeld zullen worden. Hier is echter geen eenduidig beeld van deze effecten uitgekomen; de omstandigheden waarin deze spoorlijnen zich bevinden zijn te verschillend.

Uit onderzoek in Frankrijk (Willigers, 2006) is wel gebleken dat de HSL op interregionale schaal de concentratie van economische activiteiten kan versterken; het is dus mogelijk dat er in de regio meer bedrijven zich zullen vestigen na de komst van de HSL. Bij dit onderzoek is men tot de conclusie gekomen dat, ondanks voorgaande constatering, de komst van de HSL in Frankrijk weinig invloed heeft gehad op de locatiekeuzes van bedrijven. Het effect wat wel zichtbaar was, was een regionaal herverdelingseffect. Bedrijven verhuizen wel dichter naar het HSL station toe, als zij hiertoe de mogelijkheid hebben. (Klarus, Bert, 2008)

4.5 Grotere ontwikkelde steden

Bij grotere ontwikkelde steden, zoals Parijs of Londen bijvoorbeeld, zullen bovenstaande effecten allemaal wat anders werken; deze steden hebben van 'nature' al een aantrekkingskracht op mensen. De steden zijn aantrekkelijk genoeg van zichzelf om bezoekers en bedrijven aan te trekken; alle voorzieningen en diensten zijn aanwezig in deze grotere steden. Dit soort steden zijn zo bekend dat de mensen toch wel willen komen. Zo staat Parijs bekend om haar cultuur en de mode en Londen om, bijvoorbeeld, het financiële district en de theaters. Bedrijven en mensen vinden het vaak een eer of een must om een keer in deze steden te zijn geweest of om er een kantoor te hebben zitten. Steden als Parijs en Londen zullen ook niet zo snel concurreren met steden in de omgeving; deze steden zijn zo veel kleiner, of minder bekend dat er eigenlijk geen sprake is van een strijd. Deze steden zullen eerder de concurrentie met elkaar aan moeten gaan; mensen die op stedentrip willen gaan, of grotere bedrijven die een locatie zoeken voor een nieuwe vestiging.

Steden van deze grootte hebben vaak al een groot netwerk aan openbaar vervoer en één of zelfs meerdere vliegvelden; de steden zijn al goed bereikbaar. De aansluiting op een hogesnelheidslijn netwerk is niet per se een must voor de stad zelf, misschien juist meer voor de mensen en bedrijven die gebruik willen maken van deze diensten om naar die grotere steden toe te gaan; voor hen is er een grotere keuze uit vervoersmogelijkheden.

Londen telt ruim 7 miljoen inwoners en Parijs ruim 2 miljoen, terwijl de agglomeratie van Parijs uit ruim 11 miljoen inwoners bestaat. De huizenprijzen in deze steden liggen vrij hoog; doordat er veel

mensen zijn die in deze steden willen wonen. Het wegtrekken van mensen die in een andere stad willen wonen, zal hierdoor niet veel invloed hebben op de huizenprijzen; dit vertrek zal snel opgevuld worden door de komst van nieuwe vragers. Veel van de factoren die wel opgingen voor kleinere steden, zoals in voorgaande paragrafen, zullen dus niet altijd op dezelfde manier opgaan voor grotere steden.

4.6 Mogelijke nadelen door de komst van de HSL

Er zijn meerdere kansen voor steden die een aansluiting krijgen op het uitgebreide netwerk van de HSL. Zo zijn ze beter te bereiken voor werknemers, toeristen en dagjesmensen, kunnen de steden mogelijk nieuwe inwoners aantrekken en ga zo maar door. Deze positieve effecten kunnen veel betekenen voor een stad, zeker als de stad voorheen niet zo populair was onder deze groepen mensen.

Aan de andere kant kan de betere bereikbaarheid voor een stad ook negatieve effecten hebben voor een stad. Zo kan het zijn dat mensen die eerst in de stad bleven om boodschappen te doen of om te winkelen of iets dergelijks, omdat er geen betere steden bereikbaar waren, nu de mogelijkheid hebben om weg te trekken uit die stad. Ook kunnen inwoners er voor kiezen om naar een andere plaats te verhuizen; het kan zijn dat het aantrekkelijker is geworden om dagelijks te forensen tussen de woon- en werkplaats dankzij de HSL. Toeristen en dagjesmensen kunnen ook geneigd zijn om deze stad sneller over te slaan; grotere of meer aantrekkelijkere steden kunnen door de komst van de HSL nu makkelijker te bereiken zijn.

4.7 Conclusie

In dit hoofdstuk is er getracht een antwoord te geven op de deelvraag; *“Wat zijn de ontwikkelingskansen die ontstaan wanneer een stad aangesloten wordt op het hogesnelheidslijnnetwerk?”*. Hierbij moet er wel vanuit gegaan worden dat deze kansen per stad kunnen verschillen; sommige steden zijn al ergens heel erg goed in, of hebben juist een grote achterstand ten opzichte van andere steden. De komst van een aansluiting aan het hogesnelheidslijnnetwerk kan voor die steden dus een hele andere uitkomst tot gevolg hebben.

Over het algemeen zal de bereikbaarheid van steden een stuk verbeteren als zij een aansluiting krijgen aan het HSL netwerk. Dit kan tot gevolg hebben dat men bij het vervoeren van goederen of mensen minder last heeft van verstoppingen op het wegverkeer; door goede dienstregelingen te maken hoeven er immers op het spoor helemaal geen files te zijn. Door deze betere bereikbaarheid kan de groeiende mobiliteit opgevangen worden rondom steden, waardoor deze steden toch nog goederen aangeleverd kunnen krijgen die zij willen hebben.

Een andere kans voor steden die beter bereikbaar worden door de komst van een HSL station, is dat zij ook beter bereikbaar zijn voor mensen die willen werken in de stad; hierdoor is er een grotere arbeidsmarkt waaruit de bedrijven uit die stad werknemers kunnen aannemen. Misschien wel beter gekwalificeerde werknemers dan daarvoor. Doordat het gemakkelijker wordt voor mensen om te forensen tussen woonstad en werkstad, zullen mensen ook kunnen verhuizen van de ene stad met HSL station naar de andere stad met HSL station. De huizenprijzen tussen beide steden zullen hierdoor meer van hetzelfde niveau zijn, niet langer erg hoog of juist erg laag, en de stad die hierdoor meer inwoners aan zal trekken zal merken dat er meer mensen zijn die hun inkomen komen uitgeven.

Kortere reistijden kunnen tot gevolg hebben dat steden meer toeristen of dagjesmensen aan zullen trekken. Dit kan de economie van die stad een boost geven; toeristen en dagjesmensen hebben vaak de neiging geld uit te geven in de stad. Ook zullen dit de kosten voor bedrijven kunnen verlagen; tijd is geld. Doordat de tijd afneemt door snellere verbindingen zullen deze kosten ook af kunnen nemen. Bedrijven kunnen deze extra tijd voor andere doeleinden gaan gebruiken.

5 Lille; hoe deze stad omgaat met de kansen die zij krijgt

5.1 Inleiding

Wat kan er geleerd worden van de verschillende steden die als benchmark gebruikt worden voor Rotterdam; hoe gaan die steden om met de kansen die zij krijgen door de komst van een HSL-station? In dit hoofdstuk zal er gekeken worden naar de stad Lille. Deze stad heeft al een tijd een HSL station en loopt dus wat voor in het proces rondom de komst van een HSL station. Eerder in deze scriptie heb ik aangenomen dat deze stad een stad in transitie is. In dit hoofdstuk zal ik dit aantonen, in paragraaf 5.2. Hierna zal ik in paragraaf 5.3 aangeven hoe Lille omgaat met de kansen die zij krijgt doordat zij een HSL station heeft. Hiermee is dan de deelvraag *“Wat kan er geleerd worden van de verschillende steden die als benchmark gebruikt worden voor Rotterdam; hoe gaan die steden om met de kansen die zij krijgen door de komst van een HSL-station?”* voor een deel beantwoord. In paragraaf 5.4 wordt er nog gekeken naar de effecten van het HSL station in Lille voor de regio rondom Lille. De stad Lille is namelijk nauw betrokken bij deze regio; Lille Métropole Communauté Urbaine.

5.2 Is Lille een stad in transitie?

Lille is een voorbeeld van een stad die verbonden is aan het HSL netwerk én een stad die bekend is met het transitieproces. Lille ligt in het noorden van Frankrijk tegen de Belgische grens aan. In 2004 is er vastgesteld dat er 226.800 inwoners zijn die wonen in de stad Lille. In de metropool ‘Lille Métropole Communauté Urbaine’ wonen bijna 1.1 miljoen inwoners, hieronder vallen de inwoners van onder andere Roubaix en Tourcoing. Lille telt 8.341 bedrijven, waarvan op dit moment 8,86% in de industrie, 33,92% in het commerciële vlak en 57,22% in de dienstensector. Ook is Lille een echte universiteitsstad; Université Lille Nord de France is gesticht in 1562 en telde in 2009 ongeveer 110.000 studenten. (Informatie over de Franse stad Lille, 2009)

In de jaren '70 was Lille voornamelijk een industriële stad; er werd door vele mensen gewerkt in de textielindustrie of in de metaalindustrie. Vanaf het jaar 1980 ging het snel bergafwaarts met de stad; zowel de textielindustrie als de metaalindustrie hadden het erg zwaar in die tijd, daarnaast werd ook de steenkolenwinning stopgezet in die tijd. Hierdoor was er een grote afname in het aantal bedrijven in de metaal en textiel sector, dit zorgde logischerwijs voor een stijging in de werkloosheid. De stad is zich vanaf dat moment meer op de dienstensector gaan richten, met als resultaat dat meer dan de helft van de ondernemingen binnen deze sector opereert. Vanaf het begin van de 21^e eeuw is de bevolking weer aan het toenemen, Lille is een bloeiende stad binnen een sterk stedelijk gebied. De

aansluiting aan het HSL netwerk in 1994 is een goede impuls voor de stad geweest. (Informatie over de Franse stad Lille, 2009) (Pol P. M., 2002)

Het station van Lille, Lille Europe, heeft er lang over gedaan om er te komen. In eerste instantie waren er wat onduidelijkheden over wat precies de bedoeling zou zijn van de TGV (de hogesnelheidstrein in Frankrijk). Men dacht dat de TGV geen invloed zou kunnen uitoefenen op de stedelijke ontwikkeling. Het nieuwe station van Lille werd dan ook een aantal kilometers buiten de stad gepland; ondergronds. De burgemeester van Lille, Pierre Mouroy had hier echter andere plannen voor. Hij wilde het station midden in de stad laten bouwen, waar het als anker zou kunnen dienen voor het 'European Business Centre' van Lille. Dit Europese zakencentrum, Euralille genaamd, zou een cluster van een hoogstaande dienstenindustrie, commercie en vrije tijd moeten worden, met als doel om de economische positie van de stad te verbeteren. Op deze manier werd er een grote stap gezet in het transitieproces; de transitie van industriestad naar een diensteeconomie. Euralille samen met het station Lille Europe zouden samen moeten werken als een soort katalysator van de economische ontwikkelingen die op dat moment al plaatsvonden. (Trip, 2007)

In het transitieproces zal Lille zich op dit moment in het stabilisatieproces bevinden. Er gebeurt nog wel het een en ander in de stad; zo wordt er nog altijd gebouwd in het gebied rondom het station, maar de grootste veranderingen hebben al plaatsgevonden. Zo heeft de komst van het station in combinatie met het Euralille project ervoor kunnen zorgen dat het transitieproces versneld kon worden. Dit heeft hoogstwaarschijnlijk een bijdrage kunnen leveren aan de versnellingsfase.

