

University of Groningen

## Het Polderhoofdkanaal en de omvang van de toeristische markt

Sijtsma, Frans

**IMPORTANT NOTE: You are advised to consult the publisher's version (publisher's PDF) if you wish to cite from it. Please check the document version below.**

*Publication date:*  
2013

[Link to publication in University of Groningen/UMCG research database](#)

*Citation for published version (APA):*

Sijtsma, F. (2013). *Het Polderhoofdkanaal en de omvang van de toeristische markt*. Rijksuniversiteit Groningen. Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen.

### Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download or to forward/distribute the text or part of it without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license (like Creative Commons).

The publication may also be distributed here under the terms of Article 25fa of the Dutch Copyright Act, indicated by the "Taverne" license. More information can be found on the University of Groningen website: <https://www.rug.nl/library/open-access/self-archiving-pure/taverne-amendment>.

### Take-down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

*Downloaded from the University of Groningen/UMCG research database (Pure): <http://www.rug.nl/research/portal>. For technical reasons the number of authors shown on this cover page is limited to 10 maximum.*

## RUG Reactie:

### Het Polderhoofdkanaal en de omvang van de toeristische 'markt'

Groningen, 2 oktober 2013

Dr. F.J.Sijtsma

Rijksuniversiteit Groningen, Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen, Basiseenheid Economische Geografie en Vastgoedkunde

#### Introductie

De heer Eringa en mevrouw Leenman hebben de Rijksuniversiteit Groningen gevraagd te reageren op de stukken voor de Raad van State betreffende de heropening van het Polderhoofdkanaal. Het betreft hier een reactie op de 'Nadere Memorie' aan de Raad van State van mevr. Mr W Zwier (namens de gemeente Opsterland) inzake het hoger beroep Polderhoofdkanaal (11 september 2013); hierna 'Nadere Memorie' genoemd.

We hebben in onze vorige reacties en contra-expertises al verschillende observaties gedaan t.a.v. het al dan niet aanwezig zijn van 'een dringende reden van groot openbaar belang' die aantasting van Europees beschermde natuur zou kunnen rechtvaardigen. Die hoeven niet herhaald te worden. Ook hoeven we – wellicht – niet meer te wijzen op het feit dat we geen enkel belang hebben bij het al dan niet doorgaan van het plan. Vanuit onze academische en praktische expertise<sup>1</sup> op het gebied van de evaluatie van ruimtelijke projecten zijn wij gericht op state-of-the-art en verdedigbare kwantificering van de verschillende effecten van het plan voor de heropening; ten behoeve van een zorgvuldige afweging. Net als bij onze vorige reacties hebben wij maar zeer bescheiden tijd vrij kunnen maken voor deze reactie: al met al ongeveer twee dagen.

Hieronder onze belangrijkste punten in reactie op de 'Nadere Memorie'.

**1** We hebben gewezen op de logica, c.q. de noodzaak om bij het rechtvaardigen van omvangrijke publieke investeringen de eventuele baten in relatie tot de kosten te bezien. Dit wordt in de 'Nadere Memorie' afgedaan als een 'irrelevant' perspectief (pagina 7, punt 26) of als een punt enkel relevant voor de politiek. Die visie is onjuist en slecht te begrijpen. Ten eerste omdat de maatschappelijke kosten-baten analyse in Nederland het meest gebruikte evaluatie instrument is om infrastructurele projecten mee te (helpen) beoordelen. Ten tweede omdat het juist noodzakelijk is voor de beoordeling of met het uitvoeren van het project sprake is van 'een dringende reden van groot openbaar belang'. Immers wat er juridisch getoetst wordt is niet zozeer de al dan niet precaire leefbaarheids situatie in Nij Beets, of de toeristische potentie van het gebied. Er wordt getoetst of het projectvoorstel (de investeringen die nodig zijn om de heropening van het Polderhoofd kanaal te realiseren) een belangrijke bijdrage levert aan het oplossen van de (eventuele) maatschappelijke problemen die spelen. Daarbij spelen dus kosten en baten. Ter illustratie en (hopelijk) verduidelijking: als in een recente raadsvergadering in Opsterland een nieuw – uitgewerkt – project zou zijn geformuleerd waarbij met de helft van het geld twee keer zoveel (werkgelegenheids)baten zouden worden gerealiseerd: wie zou dan het PHK plan nog een project met een dringende reden van groot openbaar belang noemen? Het nieuwe project zou immers gelijk veel dringender zijn! Of

---

<sup>1</sup> Zie <http://www.rug.nl/staff/f.j.sijtsma/research> voor nationale en internationale publicaties op dit terrein.

een project dringend is en van groot openbaar is dus wel degelijk een zaak van: hoeveel maatschappelijke voordelen krijgen we met dit plan ten opzichte van de moeite die we er voor moeten doen. Dat is precies het perspectief van de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse. Bij een meer formele en bij een volledig monetaire Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse van een project draait het daarom ook altijd om het saldo van kosten en baten (zie diverse CPB en PBL publicaties hierover). In het geval van het Polderhoofd kanaal zijn niet alle batenposten monetair gewaardeerd en dus is de beoordeling minder eenduidig. Maar het wegwuiven van de relevantie van de kosten of de verhouding van kosten en baten voor de beoordeling of sprake is van een 'dringende reden van groot openbaar belang' is onjuist en, vanuit het oogpunt van een zorgvuldige maatschappelijke afweging, tamelijk zorgwekkend.