Lille is een stad die zich in het transitieproces weliswaar in de stabilisatiefase bevindt, het is wel een goed voorbeeld wanneer er gekeken moet worden naar een stad die zowel ervaring heeft met een transitie als ervaring heeft met de komst van een HSL in de stad. Zo kunnen de acties die het bestuur, en andere belanghebbenden, van Rotterdam onderneemt vergeleken worden met acties die er genomen zijn voor de stad Lille.

5.3 Hoe gaat Lille om met de kansen die zij krijgt, dankzij de HSL aansluiting?

In hoofdstuk 4 zijn er een aantal kansen genoemd, die een stad zou kunnen krijgen dankzij een aansluiting aan een hogesnelheidslijn. In deze paragraaf zullen deze kansen stuk voor stuk besproken worden voor de stad Lille, om te kijken hoe Lille met deze kansen omgaat.

5.3.1 Bereikbaarheid

Euralille en station Lille Europe zijn gebouwd gedurende de jaren '90 van de 20^e eeuw, er is voor gekozen om het station bij het centrum van de stad te bouwen en om hieromheen het Euralille te bouwen. Door de komst van het station zijn zowel de stad Lille beter bereikbaar geworden; het

station ligt immers in het centrum van de stad, als het centrum van de stad. Het oude station van Lille was namelijk buiten het centrum van de stad gebouwd; niet alleen is het dus gemakkelijker geworden om de stad snel te bereiken dankzij de HSL die door de stad gaat, ook kan men nu dichterbij het centrum van de stad komen. Al met al was het een slimme zet van de burgemeester, Pierre Mouroy, om toentertijd voor te stellen het station in het midden van de stad te laten bouwen.

Groeiende mobiliteit

Ook in de omgeving van Lille is het een stuk drukker geworden; Lille is het centrum van een groot stedelijk gebied en heeft zeker baat bij de komst van het HSL station, dit station vormt een groot spoorwegknooppunt tussen Parijs, Londen en Brussel. Ook staat Lille door dankzij deze drie steden in nauw contact met Zuid-Frankrijk, terwijl andere Franse steden dankzij Lille een verbinding hebben met Noordwest Europa.

Betere bereikbaarheid voor forensen

Lille zelf is geen grote stad; het telt 226.800 inwoners. De regio rondom Lille daarentegen, maakt Lille een stuk groter; bijna 1,2 miljoen inwoners. Via het regionale streekvervoer kunnen inwoners van de hele Lille Métropole Communauté Urbaine gemakkelijk door de regio reizen. De HSL heeft voor het regionale verkeer ook niet zo veel verandert; er zijn immers weinig stations binnen de regio. De HSL stations die in de buurt van Lille liggen, zijn de stations van; Parijs, Brussel en Calais. Vanuit Lille is het nog 63 minuten reizen tot aan Parijs, Brussel is binnen 40 minuten te bereiken. Ook Londen is binnen anderhalf uur aan te reizen vanuit Lille. De vraag is nu of deze kortere reistijden iets kunnen betekenen voor de stad Lille; deze drie steden zijn zelf ook groot en hebben veel werkgelegenheid. Dit is echter zo'n groot vraagstuk dat het niet mogelijk zal zijn deze vraag te beantwoorden binnen deze scriptie.

Een gelijkmatigere huizenmarkt

Zoals zojuist is vastgesteld, is Lille nu veel makkelijker te bereiken vanuit steden als Parijs en Brussel. Mensen die op dit moment in deze steden werkzaam zijn, kunnen Lille in overweging nemen bij het zoeken naar een nieuwe woonplaats. Lille ligt centraal in Noordwest Europa, heeft sinds de komst van de HSL een nieuw gebied, Euralille, waarin veel kantoren, winkels en mogelijkheden tot ontspannende activiteiten aanwezig zijn. Ook heeft Lille een mooie oude binnenstad, waarin mooie gebouwen staan en waarin een winkelcentrum is. Dankzij deze ontwikkelingen is de stad aantrekkelijker geworden, voor zowel de inwoners van Lille als voor mensen van buiten de stad. Lille kan zichzelf dus goed op de kaart zetten door met deze goede, nieuwe, eigenschappen naar buiten te treden om nieuwe inwoners aan te trekken.

Hierbij is het Lille wel gelukt om zichzelf op de kaart te zetten als HSL stad, dankzij de gunstige positie die de stad inneemt in het gehele netwerk. Het imago van de stad, daar is nog niet zo veel aan gedaan. Aan het imago van de regio daarentegen wel; de regio Lille Métropole Communauté Urbaine heeft de afgelopen jaren meer toeristen uit het buitenland weten te trekken, met name uit Engeland. (Pol P. M., 2002) Ook heeft Lille gedurende het jaar 2004 de titel 'culturele hoofdstad van Europa' mogen dragen. Als een land gedurende een bepaald jaar een culturele hoofdstad van Europa is, dan wil dit zeggen dat deze stad een programma van culturele evenementen moet samenstellen. In dit programma zullen allerlei activiteiten gepland staan die de cultuur, het culturele erfgoed in de aandacht moeten brengen van het publiek. Hierbij worden vaak personen uit de culturele sector uit andere Europese landen betrokken, op deze manier werken verschillende landen ook op cultureel vlak samen wat de Europese samenwerking in het algemeen ook ten goede kan komen. (Postbus 51, 2009)

Met andere woorden; Lille heeft er veel aan gedaan om nieuwe inwoners aan te trekken; de oude binnenstad is zo goed als ongemoeid gebleven, terwijl er rondom het nieuwe station een groot, modern complex is ontstaan waar mensen tijdens hun vrije tijd kunnen vertoeven. Ook heeft Lille geprobeerd om zelf meer bekendheid te verwerven, onder andere door de regio bekender te maken, maar ook door culturele hoofdstad van Europa te worden.

5.3.2 Kortere reistijden

Dankzij de kortere reistijden hebben dagjesmensen, toeristen en bedrijven meer tijd om aan andere zaken te besteden. Mensen die uit de regio zullen hier niet veel profijt van hebben; zij moeten nog steeds gebruik maken van het regionale vervoer, of van het eigen vervoer. Aan de andere kant; mensen die gebruik willen maken van het HSL netwerk kunnen tijd besparen op het reizen. Dit scheelt in de kosten voor bedrijven en het zorgt ervoor dat toeristen en dagjesmensen meer tijd hebben om door te brengen in de stad.

De stad Lille is hiervoor ideaal; het station bevindt zich vlakbij het oude centrum van de stad, maar ook rondom het station is er genoeg te doen; doordat er rondom het station een aantal kantoorgebouwen, appartementen en winkels zijn gebouwd is er voor ieder wat wils. Zakenmensen kunnen tot op het laatste moment binnen het kantoor blijven om te werken en vervolgens nog een trein richting een afspraak pakken. Toeristen en dagjesmensen kunnen rondom het station van Lille een dag vertoeven in het winkelcentrum, maar zij zitten ook zó in het oude centrum om daar de rest van de dag door te brengen. De rest van de regio rondom Lille is ook nog steeds goed te bereiken; het regionale openbaar vervoer is allemaal binnen loopafstand van het station Lille Europe.

5.3.3 Het aantrekken van bedrijven

Lille was voorheen een stad die het vooral moest hebben van de traditionele industrie. Toen deze industrie niet langer goed liep is er langzaam aan verandering gekomen in de economische structuur van de stad; de stad ging zich meer op de dienstensector richten. Door rondom het nieuwe station kantoren en winkelcentra te bouwen kwam er extra ruimte voor bedrijven in de stad. Lille is dus goed omgegaan met deze kans; de stad heeft het mogelijk gemaakt voor bedrijven om zich rondom het nieuwe station te vestigen. Ook heeft de stad begrepen dat het belangrijk was om juist in deze periode aan het werk te gaan met deze projecten, Euralille en Lille Europe. In dezelfde periode werd namelijk ook de Kanaaltunnel gegraven en het was erg belangrijk dat beide tegelijkertijd klaar zouden zijn. In combinatie met de Kanaaltunnel is het Euralille gebied namelijk nóg aantrekkelijker. Ook Groot-Brittannië ligt nu binnen handbereik.

Dat Lille bedrijven aantrekt wordt wel aangetoond door het feit dat het bouwen van Euralille nog niet klaar is. Er wordt nog steeds geïnvesteerd in nieuwe gebouwen, zo is in 2005 een vierde toren toegevoegd aan het Euralille centrum. Een tweede project, Euralille 2, zou in 2010 gereed moeten zijn. Door de oppervlakte van het complex zou moeten toenemen met 190.000 m². Dit tweede deel van het gehele complex wordt meer gebouwd voor kantooruimte in vergelijking met het eerste deel van het project. (Trip, 2007)

5.4 De regio rondom Lille

In voorgaande paragrafen is veelvuldig gesproken over Lille en het nieuwe station, Lille Europe. Hierbij is al meerdere malen de stadsregio rondom Lille genoemd; Lille Métropole Communauté Urbaine. Lille en deze regio zijn erg nauw bij elkaar betrokken, het is niet voor niets een metropool. De stadsgrenzen lopen, soms, op bepaalde gebieden, zoals politiek gebied, over in elkaar. Het is gebleken dat deze regio tot nu toe weinig profijt heeft gehad van het project in Lille. De regio kan namelijk niet meeprofiteren van het station; de regio heeft geen aansluiting op de HSL en is nog afhankelijk van het regionale, langzamere, openbare vervoer. Alle nieuwe voorzieningen worden ook direct aan of bij het station gebouwd, voor Lille is dit een logische keuze; alles is zo geconcentreerd in één deel van de stad, maar het wordt hierdoor wel minder aantrekkelijk voor bedrijven om zich buiten de stad te vestigen. Het gevolg hiervan is dat Lille steeds meer een stad wordt die zich richt op de dienstensector, terwijl de Lille Métropole Communauté Urbaine regio nog afhankelijk blijft van de productie. (Trip, 2007)

Op dit moment is regionale samenwerking een groot punt in de politiek. Het ministerie van VROM probeert hier bijvoorbeeld aan te werken, maar ook binnen Europa wordt er veel gedaan om deze regionale samenwerking te versterken. Het feit dat de regio rondom Lille niet lijkt te kunnen

profiteren van de komst van de HSL is daarom ook een nadeel van de komst van de HSL. (Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en milieubeheer, 2009)

5.5 Conclusie

Het gehele project rondom het station Lille Europe lijkt een positief effect te hebben op de stad, zowel op economisch gebied als op psychologisch gebied. Toch blijkt het effect niet zo groot te zijn; Lille is maar een kleine stad en kan niet veel invloed uitoefenen op het gebied rondom de stad. De regio blijkt nog sterk afhankelijk te zijn van de productie, terwijl Lille is overgestapt op de dienstensector.

Het bestuur van de stad Lille heeft duidelijk het besluit genomen om zich meer op de dienstensector te richten, in plaats van op de productie. Hierdoor is de stad Lille in transitie gekomen. Deze transitie heeft baat gehad bij de komst van het station Lille Europe; het proces werd hierdoor versneld, waardoor deze transitie zich op dit moment in de stabilisatiefase bevindt.

Lille heeft veel baat gehad bij de komst van het HSL station; zo is de stad aantrekkelijker geworden voor toeristen en dagjesmensen; mensen die naar Lille gaan om een dagje te shoppen. Ook is de stad op cultureel gebied erop vooruit gegaan. Doordat Lille niet alleen een station heeft gebouwd, maar ook heeft geïnvesteerd in het gebied rondom het station lijkt het erop dat de stad van de meeste kansen heeft kunnen profiteren. Zo is de stad populairder geworden onder de toeristen, worden er nog steeds torens bijgebouwd waar bedrijven zich in kunnen vestigen en is de stad er toch nog in geslaagd zijn eigen karakter vast te houden; het oude centrum is, tot op zekere hoogte, beschermd gebleven.

Bij de ontwikkeling van het nieuwe station van Lille zijn er een aantal beslissingen genomen die goed zijn uitgekapt. Zo is er rondom het station een gebied gebouwd, Euralille, waarin bedrijven en een groot winkelcentrum samen zijn gekomen. Hierdoor kunnen bezoekers aan Lille direct uit de trein stappen en in het moderne centrum van Lille. Lille is daarom niet alleen aantrekkelijk voor dagjesmensen of toeristen geworden; ook voor bedrijven kan dit aantrekkelijk zijn. Vanuit Lille zit men immers zo in steden als Brussel, Londen en Parijs. Doordat het station in het stadscentrum is gebouwd, is ook het oude centrum van Lille zo te bereiken.

6 Luik: hoe deze stad omgaat met de kansen die zij krijgt

6.1 Inleiding

Om de deelvraag “*Wat kan er geleerd worden van de verschillende steden die als benchmark gebruikt worden voor Rotterdam; hoe gaan die steden om met de kansen die zij krijgen door de komst van een HSL-station?*” in zijn geheel te kunnen beantwoorden, zal er in dit hoofdstuk gekeken worden naar de stad Luik. Allereerst zal in ik paragraaf 6.2 aantonen dat Luik een stad in transitie is, vervolgens zal ik in paragraaf 6.3 verder gaan op de kansen die Luik krijgt door de komst van de HSL en hoe Luik met deze kansen omgaat.

6.2 Is Luik een stad in transitie?

Luik is een stad in België, de stad zelf telt ruim 190.000 inwoners, het arrondissement Luik telt bijna 600.000 inwoners. Deze stad heeft in 2007 het station Luik-Guillemins heropend, vanaf dat moment is dit ook een officieel HSL-station. Luik was gedurende het grootste deel van de 20^e eeuw een stad die bloeide; de stad had zich grotendeels gericht op de mijnbouw en de staalindustrie en in beide gebieden deed de stad het goed. Hierdoor werd de stad in de jaren '70 dan ook extra hard getroffen door de crisis in de ijzer- en staalindustrie; nu nog zijn hiervan de gevolgen merkbaar door de hoge werkloosheid; bijna 27% van de beroepsbevolking is werkloos. In 1817 werd de universiteit van Luik, Université de Liège, officieel erkend door de Belgische regering. Ook Luik is dus bekend om zijn universiteit, net als Lille.

Tegenwoordig richt deze stad zich steeds meer op de dienstensector, veel kleine en middelkleine bedrijven worden gestart. Ook wordt er veel geïnvesteerd in onderzoek naar ruimtevaart, door onder andere de universiteit van Luik. De stad krijgt steeds meer kansen om op te bloeien; het bevindt zich op een knooppunt van grote snelwegen die allen een verbinding vormen tussen Nederland, Duitsland en Centraal-Europa. Daarnaast heeft ook de komst van het HSL station veel kunnen betekenen voor de stad en maakt het internationale vliegveld, Bierset, een grote groei mee. In onderstaande tabel staat vermeld in welke sector de voornaamste economische activiteiten plaatsvinden. Deze cijfers zijn gebaseerd op de omzet van de BTW-plichtigen in 2005. (Gemeente Luik, 2009) (Universiteit Luik, 2009) (Pol P. M., 2002)

Sector	% van het totaal
Productie en distributie van elektriciteit, gas en water	5.6 %
Vervoer, opslag en communicatie	4.8 %
Industrie	39.7 %
Hotels en restaurants	1.6 %
Groot- en detailhandel, reparatie...	31.1%
Winning van delfstoffen	0.1 %
Bouwnijverheid	7.4 %
Onroerende goederen, verhuur en diensten aan bedrijven	7.3 %
Andere	2.5 %

Tabel 1: een overzicht van het aandeel van de voornaamste economische activiteiten in Luik. (FPS Economy - Statistics Division, 2009)

Nog steeds is, volgens bovenstaande tabel, de industrie de grootste sector waarin de meeste omzet in omgaat. De winning van delfstoffen, voorheen een grote en belangrijke sector met de actieve mijnbouw, beslaat nu slechts 0.1% van het totaal. Dit in tegenstelling tot de dienstensector, deze maakt een groot deel uit van het totaal. De dienstensector is namelijk onderverdeeld in meerdere sectoren zoals vervoer, opslag en communicatie (4.8% van het totaal), hotels en restaurants (1.6%), groot- en detailhandel, reparatie (31,1%) en onroerende goederen, verhuur en diensten aan bedrijven (7,3%), dit geeft dus misschien een wat schever beeld. In totaal beslaat de dienstensector 44,8% van het totaal.

Daar waar Luik voorheen een stad was die zich voornamelijk richtte op de mijnbouw en de staalindustrie is Luik tegenwoordig een stad met een veelzijdige economie. De stad is blijkbaar wel degelijk bezig met een transitie; het wordt minder afhankelijk van één bepaalde sector en richt zich steeds meer op de dienstensector. Ook bij de stad Luik lijkt het erop dat de grootste veranderingen reeds hebben plaatsgevonden. Wanneer er wordt gekeken naar het overzicht in tabel 1 is de transitie van die twee specifieke sectoren, mijnbouw en staalindustrie, naar een grotere dienstensector voor het grootste deel achter de rug; niet voor niks beslaan de bedrijven die zich richten op de dienstensector in 2005 al 44.8% van het totaal aantal bedrijven uit de stad. De industrie zelf beslaat nog 39.7% van het totaal; Luik is toch nog voor een groot deel afhankelijk van deze industrie. Dit kan ook eigenlijk niet anders; in de omgeving van Luik en in Luik zelf zijn deze bedrijven nu eenmaal aanwezig; dat verdwijnt niet zomaar. Om deze reden ben ik ook van mening dat ook Luik zich in de stabilisatiefase bevindt; de grootste veranderingen hebben al plaatsgevonden in de jaren hiervoor; sinds de crisis in deze sectoren begonnen is.

6.3 Hoe gaat Luik om met de kansen die zij krijgt, dankzij de HSL aansluiting?

Zoals in voorgaand hoofdstuk, over Lille, wordt er ook in dit hoofdstuk gekeken hoe een stad, in dit geval Luik, omgaat met de kansen die zij krijgt dankzij de komst van een aansluiting aan de HSL.

Hierbij worden puntsgewijs de kansen nagelopen die zijn voortgekomen uit hoofdstuk 4.

Luik is nog niet zo lang bekend met de HSL als de stad Lille; in Lille werd de HSL geïntroduceerd in 1994 en in Luik zo'n twaalf jaar later in 2006. Het werk aan de HSL is in deze stad echter nog niet klaar. Luik valt op die manier dus meer te vergelijken met Rotterdam. Men weet dat de HSL eraan komt; het station is net verplaatst, waardoor het station weer voldoet aan de eisen die tegenwoordig aan stations gesteld worden. Bovendien kan het station nu ook de HSL treinen ontvangen.

6.3.1 Bereikbaarheid

Ook Luik kan profiteren van een verbeterde bereikbaarheid door de komst van de HSL. Niet alleen doordat de stad zelf beter bereikbaar is, maar ook doordat andere steden makkelijker te bereiken zijn.

Groeiende mobiliteit

De groeiende mobiliteit is een gegeven waar iedereen mee te maken heeft. Mensen en bedrijven hebben steeds meer voertuigen die de wegen opgaan. Misschien dat dat door de economische crisis, tijdelijk, is afgenomen, maar over het algemeen is er toch een stijging merkbaar. Luik is de hoofdstad van de provincie Luik. Deze provincie, hiermee ook de stad, ligt op een zeer centraal punt in Europa; de provincie grenst namelijk aan zowel Nederland en Duitsland als aan Luxemburg. Veel verkeer trekt er langs of door deze stad. Eén van de populairste routes om vanuit Nederland richting Zuid-Frankrijk te gaan, gaat via Luik. Daarbij heeft de stad Luik een vliegveld, dit vliegveld staat op nummer 8 in de top 10 vliegvelden die de meeste cargo (in tonnen) verwerkt, met in totaal 489.870 ton. (Liege Airport, 2009) Een deel van deze goederen zullen ook een bijdrage hebben aan de groeiende mobiliteit in en rondom Luik.

Het station van Luik wordt aangedaan bij drie internationale routes via het HSL traject. Allereerst komt de Thalys langs via het traject van Parijs, Brussel-Zuid, Luik, Aken, tot aan Keulen Hauptbahnhof. Ook komt de Thalys door Luik via het traject dat loopt van Luik naar Namen tot aan Parijs. Ten derde komt de Duitse ICE ook in Luik. Het traject dat deze ICE aflegt ziet er als volgt uit; Brussel-Zuid – Luik – Keulen Hauptbahnhof – Frankfurt Hauptbahnhof. Luik is ook een veel aangedane stad op de nationale routes, voorbeelden van steden die te bereiken zijn vanuit Luik zijn; Oostende, Knokke/Blankenberge en Liers. Deze steden zijn alleen te bereiken via de 'normale' intercity's.

Dankzij de komst van de HSL in Luik is deze stad sneller per spoor te bereiken vanuit Nederland, Frankrijk en Duitsland. Hierdoor zal ook rondom Luik de groeiende mobiliteit opgevangen kunnen worden per spoor, mits er voldoende gebruik van de HSL gemaakt zal worden in de toekomst.

Betere bereikbaarheid voor forensen

Luik is de hoofdstad van de provincie Luik. Andere steden in de provincie zijn onder andere Hannuit, Limburg, Spa en Verviers. Luik heeft er voor gekozen om het station in het centrum van de stad te bouwen; ten eerste was hier al een station, ten tweede heeft het gemeentebestuur bij deze gekeken hoe de Fransen zijn omgegaan met de komst van HSL stations. Hierbij is gebleken dat van de ruim 130 HSL stations in Frankrijk verreweg de meeste stations in de stad zijn gebouwd. Over het algemeen moest er een bijzondere reden zijn, zoals de ingang van de Kanaaltunnel, om een station buiten de stad te bouwen. Bij de bouw van het nieuwe station heeft de gemeente niet alleen gedacht aan het station, maar hierbij is ook een parkeergarage gebouwd met plek voor ruim 800 auto's. Ook werd er een aansluiting gelegd met de snelweg E25/E40. Bovendien werd het, door een nieuw toegangsspoor, mogelijk om het station te benaderen met een hogere snelheid van maar liefst 100 km/u. (van den Berg & Pol, 1998)

Door al deze vernieuwingen heeft de stad duidelijk geprobeerd om zo bereikbaar mogelijk te zijn; auto's kunnen het station makkelijker benaderen en het station zit in het centrum van de stad. Mensen die via Luik naar een andere stad willen reizen kunnen die makkelijk doen, en de mensen die in Luik moeten zijn, kunnen in de stad uitstappen. Deze kans is door de stad zo goed mogelijk aangepakt naar mijn mening.