**2** In de 'Nadere memorie' (pagina 7, punt 26) wordt gezegd dat de RUG het structurele karakter van de arbeidsplaatsen niet zou meenemen. Dit is onjuist en de notities van de RUG zijn hier volstrekt helder over: het gaat (steeds) om de investeringen die nodig zijn voor het realiseren van structurele arbeidsplaatsen.

**3** In de 'Nadere Memorie' (pagina 7, punt 27) wordt gezegd dat onze kritiek op de ZKA 2010 schattingen (25 fte extra structurele arbeidsplaatsen door heropening) onjuist was, het zou enkel gaan om private investeringen. Onze kritiek was dat het deels ging om investeringen die ook zonder heropening al hadden plaatsgevonden (een teken van kracht overigens!) en deels om overheidsgefinancierde investeringen (bijv. de omvangrijke investering t.b.v. It Damshûs). Deze kritiek is niet ondervangen.

#### **4 Over de schattingen van Ecorys (Nadere memorie: pagina 8, punt 29-32)**

**4a** Ecorys heeft met hun modelinstrumentarium de totale werkgelegenheidsschattingen doorgerekend van de heropening van het Polderhoofd kanaal. Deze totale schattingen zijn echter niet gepubliceerd. In onze eerdere reactie hebben wij hier wel voor gepleit en het is jammer dat, terwijl Ecorys wèl opnieuw benaderd is voor een reactie, daarbij niet is gevraagd naar dit zeer eenvoudig te geven getal: het zou de objectiviteit en het realisme in deze discussie enorm helpen. Het blijft vanuit het perspectief van een zorgvuldige afweging een grote vraag waarom dit niet gebeurd is.

In haar studie heeft Ecorys enkel resultaten gepubliceerd over de werkgelegenheidsschattingen die zij heeft gemaakt voor het gebied buiten het Polderhoofd kanaal. Daarbij gaat het overigens, en terecht, om een heel groot gebied. Ecorys schat dus de effecten van de openstelling van het PHK voorzover zij buiten het Polderhoofd kanaalgebied zelf optreden. Zij schatten deze werkgelegenheidseffecten op 13 FTE.

**4b** In onze eerdere reactie hebben wij aangegeven dat de ZKA schattingen en de Ecorys schattingen slecht optelbaar zijn omdat ze een geheel andere grondslag hebben. Misschien hebben we dat toen wat te technisch geformuleerd. Eenvoudig gezegd is het probleem: je kunt veel zekerder weten wat de overall werkgelegenheidseffecten zijn van een investeringsproject (m.b.v. bijv. de door Ecorys gebruikte modellen: met name het Watersport Intensiteiten Model<sup>2</sup>), dan dat je kunt weten waar –

---

<sup>2</sup> Het voordeel van het werken met een dergelijk model is dat de verschillende (noodzakelijke) aannames en benaderingen van de aantrekkelijkheid van verschillende vaarwegen geïkt zijn op de empirie: de empirie van bijvoorbeeld sluis- en brugtellingen. Daardoor ontstaat er een veel systematischer en consistentere indicatie van effecten dan zonder een dergelijk model.

op welke plaats – die werkgelegenheidseffecten zullen gaan optreden<sup>3</sup>. De overlap tussen ZKA en Ecorys is daarom feitelijk niet te bepalen; en daarom is de optelling onjuist om ‘zomaar’ te doen. Dat hebben wij betoogd. De reactie van Ecorys gaat daar niet echt op in: ze zegt enkel dat ze beide impacts hebben gescheiden (dat was wel evident!), terwijl ons punt was dat er geen goede methode is om na te gaan of ze (fors) overlappen en dat daarom de verrichte scheiding niet acceptabel is.