Een gelijkmatigere huizenmarkt

De stad Luik ligt zeer centraal gelegen in de provincie Luik, de arrondissementen Hoi, Verviers en Borgworm liggen om het arrondissement Luik heen. Ook steden uit Nederland, zoals Maastricht, en Duitse steden zoals Aken liggen rondom Luik. Deze steden zijn vanuit Luik te bereiken door directe treinverbindingen. Doordat Luik beter bereikbaar is kan de stad makkelijker nieuwe inwoners aantrekken, hier hoeft het niet per se over Belgische inwoners te gaan; ook mensen uit Nederland, Duitsland en misschien wel Luxemburg zouden aangetrokken kunnen worden door de stad. Aan de andere kant kan het voor Luikenaren ook wel makkelijker worden om naar deze steden en landen te verhuizen, doordat Luik zo bereikbaar is. De huizenmarkt kan hier profijt van hebben. Als mensen worden aangetrokken door een lagere huizenprijs in een bepaalde stad, of een bepaalde regio, dan kunnen zij door de komst van de HSL in Luik eerder geneigd zijn te verhuizen; hierdoor kan de prijs op de huizenmarkt in deze regio gelijkmatiger worden; de verschillen tussen dure regio's en goedkope regio's kunnen kleiner worden.

Wanneer er wordt gekeken naar het inwoner aantal van Luik, dan laat dit een groei van de bevolking zien over de jaren 2005 tot en met 2007. Deze groei bedroeg ieder jaar zo rond de 1%. Dit zou veroorzaakt kunnen worden door de geboorte van nieuwe inwoners, maar het kan ook veroorzaakt worden doordat er meer mensen in Luik zijn komen wonen. (FPS Economy - Statistics Division, 2009) Of deze groei veroorzaakt wordt door de (verwachte) komst van de HSL in 2008, is een vraag die te complex is om te beantwoorden middels deze scriptie.

6.3.2 Kortere reistijden

Van Parijs, via Brussel, naar Luik was de reistijd in 1998 nog 3 uur en 15 minuten. Met het gereedkomen van het nieuwe station in Luik en het nieuwe spoor is deze tijd afgenomen tot 2 uur en 10 minuten. Tussen Brussel en Luik is ook de reistijd afgenomen; van 1 uur tot een reistijd van slechts 38 minuten. (van den Berg & Pol, 1998) Door de verkorting van de reistijden is de rest van de wereld een stuk dichterbij Luik gekomen. Dit kan meerdere voordelen hebben, zoals meer bezoekers, meer inwoners en dergelijke. Al deze voordelen zijn in de voorgaande hoofdstukken al uitvoerig aan bod gekomen.

6.3.3 Het aantrekken van bedrijven

Luik heeft er goed aan gedaan om bij de bouw van het vernieuwde station ook te denken aan extra parkeerplaatsen en om betere toegangswegen voor dit station te maken. Hierdoor kan de stad een groter aantal reizigers verwerken en wordt de bereikbaarheid van de stad ook vergroot. Bedrijven die in de omgeving van Luik, of in Luik zelf worden beter te bereiken door deze betere toegangswegen. Hierdoor zullen bedrijven minder last hebben van eventuele opstoppingen die rondom minder bereikbare steden gebruikelijk zijn. Dit maakt Luik aantrekkelijk voor bedrijven die een nieuwe stad zoeken om een afdeling te openen. De betere bereikbaarheid door de combinatie van een HSL door de stad, betere snelwegen naar de stad toe en een groot aantal extra parkeerplaatsen kunnen veel tijd schelen voor een bedrijf. Hierbij ligt Luik ook heel centraal; Frankrijk, Nederland, Duitsland en Luxemburg zijn de landen die goed te bereiken zijn vanuit Luik. Niet alleen via de snelweg, maar ook per spoor. Uiteraard zijn ook Belgische steden goed te bereiken. Deze centrale ligging is ook een groot voordeel die bij Luik hoort, dit voordeel wordt alleen maar versterkt door de komst van de HSL. Nu is het buitenland ook per spoor snel te bereiken.

6.4 Conclusie

Waar Luik eerst kon profiteren van de mijnbouw en de staalindustrie, werd deze stad nu zeer hard getroffen. Door de crisis in de mijnbouw en staalindustrie in de jaren '70 van de 20^e eeuw heeft de stad Luik het roer om moeten gooien. Luik heeft zich hierna meer gericht op de dienstensector, van de mijnbouw is niet veel meer over, maar de stad is nog steeds afhankelijk van de industrie. De

transitie die deze stad heeft doorgemaakt in de afgelopen drie decennia is nog niet helemaal voorbij; hij bevindt zich nog in de stabilisatiefase. Er zullen nog wel enkele veranderingen plaatsvinden, dit kan door de komst van de HSL in Luik een impuls krijgen, maar snelle plotselinge veranderingen op dit vlak zullen niet snel meer gebeuren.

Luik heeft voor de komst van de HSL door de stad een aantal veranderingen moeten doorbrengen in de stad; zo is het station verplaatst, is er een nieuw toegangspoor gebouwd en heeft de stad geïnvesteerd in een betere aansluiting op de snelweg E25/E40. Hier heeft Luik geprobeerd zo goed mogelijk de kansen aan te pakken die deze stad heeft gekregen dankzij de komst van de HSL; door te investeren in de bereikbaarheid kon Luik haar centrale positie in Europa verstevigen.

Een nadeel is wel dat het er op lijkt dat Luik niet heeft geïnvesteerd in het gebied rondom het station. Als de stad dat had gedaan, dan was de stad ook aantrekkelijker geworden voor andere groepen, zoals toeristen en dagjesmensen. Door dit niet te doen, maar door wel te investeren in parkeerplaatsen en toegangswegen is de stad er niet bepaald aantrekkelijker op geworden voor bezoekers en inwoners. Dit zou mensen kunnen afschrikken en kan dus een nadelig effect hebben op de stad.

7 Rotterdam

7.1 Inleiding

Rotterdam is het onderwerp van deze scriptie; is deze stad wel in transitie en wat kan de HSL voor deze havenstad betekenen? Om hier achter te komen zal er in dit hoofdstuk eerst informatie volgen over de ontwikkeling van Rotterdam van het begin af aan. Dit wordt uiteengezet in paragraaf 7.2. Vervolgens zal er in 7.3 bekeken worden of Rotterdam een stad in transitie is. En in paragraaf 7.4 zal ik kijken hoe Rotterdam omgaat met de kansen die zij krijgt dankzij de aansluiting aan de HSL, hiermee wordt de laatste deelvraag beantwoord; *“Hoe gaat de stad Rotterdam, in relatie tot de andere steden die zijn besproken, om met de kansen die zij krijgt door de komst van het HSL-station?”*. In de volgende paragraaf, paragraaf 7.5, zal ik kort terugblikken naar de paragrafen 5.3 en 6.3 over de steden Lille en Luik, om deze paragrafen vervolgens te vergelijken met paragraaf 7.4. Op deze manier wordt de aanpak van Rotterdam vergeleken met de aanpak van beide andere steden.

7.2 Rotterdam in ontwikkeling

Rotterdam is in 1270 ontstaan toen er een dam werd gebouwd in de rivier de Rotte. Hierdoor werd er een plek gecreëerd waar scheepvaart voorbij trok en waar werd gehandeld. De kleine nederzetting die op deze plek ontstond kreeg in 1299 stadsrechten van de edelman Wolfert van Borselen. Toch was deze stad nog geen grote stad; pas in de zeventiende eeuw kwam er een bloeiende periode aan waarin het aantal inwoners toenam van 20.000 tot ruim 50.000 inwoners. In de negentiende eeuw was er nog een periode van bloei in deze stad; dankzij de industriële revolutie. Ook de haven kon van deze industriële revolutie profiteren.

Tijdens de crisis van 1930 en de Tweede Wereldoorlog wordt Rotterdam hard getroffen. Niet alleen krijgt de economie het hard te verduren tijdens de crisis, de stad zelf wordt op 14 mei 1940 voor 258 hectare verwoest tijdens een Duits bombardement. Hierbij wordt onder andere een groot deel van de haven getroffen; een grote inkomstenbron van de stad. Na de Tweede Wereldoorlog is het dan ook een van eerste prioriteiten om de haven en de stad opnieuw op te bouwen. Het centrum van de stad krijgt ook een ander uiterlijk; waar er eerst ruim 100.000 mensen woonden, zal er na de wederopbouw van het centrum slechts plek zijn voor 10.000 inwoners. Verder zal er voornamelijk plek zijn voor winkels, warenhuizen, kantoren en culturele gelegenheden. De woonwijken zullen meer naar de stadsranden trekken. Door de wederopbouw, de groei in werk en een aantrekkelijke economie groeit het inwoneraantal van de stad tot het hoogste aantal ooit; 731.564 in 1964.

In de jaren '70 besluit de gemeente het roer om te gooien; er moet meer aandacht komen voor de woonwijken, ook moeten er meer mensen in het stadscentrum komen te wonen; het centrum moet

weer levendig worden. Dit proces wordt mede versterkt door de economisch slechte jaren in de jaren '80. Zowel op sociaal, economisch als stedelijk gebied zijn er veranderingen nodig in de stad. Zo wordt er ook gekeken naar de gehele regio, op basis van de Kaderwet 'Bestuur in verandering' en de Gemeenschappelijke regeling stadsregio Rotterdam zorgt deze stadsregio voor alle gezamenlijke belangen van de 18 gemeenten rondom Rotterdam. Dit gaat dan voornamelijk om de economie en werkgelegenheid, ruimtelijke ordening, volkshuisvesting, verkeer en vervoer, milieu en jeugdhulpverlening van dit gebied. (Gemeente Rotterdam, 2009)

7.3 Rotterdam in transitie?

Is deze stad echter ook een stad in transitie? De stad Rotterdam heeft de laatste tijd wat veranderingen meegemaakt; in de jaren '70 en '80 was er een crisis in de stad, dit had voor een groot deel te maken met de haven van Rotterdam en met de industrie. Hierdoor vielen er vele ontslagen in de productie. Daarnaast waren er ook problemen met het milieu en de huisvesting. Op dat moment werd door de gemeente de prioriteit gelegd op het bouwen of renoveren van huizen in de sociale sector; dit trok meer arme gezinnen naar de stad, terwijl aan de andere kant de inwoners die het zich konden permitteren de stad, of zelfs de regio, uittrokken. De bevolking van de stad was dus alles behalve verdeeld; het merendeel was arm.

Halverwege de jaren '80 kwam zowel de nationale overheid als de gemeente met een nieuwe koers; de nadruk werd nu meer gelegd op gelijkheid, waardoor de stad uiteindelijk op een meer efficiënte manier kon worden bestuurd. Op dit moment speelt de haven van Rotterdam mee op wereldniveau; de haven is een wereldhaven. De stad zelf doet nog niet zo goed mee op economisch gebied.

Daarnaast heeft de stad ook veel concurrentie van andere steden in West-Europa; niet alleen ligt Amsterdam om de hoek, ook steden als Brussel, Antwerpen en Hamburg liggen relatief dichtbij. Aan het begin van de 21^e eeuw verloor de stad veel banen in de havensector, was de dienstensector nog niet zo breed en was er sprake van koopkrachtafvlouing; rijke inwoners trokken de stad uit.

Rotterdam moest zich dus opnieuw ontdekken op economisch gebied; waar is de stad goed in en waarin kan de stad groeien? (Pol P. M., 2002) (van Ulzen, 2007) Op dit moment laat de stad Rotterdam zien dat het weer een aantrekkelijke stad is om in te wonen. Rotterdam telde op 1 januari 2008 584.058 inwoners. Dit aantal is nog altijd groeiende; zo kwamen er in het eerste kwartaal van 2009 1.237 inwoners bij.

Kortom; Rotterdam is wel degelijk een stad in transitie; van een stad die zich eerst voornamelijk richtte op de havensector en de productiesector naar een stad die zichzelf opnieuw moet uitvinden en zich meer en meer moet richten op de dienstensector.

7.4 Hoe gaat Rotterdam om met de kansen die zij krijgt, dankzij de HSL aansluiting?

Bij de aanleg van de HSL door Rotterdam krijgt ook deze stad een aantal kansen, deze kansen zullen in de komende subparagrafen besproken worden. Doordat binnen de Randstad niet alleen Rotterdam een aansluiting zal krijgen op het HSL, maar ook Amsterdam, Schiphol en Den Haag, kunnen deze kansen afwijken van de kansen voor Lille en Luik.

7.4.1 Bereikbaarheid

Door de komst van de HSL wordt ook Rotterdam beter bereikbaar en voornamelijk sneller bereikbaar. De treinen kunnen nu eenmaal een stuk harder rijden over de sporen van Nederland.

Groeiende mobiliteit

Rotterdam ligt in de Randstad; een zeer dichtbevolkt gebied in Nederland. Veel mensen moeten in Rotterdam zijn om te werken, of moeten juist Rotterdam uit om naar het werk te gaan. Hierdoor hoor je bijna iedere dag op de radio of op TV tijdens de filemeldingen dat er een file wordt gemeld in of rondom Rotterdam. Dit forensenverkeer is over het algemeen een regionale aangelegenheid; het reizen speelt zich af binnen een bepaalde regio. Daarom zal het er in eerste instantie op lijken dat de HSL hier weinig invloed op uit kan oefenen; voor het regionale verkeer lijkt men geneigd om vaker gebruik te maken van bus/metro/tram/lokale treinen of de auto. Er zijn echter vervoersprognoses gegeven; volgens deze prognoses zullen de hogesnelheidslijnen van het HSL-Zuid netwerk voornamelijk gebruikt gaan worden door reizigers die binnen Nederland willen reizen. (Klarus, 2008)

De HSL-Zuid zal om deze reden dus niet alleen met het, veelal internationale, vliegverkeer concurreren, maar ook met het regionale (openbaar) vervoer. Deze concurrentiestrijd kan de HSL-Zuid goed aangaan, doordat het de reistijd tussen Rotterdam Centraal en de Zuidas van Amsterdam kan laten afnemen van 51 minuten tot 25 minuten. Hierdoor kan de groeiende mobiliteit aan forensenverkeer goed worden opgevangen. Ook is het mogelijk voor Rotterdam om goede zaken te doen op het gebied van transport; via de haven van Rotterdam komen veel goederen Nederland binnen. Als het nu dankzij de HSL, die door Rotterdam loopt, mogelijk wordt om een deel van deze goederen te vervoeren, dan kan Rotterdam groeien als havenstad en als doorvoerstad. Via de HSL kan men namelijk zeer snel in België, Frankrijk en Duitsland zijn.

Betere bereikbaarheid voor forensen

Het is heel goed mogelijk dat de arbeidsmarkten van Rotterdam en Amsterdam binnen elkaars invloedsgebied komen te liggen, zodra dit gebeurt kan de HSL voor deze steden een groot aantal forensen vervoeren. Waarschijnlijk zullen eerst de mensen die nu al gebruik maken van de trein overstappen op de HSL, maar later zullen ook de mensen die nu nog per auto reizen volgen. Op dat

moment werkt de HSL slechts als vervanging voor de bestaande opties; auto en trein. Mochten de arbeidsmarkten van Rotterdam en Amsterdam later gaan groeien, dan kan het zo zijn dat bedrijven uit beide steden hun werknemers uit een groter gebied moeten gaan halen. De HSL maakt dit mogelijk; mensen reizen sneller van A naar B en kunnen verder van huis komen te werken. Hierdoor is een grote groei in het forensenverkeer tussen Amsterdam en Rotterdam mogelijk.

Een gelijkmatigere huizenmarkt

De huizenprijzen in Amsterdam zijn de afgelopen tien jaar bijna verdubbeld. Met als gevolg hiervan dat veel gezinnen met kinderen, die een eengezinswoning met tuin zoeken, verder van de stad op zoek moeten naar een huis. Ook de mensen die een appartement in Amsterdam zoeken moeten anno 2009 meer betalen, dan een jaar of tien geleden het geval was. Tussen 2005 en 2008 zijn de huizenprijzen in Amsterdam gestegen met zo'n 175%, tot een gemiddelde prijs van € 275.000. (Klarus, Bert, 2008)

Door deze ontwikkelingen op de huizenmarkt in Amsterdam én de komst van de HSL tussen Amsterdam is het niet ondenkbaar dat mensen Rotterdam zullen overwegen als woonstad. Rotterdam mist weliswaar een echt oud stadscentrum, maar verder heeft de stad wel alle voorzieningen die bij een stad horen binnen handbereik. De gemiddelde prijs voor een appartement in Rotterdam lag in de zomer van 2008 nog op de € 155.000; een stuk beter betaalbaar dan in Amsterdam. (Klarus, Bert, 2008)

Rotterdam zou deze ontwikkelingen kunnen zien als kans; wanneer de stad deze 'rijke' Amsterdammers weet te trekken, dan kan de stadseconomie hier alleen maar van profiteren. Wat Rotterdam zou moeten doen om deze groep Amsterdammers aan te trekken is het verbeteren van de voorzieningen die zij inwoners te bieden heeft, op het gebied van recreatie, welzijn en cultuur. Rotterdam probeert de laatste tijd al om grote evenementen naar de stad te halen. Zo zijn er een aantal grote feesten, zoals de Dance Parade en het Zomercarnaval, in de stad te bezoeken, kan er gekeken worden naar de Bavaria City Racing door de stad en worden de Wereldhavendagen gehouden in en rondom de haven van Rotterdam. (Gemeente Rotterdam, 2009)

Rotterdam is 'culturele hoofdstad van Europa' geweest, in het jaar 2001. Rotterdam heeft, net als Lille in het jaar 2004, in dat jaar de kans gehad om zichzelf, voornamelijk op cultureel gebied, bekender te maken bij het publiek.

7.4.2 Kortere reistijden

Rotterdam is nog niet zo bekend onder de buitenlandse toeristen als stad om te bezichtigen. Wanneer mensen uit het buitenland Nederland willen bezoeken zullen ze snel naar de hoofdstad,

Amsterdam, trekken. Deze stad staat bekend om het mooie Vondelpark, de wallen en de monumenten in het oude stadscentrum. Rotterdam mist dit en is daarom ook niet zo bekend onder de bezoekers. Terwijl Rotterdam een toerist wel degelijk wat te bieden heeft. In de stad is veel moderne architectuur te bekijken, zoals de Erasmusburg, de kubuswoningen bij Blaak en de nieuwe gebouwen op de Kop van Zuid bijvoorbeeld. Er zijn vaak festiviteiten in Rotterdam, enkele voorbeelden hiervan heb ik in de vorige paragraaf al gegeven, maar ook de Red Bull Air Race Rotterdam is een groot evenement evenals de eerste etappe van de Tour de France in 2010. Ook kan er goed gewinkeld worden in het uitgebreide, makkelijk toegankelijke centrum van Rotterdam. (Gemeente Rotterdam, 2009)

Doordat de reistijden vanuit Amsterdam, Den Haag en België korter kunnen worden door de komst van de HSL kan Rotterdam meer toeristen aantrekken. Toeristen die slechts voor een dag langskomen, of die meerdere dagen willen verblijven in de stad. Hiervoor moet Rotterdam zich wel zo goed mogelijk in de kijker spelen bij toeristen. Dit gebeurt al door zo veel mogelijk activiteiten in de stad te organiseren, het stationsgebied te verbouwen en door de stad zo goed mogelijk te promoten, dit wordt gedaan door City Marketing Rotterdam; zij proberen Rotterdam als wereldmerk op de kaart te zetten. (Chief Marketing Office Rotterdam, 2009)

7.4.3 Het aantrekken van bedrijven

Op dit moment hebben al veel bedrijven hun (hoofd)kantoren in Rotterdam of Amsterdam gevestigd zitten. Het lijkt erop dat de komst van de HSL op deze bedrijven niet veel invloed zal hebben. Wel is er bekend dat door de komst van de HSL in zowel Rotterdam, Amsterdam en Den Haag zal zorgen voor een grotere concentratie aan bedrijven in deze steden. Het kan dus zijn dat de stad Utrecht hierdoor bedrijven kan verliezen; deze stad ligt dichtbij Rotterdam en Amsterdam, maar mist wel de aansluiting aan de HSL-Zuid.

Het kan zelfs zo zijn dat Rotterdam meer baat heeft bij de HSL dan Amsterdam. Amsterdam dankt haar internationale vestigingsklimaat immers voornamelijk aan de nabijheid van Schiphol en aan het internationale imago van de stad. Op een bijeenkomst van de Vereniging Delta Metropool liet wethouder Hamit Karakus zien hoe Rotterdam haar nieuwe status als stad aan de HSL wil grootmaken. Zo zal er rondom het centraal station van Rotterdam een nieuw zakendistrict ontwikkeld worden. In dit district zal voor ongeveer 300.000 m² aan bedrijfsruimte gecreëerd worden, terwijl het aantal woningen in het gebied rondom het centraal station verdubbeld zal worden. Dit gebied zal 'Rotterdam Central District' genoemd worden, er wordt gehoopt dat dit district zowel multinationals en lokale bedrijven zal aantrekken als stedelijke voorzieningen. Rotterdam ligt door de komst van de HSL op slechts 19 minuten van Schiphol, dit is erg dichtbij; een

goede eigenschap om het 'Rotterdam Central District' te promoten. Daarbij verwacht de wethouder weinig concurrentie vanuit Amsterdam te krijgen. Beide steden hebben een te verschillende stadseconomie, waardoor ze niet in elkaars vaarwater zullen komen. Bovendien kan Rotterdam ook alleen maar profiteren van een sterk Amsterdam; Amsterdam kan functioneren als promotie voor de gehele Randstad en dus ook voor Rotterdam. (Klarus, Bert, 2008)

7.5 Hoe pakt Rotterdam de kansen aan, in vergelijking met Lille en Luik?

In deze paragraaf zal bekeken worden hoe goed, of slecht, Rotterdam de kansen aanpakt in vergelijking met Lille en Luik. In de eerste subparagraaf wordt Rotterdam vergeleken met zowel de sterke als de zwakkere punten van Lille, in de tweede subparagraaf wordt Rotterdam op dezelfde manier vergeleken met Luik.

7.5.1 Lille versus Rotterdam

Het punt waarop Lille goed gepresteerd heeft bij het aanleggen van de HSL is het feit dat Lille niet alleen een nieuw station heeft gebouwd, maar hierbij ook heeft gezorgd voor een groot winkelcentrum bij het station en grote torens waarin kantoorruimtes en appartementen zijn. Hierdoor is Lille niet alleen een stad met een nieuw station en een nieuwe spoorlijn, maar heeft het ook een nieuw centrum gekregen.

Rotterdam heeft bij het station al een centrum zitten; dit centrum bestaat al en is zowel te voet als per openbaar vervoer prima te bereiken vanaf het station. Daarbij is Rotterdam het station op grootschalige wijze aan het verbouwen en renoveren. Bij het station zal er voor 300.000 m² aan kantoorruimte bijkomen en zal de hoeveelheid woonruimte rondom het stationsgebied verdubbeld worden. Of dit even succesvol zal zijn als het gebied Euralille is nog even afwachten; de renovatie en verbouwing van het nieuwe station is nog niet gereed, de toekomst zal dit moeten uitwijzen. Het lijkt er in ieder geval sterk op dat Rotterdam op dit gebied niet onderdoet voor Lille.

Het punt waarop Lille minder goed gepresteerd heeft, is het punt dat de regio rondom Lille niet heel sterk kan profiteren van de komst van de HSL. Dit gebied is nog afhankelijk van het regionale vervoer, waardoor het niet direct heeft kunnen profiteren van de komst van de HSL. Dit kan een verklaring zijn voor het feit dat het grootste deel van de bevolking nog altijd werkt in de productiesector, terwijl Lille zich juist meer heeft gericht op de dienstensector.

Rotterdam is één van de grotere steden binnen de Randstad. In dit gebied krijgen zowel de stations van Amsterdam als Den Haag een aansluiting op de HSL-Zuid. Dit zorgt ervoor dat het grootste deel van de Randstad kan profiteren van de HSL; het is onder andere de bedoeling dat de files in de Randstad zullen afnemen waardoor de bereikbaarheid voor veel mensen vergroot zal worden in de

regio. Ook wordt er verwacht dat de groei van de mobiliteit opgevangen kan worden door de komst van de HSL. Binnen de Randstad zijn er meerdere grote en minder grote steden, dit is een van de redenen waardoor deze regio niet alleen afhankelijk is van Rotterdam. Ook bevindt zich bij Rotterdam in de buurt een groot landelijk gebied, dit gebied betreft veel kassenbouw, landbouw en akkerbouw. Deze sectoren zullen waarschijnlijk niet veel beïnvloed worden door de komst van de HSL in Rotterdam; dit zijn geheel andere sectoren dan de sectoren waarop de stadseconomie van Rotterdam bouwt.

7.5.2 Luik versus Rotterdam

Het punt waarop Luik goed gebruik heeft gemaakt van de kansen, is de extra bereikbaarheid die de stad voor zichzelf heeft gecreëerd. Luik heeft dit zowel gedaan door het spoor te verbeteren, waardoor treinen het station met een hogere snelheid kunnen naderen, als door de aansluiting van het station in de stad aan de snelwegen te verbeteren. Daarnaast heeft Luik een parkeergarage gebouwd, waardoor er extra parkeerplekken zijn gecreëerd voor 800 voertuigen. Het is hierdoor gemakkelijker om de stad in te komen en om uit de stad te vertrekken, zowel via het spoor als via de weg.

In de stad Rotterdam wordt op dit moment gebouwd aan een nieuw Centraal Station. Dit station komt op dezelfde plek te staan als het oude station. Het is de bedoeling dat dit station een vervoersknooppunt van regionale en internationale betekenis wordt. Doordat er boven de grond niet zo heel veel ruimte is, wordt er voor een groot deel geïnvesteerd in de ondergrondse infrastructuur; een aantal wegen en tramlijnen die rondom het stationsgebied lopen, zullen ondergronds komen. Hierdoor is het mogelijk om een brede wandelboulevard te maken, vanaf het station tot de binnenstad. Voor wandelaars is dit een voordeel; zij hebben geen last van obstakels op het moment dat zij van de binnenstad naar het station willen lopen of andersom. Ook voor het verkeer is dit een voordeel; doordat er minder momenten zijn waarop auto's rekening moeten houden met voetgangers, zullen er ook minder opstoppingen zijn. Uiteraard werkt dit plan anders dan de plannen van de stad Luik; die stad heeft een directe aansluiting op de snelweg gecreëerd vanaf het station, desalniettemin is dit plan van Rotterdam bevorderlijk voor de bereikbaarheid van het stationsgebied.

Waar Luik minder in gepresteerd heeft is het ontwikkelen van een ruim en nieuw stationsgebied, waar plek zal zijn voor kantoren, winkels en ander tijdverdrijf. Hierdoor is het gebied rondom het station niet heel veel aantrekkelijker geworden, behalve dan dat het een stuk beter bereikbaar is dan voorheen.

Rotterdam heeft in de aantrekkelijkheid van het stationsgebied wel geïnvesteerd; zo worden er nieuwe woonruimten en kantoren gebouwd. Niet alleen wordt het station beter bereikbaar, het

wordt ook een stuk aantrekkelijker om in de stad te wonen. Er wordt immers ook aan de aantrekkelijkheid van het stationsgebied gewerkt. Daarnaast zal de binnenstad binnenkort makkelijker te bereiken zijn via een mooie wandelboulevard, hierdoor valt het grote winkelcentrum van de Rotterdamse binnenstad binnen het bereik van het stationsgebied.

7.5.3 Overeenkomsten

Er zijn natuurlijk niet alleen verschillen tussen deze drie steden, er zijn ook een aantal overeenkomsten. Zo zijn alle drie de steden in transitie en konden onder andere hierdoor profiteren van de komst van de HSL. Hoewel er in Lille eerst plannen waren om het station buiten de stad te plaatsen, hebben uiteindelijk alle drie de steden ervoor gekozen om het station in de stad, zelfs vlakbij het centrum, te plaatsen. Hierdoor werd het mogelijk om te investeren in het station en het stationsgebied, waardoor de stad aantrekkelijker gemaakt kon worden voor bedrijven, inwoners en toeristen.

Deze overeenkomst heeft Peter Pol (2002) al eerder opgemerkt bij steden in transitie; deze zouden zich inderdaad vooral richten op de versterking van hun lokale economie. Dit zouden deze steden doen door het momentum van de komst van de HSL aan te wenden door proactief in het stationsgebied te investeren. De doelen van deze investeringen zijn dan; economische vernieuwing en het stimuleren van de groei in de stedelijke regio. Verder werd er vaak prioriteit gegeven aan investeringen in het station zelf; deze terminals kunnen namelijk veel betekenen door de internationale bereikbaarheid en de uitstraling van de stad te vergroten. Ook in Rotterdam werden er eerst plannen gemaakt om een nieuw station te bouwen en werd er later gekeken wat er in en om dat gebied bereikt zou kunnen worden. In Luik is men nog steeds niet zo ver dat er in het stationsgebied geïnvesteerd kan worden. (Pol P. M., A renaissance of stations, railways and cities, 2002)

7.6 Conclusie

Rotterdam is niet langer de stad die alleen afhankelijk is van de haven en de productie. De dienstensector gaat een steeds grotere rol spelen in de stad, terwijl de haven een belangrijke rol blijft spelen in de stad, de productiesector wordt alleen minder belangrijk, door de opkomst van de dienstensector.

Er gaan zich grote veranderingen afspelen in en rondom het station; niet alleen komt er een goede aansluiting aan het HSL-Zuid traject, ook komen er kantoorgebouwen en komt er extra woonruimte beschikbaar. De omgeving rondom het station zal ook een aantrekkelijker uitstraling krijgen; zo is men van plan een brede wandelboulevard, omzoomd met bomen, te creëren waardoor mensen

makkelijker van het station naar de binnenstad kunnen lopen en weer terug. Het grootste deel van de rest van de infrastructuur in dit gebied zal ondergronds plaatsvinden, hierdoor hebben bijvoorbeeld auto's minder last van zebrapaden en kan de doorstroming versneld worden. Dit zijn een aantal pluspunten aan de aanpak van Rotterdam; het gehele stationsgebied wordt een stuk aantrekkelijker en er zullen meer bedrijven en inwoners aangetrokken worden om zich in dit gebied te vestigen.

In vergelijking met Lille en Luik, had Rotterdam misschien wat meer aan de toegankelijkheid van het stationsgebied kunnen doen, maar het is maar de vraag of dat mogelijk was gezien de bebouwing in Rotterdam. Misschien dat het creëren van een wandelboulevard en een ondergrondse infrastructuur de beste mogelijkheid hiervoor is. Verder ziet er naar uit dat Rotterdam goed omgaat met de kansen die zij krijgt dankzij de komst van de HSL. De ontwikkelingen waar de stad nu mee bezig is voor het stationsgebied, en de beoogde ontwikkelingen doen zeker niet onder voor de ontwikkelingen van Lille, terwijl Rotterdam het hier toch een stuk beter doet dan Luik; deze stad lijkt nog niet bezig te zijn met de ontwikkelingen van het stationsgebied.

8 Conclusies en slotbeschouwing

8.1 Inleiding

In deze scriptie is er gekeken naar de invloed van om de komst van een HSL station in een stad in transitie en de kansen die deze stad door deze ontwikkeling zou krijgen. Hierbij is naar voren gekomen dat er een aantal kansen zijn die een stad krijgt, kansen die bijvoorbeeld een transitie kunnen versnellen, en dat het belangrijk is hoe deze steden met die kansen omgaan. Om hier achter te komen, is er literatuuronderzoek verricht naar deze onderwerpen. Allereerst om te kijken wat een stad in transitie nu precies is, daarnaast ook naar de kansen die om de hoek komen kijken wanneer een stad een aansluiting krijgt op het HSL netwerk en om te kijken hoe de steden Lille, Luik en Rotterdam zijn omgegaan met deze kansen.

In dit laatste hoofdstuk, met de conclusies en slotbeschouwing, zal uiteindelijk het antwoord volgen op de probleemstelling. Om tot dit antwoord te komen zullen eerst de antwoorden op de deelvragen kort worden besproken in paragraaf 8.2. Het antwoord op de probleemstelling zal volgen in paragraaf 8.3 en in paragraaf 8.4 zal er een aanbeveling komen voor steden die mogelijk in de toekomst geconfronteerd worden met de komst van een aansluiting aan het HSL netwerk. Deze scriptie zal eindigen met een persoonlijk slotwoord en aanbevelingen voor verder onderzoek, in paragraaf 8.5.

8.2 Conclusies deelvragen

In deze scriptie zijn in totaal vijf deelvragen beantwoord, deze antwoorden zullen nu kort worden besproken.

Wat is een stad in transitie?

Een stad in transitie is een gemeente, met meer dan 10.000 inwoners en een hoge concentratie aan werk en voorzieningen, waar een structurele maatschappelijke verandering plaatsvindt die het resultaat is van op elkaar inwerkende en elkaar versterkende ontwikkelingen op het gebied van economie, cultuur, technologie, instituties en natuur & milieu.

Wat zijn voorbeelden van steden met een HSL-station, die tevens 'steden in transitie' zijn?

Er zijn vele steden die op dit moment in transitie zijn, ook onder de steden die een aansluiting gaan krijgen op het HSL netwerk. Er is daarom gekozen om naar slechts drie steden in transitie te kijken, die tevens deze aansluiting krijgen. Dit zijn de steden Lille, Luik en Rotterdam. Deze drie steden zijn verspreid over drie landen, zitten alle drie in een andere fase in het proces van transitie en ook de

komst van de HSL aansluiting heeft op een ander moment plaatsgevonden, of moet strikt genomen nog plaatsvinden. Daarom zijn deze steden ook goed met elkaar te vergelijken, zeker wanneer je op zoek bent naar een antwoord op de vraag; hoe doet Rotterdam het in vergelijking met de overige steden. Rotterdam loopt iets achter op Lille en Luik en kan dus nog een inhaalslag gaan maken, daarnaast is er over de komst van de HSL in Lille al veel informatie bekend, zo kan er gekeken worden of het aangrijpen van deze kansen wel of niet geslaagd is.

Wat zijn de ontwikkelingskansen die ontstaan wanneer een stad aangesloten wordt op het hogesnelheidslijnnetwerk?

In hoofdstuk vier is er getracht een antwoord te geven op deze deelvraag; wat hierbij een rol speelt, is dat deze kansen per stad kunnen verschillen. Dit hangt grotendeels af van het karakter van de stad en de ontwikkeling van de stad. Wat wel voor de meeste steden op zal gaan, is dat door de komst van een aansluiting op het HSL netwerk de stad veel beter en makkelijker te bereiken is; op het spoor zal er minder snel sprake van filevorming zijn en de verbindingen over het spoor kunnen vaak directer zijn en een stad is, dankzij de hoge snelheid, sneller te bereiken. Hierdoor kan de groeiende mobiliteit rondom steden opgevangen worden, waardoor steden zowel via het spoor als via de weg goed te bereiken zijn.

Ook wordt een stad beter te bereiken voor mensen die daar willen werken; er komt hierdoor een grotere arbeidsmarkt beschikbaar, wat het niveau van de werknemers in de stad kan doen laten toenemen, dit komt de stadseconomie alleen maar ten goede. Ook wordt de mogelijkheid tot heen en weer reizen tussen woonstad en werkstad makkelijker door de komst van een HSL station, het kan hierdoor zo zijn dat mensen verhuizen van de ene HSL stad, naar de andere. Dit kan de huizenmarkt tussen twee steden, of een stad en de regio alleen maar ten goede komen; het prijsniveau van de huizen zal wat meer van hetzelfde niveau zijn. Ook kan de economie van de stad die hierdoor meer inwoners trekt hiervan profiteren; mensen die in een andere stad werken maar wonen in deze stad; zij zullen inkomen meenemen naar huis en het in deze stad uitgeven.

De reistijden zullen ook korter worden, dit kan tot gevolg hebben dat een stad meer toeristen of dagjesmensen zullen trekken. Ook worden er hierdoor minder kosten gemaakt door bedrijven; deze tijdswinst kan worden omgezet in een grotere productie, aan goederen of diensten, wat de omzet van zo'n bedrijf en ook de stadseconomie ten goede komt.

Wat kan er geleerd worden van de verschillende steden die als benchmark gebruikt worden voor Rotterdam; hoe gaan die steden om met de kansen die zij krijgen door de komst van een HSL-station?

Het antwoord op deze deelvraag, volgt uit de informatie uit de hoofdstukken 5 en 6. Het gaat hier om de steden Lille en Luik; die steden hebben beide geïnvesteerd in een station en in het stationsgebied in hun stad toen duidelijk werd dat de HSL ook hun stad aan zou doen. Wat er duidelijk is geworden na het bestuderen van deze steden, is dat Lille voornamelijk heeft geïnvesteerd in de aantrekkelijkheid van het stationsgebied, terwijl Luik voornamelijk heeft geïnvesteerd in de bereikbaarheid van het station. Beide steden hebben ook investeringen moeten doen om het station gereed te maken voor de komst van de hogesnelheidslijn.

Hoe is Lille omgegaan met de kansen die zij kreeg door de komst van het HSL station; Lille heeft het stationsgebied aantrekkelijk en toegankelijk gemaakt voor bedrijven, winkels en (mogelijk) nieuwe inwoners, door naast het station een groot complex te bouwen; Euralille. Hier is ruimte voor kantoren, maar er is ook een groot winkelcentrum in. Momenteel is men bezig met Euralille twee; een gelijksoortig project, ditmaal meer gericht op kantoorruimte. Door deze ontwikkelingen is Lille aantrekkelijker geworden als vestigingsplaats voor bedrijven en ook voor toeristen en dagjesmensen; ook de oude binnenstad is nog gemakkelijk te bereiken. Lille heeft zo goed mogelijk geprobeerd om, naast de toegenomen bereikbaarheid, aantrekkelijk te worden voor bedrijven, bezoekers en mogelijke inwoners.

Luik heeft andere plannen gehad toen de komst van het HSL station bekend werd; deze stad heeft niet zozeer geïnvesteerd in de stad of het stationsgebied, maar meer in de bereikbaarheid. Zo is er een toegangsweg gemaakt van het station naar een grote snelweg en heeft men het toegangsspoor aangepast, waardoor treinen het station met hogere snelheden kunnen benaderen. De toegankelijkheid van Luik is hierdoor weliswaar verhoogd, de stad zelf is er niet heel veel aantrekkelijker op geworden en zal hierdoor dus niet per se meer bezoekers hoeven trekken.

Hoe gaat de stad Rotterdam, in relatie tot de andere steden die zijn besproken, om met de kansen die zij krijgt door de komst van het HSL-station?

In Rotterdam zijn op het moment grote veranderingen gaande, zo is het oude Centraal Station afgebroken en wordt er nu gewerkt aan een geheel vernieuwd Centraal Station. Ook het stationsgebied wordt veranderd; zo komt er meer plaats voor kantoren, maar wordt er daarnaast gewerkt aan nieuwe woonruimte. Een ander plan is het verbeteren van de relatie tussen de binnenstad en het station; een brede wandelboulevard moet de binnenstad verbinden aan het

station, deze boulevard wordt niet gehinderd door het auto verkeer; men kan ongestoord het centrum vinden vanaf het station. De bereikbaarheid van het station wordt hierdoor verhoogd; wandelaars hebben geen last van auto's. Andersom geldt ook dat de auto's minder last hebben van wandelaars.

Je zou dus kunnen stellen dat Rotterdam probeert om alle kansen zo goed mogelijk aan te pakken; net als Lille werkt de stad aan de aantrekkelijkheid van het station en het stationsgebied en evenals Luik doet de stad wat zij kan aan de bereikbaarheid van het station.

8.3 Eindconclusie

In deze paragraaf zal er, met behulp van de antwoorden op de deelvragen, antwoord gegeven worden op de onderzoeksvraag. De onderzoeksvraag is als volgt:

Wat voor kansen brengt een HSL-station voor een stad in transitie en hoe gaat de stad Rotterdam om met de komst van het HSL-station?

De kansen die een HSL-station meebrengt voor een stad in transitie, zijn in te delen in drie categorieën.

De eerste categorie is 'bereikbaarheid'; zo wordt een stad beter bereikbaar, waardoor de toegenomen mobiliteit kan worden opgevangen, ook kunnen er werknemers uit verder gelegen steden en dorpen aangetrokken worden en wordt de stad aantrekkelijker om in te wonen voor inwoners uit andere steden, of andersom, waardoor de prijzen op de huizenmarkt gelijkmatiger verdeeld kunnen worden.

De tweede categorie is die van de kortere reistijden. Door deze kortere reistijden kunnen mensen meer tijd doorbrengen in de stad, dit kan gaan om zakenlui die meer tijd hebben om te werken, of om toeristen en dagjesmensen. Deze groepen mensen kunnen dankzij de komst van de HSL gemakkelijker en vooral sneller rondreizen, waardoor ze een stad ineens wel, of voor een langere tijd, kunnen bezoeken. Voor bedrijven kan dit voornamelijk een kostenbesparing opleveren; tijd is geld, dit kunnen die bedrijven gebruiken om de productie, van goederen of diensten, te verhogen of te verbeteren. Toeristen of dagjesmensen kunnen in de extra tijd die ze hebben meer geld uitgeven in zo'n stad. In beide gevallen kan dit een leuk voordeel betekenen voor de stadseconomie.

De derde categorie is die van het aantrekken van bedrijven. Er is nog geen direct bewijs dat bedrijven daadwerkelijk zullen verhuizen naar een stad wanneer die stad een HSL station blijkt te hebben, wel is het mogelijk dat er door de komst van de HSL in een regio, er een hogere concentratie bedrijven zal ontstaan in die regio.

De stad Rotterdam lijkt goed om te gaan met de komst van de HSL. De kansen die er zijn, worden zo goed mogelijk aangegrepen door de stad, ook in vergelijking met de steden Lille en Luik. Zo wordt de verbeterde bereikbaarheid met beide handen aangegrepen. Het station zelf wordt beter bereikbaar gemaakt door een ondergrondse infrastructuur; voor forensen is het nu makkelijker om van huis of werk naar het station te reizen en weer terug. Ook worden er rondom het station vele kantoorpanden en woonruimten gebouwd; hierdoor zitten mensen helemaal snel bij het station, wat Rotterdam aantrekkelijker maakt als stad om je bedrijf in te vestigen, om in te werken of om in de stad te wonen.

Ook de kans die te maken heeft met de kortere reistijden wordt goed aangegrepen om de stad op een positieve manier op de kaart te zetten; zo wordt het gebied rondom het station aantrekkelijker gemaakt en wordt het bereiken van de binnenstad gemakkelijker en veiliger gemaakt door de komst van de brede wandelboulevard, die niet doorkruist zal worden door wegen. Hierdoor wordt het voor mensen leuker en makkelijker om een dagje al winkelend door te brengen in de stad Rotterdam. Ook werkt Rotterdam er aan om een leuke agenda vol festivals en evenementen te hebben. Deze festiviteiten en activiteiten kunnen ook toeristen en dagjesmensen aantrekken.

De derde kans, het aan kunnen trekken van bedrijven is lastig te voorspellen van te voren. Het kan zo zijn dat bedrijven uit Utrecht zich willen vestigen in Rotterdam; wanneer Rotterdam de juiste locatie kan aanbieden bijvoorbeeld. Utrecht mist een aansluiting aan de HSL en is hierdoor minder gemakkelijk te bereiken vanuit Schiphol, Amsterdam en België. Rotterdam probeert er veel aan te doen om een goede locatie te worden voor bedrijven; het bouwen van nieuwe moderne kantoorruimte is hier een voorbeeld van.

Al met al worden er op dit moment veel investeringen gedaan in het station en in het stationsgebied van Rotterdam. Hoe dit allemaal gaat uitpakken blijft moeilijk te zeggen op dit moment, maar wat wel duidelijk is geworden is dat er een aantal verstandige besluiten zijn genomen om de komst van de HSL in deze stad op een zo positief mogelijke manier uit te laten pakken. Dit kan gezegd worden, omdat dezelfde soort beslissingen in de stad Lille, zoals het investeren in een groter stationsgebied met meer woonruimte en kantoren, goed zijn uitgekapt; er is hier zelfs het startsein gegeven voor nóg een project met meer kantoren en woonruimte.

8.4 Aanbevelingen

In deze paragraaf worden aanbevelingen gedaan aan steden of regio's die wellicht in de toekomst te maken krijgen met de HSL. Zo lijkt het een verstandig besluit voor deze gemeenten om ervoor te zorgen dat het station zelf in de stad zal komen, of zal blijven. Op deze manier kan er worden

geïnvesteed in het gebied rondom het station; woonruimte, kantoren of winkels kunnen dit gebied veel goeds doen. Zo kunnen er nieuwe bedrijven aangetrokken worden, meer inwoners of meer bezoekers. Dit kan een impuls voor de stadseconomie tot gevolg hebben, waardoor de investeringen zichzelf in de toekomst zou kunnen terugbetalen.

Over de gemeente Rotterdam kan ik alleen maar zeggen dat zij de juiste stappen heeft genomen om optimaal te kunnen profiteren van de komst van de HSL.

8.5 Afsluiting

In deze laatste paragraaf zal ik suggesties doen voor verder onderzoek. Zo is het mij niet helemaal duidelijk geworden in welke mate de stad Lille heeft kunnen profiteren van de komst van de HSL; hoeveel nieuwe bedrijven zijn er naar de stad gekomen, zijn de inkomsten van de inwoners en de gemeente Lille veranderd de laatste tijd en indien het antwoord hierop ja is: in hoeverre kan dit toegerekend worden aan de komst van de HSL. Hetzelfde geldt voor de stad Luik, hoewel de komst van de HSL hier nog wat verser is. Wanneer er hier meer over bekend is, kunnen nieuwe gemeenten die te maken krijgen met de HSL kijken in hoeverre investeringen zich zullen terugbetalen aan de stad.

Ook kan het interessant zijn om na verloop van tijd te kijken wat de HSL de stad Rotterdam uiteindelijk daadwerkelijk heeft gebracht. Zijn er bijvoorbeeld inderdaad mensen uit Amsterdam en omstreken, of uit de regio rondom Rotterdam naar de stad verhuisd vanwege de komst van de HSL en heeft dit het verwachte gevolg voor de huizenprijzen gehad? Heeft de stad inderdaad meer bedrijven, bezoekers en toeristen kunnen aantrekken? Met andere woorden; is de stad Rotterdam er inderdaad in geslaagd om alle kansen aan te pakken die de komst van de HSL als gevolg had?

Literatuurlijst

Boulding, K. E. (1970). *A primer on social dynamics: history as dialectics and development*. New York: Free Press.

Centraal Bureau voor de Statistiek. (2009, Juni 18). Opgeroepen op Juni 18, 2009, van CBS: www.cbs.nl

Champman, P. (2007). Limburg in transitie: van kool naar cool. *Brainport magazine*, 32-36.

Chief Marketing Office Rotterdam. (2009, Augustus 13). *Informatie over City Marketing Rotterdam*. Opgeroepen op Augustus 13, 2009, van Website van Chief Marketing Office Rotterdam: <http://www.rotterdamworldbrand.rotterdam.nl/>

Cittaslow Nederland. (2009, juli 6). *Informatie over Cittaslow Nederland*. Opgeroepen op juli 6, 2009, van Cittaslow Nederland: <http://www.cittaslow-nederland.nl/>

Dirven, J., Rotmans, J., & Verkaik, A.-P. (2002). *Samenleving in transitie: een vernieuwend gezichtspunt*. Den Haag: InnovatieNetwerk Groene Ruimte en Agrocluster.

Europese Commissie. (1995). *High-speed Europe*. Luxemburg: Office for official publications of the European Communities.

Europese Commissie. (1998). *Intermodal connection of HSR terminals in metropolitan areas*. Luxemburg: Office for official publications of the European Communities.

FPS Economy - Statistics Division. (2009). *Kerncijfers voor het arrondissement Luik*. Brussel: FOD Economie.

Gemeente Luik. (2009, Juli 8). *Informatie over de gemeente Luik*. Opgeroepen op Juli 8, 2009, van Website van gemeente Luik: <http://www.liege.be>

Gemeente Rotterdam. (2009, juli 10). *Informatie over de stad Rotterdam*. Opgeroepen op juli 16, 2009, van Website van de gemeente Rotterdam: <http://www.rotterdam.nl>

Het Europese netwerk van HSL-lijnen. (2009, Juni 20). Opgeroepen op Juni 20, 2009, van HSL-Zuid: <http://www.hslzuid.nl>

Huijgen, M., & Verburg, M. (1996). *van Dale - Basiswoordenboek van de Nederlandse taal*. Houten: Educatie partners Nederlands BV.

Informatie over de Franse stad Lille. (2009, juli 7). Opgeroepen op juli 7, 2009, van Website over gemeente Lille: <http://www.mairie-lille.fr>

Informatie over de Hogesnelheidslijn. (2009, Juni 21). Opgeroepen op Juni 21, 2009, van Wikipedia over hogesnelheidslijnen: <http://nl.wikipedia.org>

Informatie over reizen met NS Hispeed. (2009, Juli 1). Opgeroepen op Juli 2, 2009, van NS Hispeed Online: www.nshispeed.nl

Kenniscentrum Transitie TNO/EUR. (sd). Opgeroepen op Juni 19, 2009, van Informatie over transitie: <http://www.kenniscentrumtransities.nl/>

Klarus, B. (2008). De nieuwe werkelijkheid van de HSL-Zuid. *Building business*, 70-71.

Klarus, Bert. (2008). De nieuwe werkelijkheid van de HSL-Zuid. *Building business*, 70-71.

Knox, P. L., & Taylor, P. J. (1995). *World cities in a world system*. Cambridge: Cambridge University Press.

Liege Airport. (2009, Augustus 11). *Informatie over het vliegveld van Luik.* Opgeroepen op Augustus 11, 2009, van Website van vliegveld Luik: <http://www.liegeairport.com>

McCann, P. (2001). *Urban and regional economics*. Oxford: Oxford university press.

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en milieubeheer. (2009, augustus 12). *Informatie over het Ministerie van VROM.* Opgeroepen op augustus 12, 2009, van Website van VROM: <http://vrom.nl>

NDL / HIDC. (2009, Augustus 12). *Informatie over NDL / HIDC.* Opgeroepen op Augustus 12, 2009, van Website van NDL / HIDC: <http://www.ndl.nl>

Nieuw Rotterdam Centraal. (2009, Juni 20). Opgeroepen op Juni 20, 2009, van Rotterdam Centraal: <http://www.rotterdamcentraal.nl>

Nieuwenhuizen, P. (2007). Profiteren van de hoge snelheid. *City Journal*, 4-5.

Pol, P. (2002). *A renaissance of stations, railways and cities*. Delft: DUP Science.

Pol, P. M. (2002). *A renaissance of stations, railways and cities*. Delft: Delft University Press.

Pol, P. M. (2005). De hogesnelheidstrein als katalysator voor stedelijke vernieuwing. *Nova Terra*, 22-26.

- Postbus 51. (2009, augustus 11). *Informatie over de werkzaamheden van Postbus 51*. Opgeroepen op augustus 11, 2009, van Website van Postbus 51: <http://www.postbus51.nl/>
- Railteam Netwerk. (2009, juli 6). *Informatie over hogesnelheidslijnen in Europa*. Opgeroepen op juli 6, 2009, van Railteam Carriers: <http://www.railteam.nl>
- REISinformatiegroep bv. (2009, juli 19). *Informatie over reizen met het Openbaar Vervoer*. Opgeroepen op juli 19, 2009, van Website van REISinformatiegroep bv: <http://www.9292ov.nl>
- Rostow, W. W. (1960). *The stages of economic growth*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Rotmans, J. (2000). *Interdisciplinariteit: nut, noodzaak en mogelijkheden*. Maastricht: ICIS-notitie.
- Rotmans, J. (2006). *Transitiemanagement: sleutel voor een duurzame samenleving*. Gorcum: Uitgeverij Van Gorcum.
- Roy, R. (1996). *The macroeconomic effects of the PBKAL*. Rotterdam: ECIS.
- Shachar, A. (1994, April). Randstad Holland: A 'world city'? *Urban Studies*, pp. 1-17.
- Stil, H. (1996). *De megaprojecten*. Den Haag: SDU uitgevers.
- Tellingen, H. v. (2008, November 17). *Liverpool: van (nood)lijdend tot leidend*. Opgeroepen op Juni 19, 2009, van Website van STRABO - marktonderzoek en vastgoedinformatie: <http://www.strabo.nl>
- ten Brinke, W., de Jong, C., & Padmos, J. (2003). *De Geo, Basisboek*. Utrecht/Zutphen: ThiemeMeulenhoff.
- Trip, J. J. (2007). *What makes a city? Planning for 'quality of place'*. Amsterdam: IOS Press BV.
- Twijnstra, & Gudde. (2000). *Transities: kunnen drie mensen de wereld doen omslaan?* Den Haag: DGM.
- Universiteit Luik. (2009, Juli 8). *Informatie over de universiteit van Luik*. Opgeroepen op Juli 8, 2009, van Website van de Universiteit Luik: <http://www.ulg.ac.be>
- van Asselt, M., Geels, F., Kemp, R., Molendijk, K., Rotmans, J., & Verbong, G. (2000). *Transities & Transitiemanagement - De casus van een emissiearme energievoorziening*. Maastricht: International Centre for Integrative Studies.
- van den Berg, L., & Pol, P. (1998). *The European High-Speed Train and urban development*. Aldershot: Ashgate Publishing.

van Lede, P. (2004, Augustus 9). *HSL biedt kansen voor vervoer van tijdkritische goederen*.
Opgeroepen op Augustus 9, 2009, van Website van Rail cargo information Netherlands:
<http://www.railcargo.nl>

van Ulzen, P. C. (2007). *Dromen van een metropool - de creatieve klasse van Rotterdam 1970-2000*.
Rotterdam: Uitgeverij 010.

Vickerman, R. (1996). High speed rail in Europe: experience and issues for future development. *The
annals of regional science* , 21-38.

VROM - Dossier Duurzame Ontwikkeling. (2009, Juni). Opgeroepen op Juni 19, 2009, van Website van
ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer: www.vrom.nl

Willigers, J. (2006). *Impact of high-speed railway accessibility on the location choices of office
establishments*. Utrecht: Igitur, Utrecht Publishing & Archiving Services.