**4c** Van belang hierbij is wel dat Ecorys in haar reactie nog een extra toelichting geeft (extra in vergelijking met hun eerdere rapport) over hoe zij de scheiding hebben gemaakt tussen de totale werkgelegenheidsschatting en dat deel dat in het PHK gebied valt. Dit is gebeurd op basis van de lengte van de vaarweg. Eerder was voor ons uit de tekst van Ecorys niet geheel duidelijk hoe de berekening had plaatsgevonden. De korte toelichting van Ecorys op pagina 8 punt 31 van de ‘Nadere Memorie’ geeft ons meer duidelijkheid. Uit het eerdere rapport van Ecorys (2010, p23/p24) was al duidelijk dat ze bij de bepaling ‘.. indicatief een kwart toegerekend [was] aan het kanaal zelf. ... Als proxy hiervoor is het aandeel van het Polderhoofdkanaal in de totale lengte van het beïnvloede deel van het vaarwegenstelsel in het omliggende gebied genomen.’ De combinatie van rapport en toelichting lijkt nu aan te geven dat de totale schatting van de werkgelegenheidseffect van de openstelling van het Polderhoofdkanaal 17,3 FTE was. Immers volgens de toelichting is een kwart van de totale schatting weggelaten. Voor de berekening van de 17,3: zie Tabel 1 hieronder. Daarin kunnen we zien dat als 13 FTE driekwart (75%) van het totaal is dan is het totaal 17,3 geweest. Van het totaal van 17,3 FTE komt dan dus volgens Ecorys 13 FTE terecht in het (grote) gebied waar de heropening van het PHK nog doorwerkt en 4,3 FTE in het gebied rondom het PHK zelf. Ecorys heeft hierbij naar eigen zeggen aangenomen dat de werkgelegenheidseffecten in gelijke mate optreden langs elke kilometer beïnvloede vaarweg.

**Tabel 1: De waarschijnlijke (maar niet gepubliceerde) werkgelegenheids schatting van Ecorys**

Werkgelegenheid door PHK	eenheid	In welk gebied:	Aandeel
13	fte	Omliggend	75%
4,3	fte	PHK	25%
17,3	fte	Totale gebied	100%

## 5 De aanvullende werkgelegenheidsinschattingen van ZKA.

**5a** De werkwijze van ZKA is geheel anders dan die van Ecorys. ZKA turft plannen van ondernemers. Van die plannen berekent ZKA dan (meestal zelf) de investeringen en via verschillende kengetallen m.b.t. tot bijv. aantal bedden etc. Vervolgens berekent ZKA de omzet die hier standaard mee gemoeid is (ook op basis van kengetallen. Tenslotte berekent ZKA daar weer van de werkgelegenheids-effecten.

Een eerste probleem bij deze aanpak is natuurlijk de mate waarin de investeringen in de plannen echt afhankelijk zijn van het heropenen van het Polderhoofdkanaal. We hebben hier reeds eerder op gewezen. Belangrijker nog is echter dat het bij deze plannen van ondernemers niet gaat om doorgerekende business-plannen of investeringsplannen. Bij dergelijke doorgerekende plannen zou immers het inschatten van de omvang van de markt cruciaal zijn. Bij de ZKA aanpak is de omvang van de markt irrelevant: het gaat qua empirische basis enkel om eerste ideeën van ondernemers. Het is

<sup>3</sup> Ecorys geeft dat ook aan; zowel in haar rapport als in de reactie in de ‘Nadere Memorie’.

natuurlijk moeilijk om van afstand (door ons of door ZKA) te beoordelen of een individuele ondernemer succesvol zal zijn met zijn plannen. Er zijn echter wel twee belangrijke observaties die de waarde van de ZKA methode nogal beperken.

Ten eerste: Het Polderhoofdkanaalgebied staat niet op zich zelf: er is concurrentie tussen bedrijven uit andere gebieden (en overigens zelfs binnen het gebied). Een extra jachthaven in Nij Beets, dat is concurrentie met de jachthavens in bijvoorbeeld Earnewâld. Mogelijk is Nij Beets succesvol, maar de winst van de één is in ieder geval voor een deel dan het verlies van de ander. Dat pleit voor een meer modelmatige benadering à la Ecorys. Met een dergelijke meer modelmatige benadering weten we wel vrij zeker het totale effect, maar weten we niet precies in welke plaatsen het effect neerslaat. In de ZKA aanpak is die terugkoppeling er niet; het is een concurrentieloze wereld van eerste plannen.

**5b** Ten tweede en in relatie daar mee: de markt is niet oneindig groot. Het is in dit verband nuttig om stil te staan bij de omvang van de markt; op een niet-technische voor iedereen te begrijpen gezond verstand manier. Hoe groot is nieuwe 'de markt'?

Er wordt bij heropening van het Polderhoofdkanaal een kanaal heropend met na heropening aan beide kanten een sluis en met beperkte doorvaarhoogte onder bruggen door. Toegang tot het kanaal is derhalve niet heel gemakkelijk en doorvaart is niet voor alles wat vaart in Fryslân geschikt. Dat zijn overigens natuurlijk geen nieuwe feiten; maar wel belangrijk om voor ogen te houden. De schatting van de extra vaarbewegingen die de openstelling oplevert in het heropende kanaal zijn 5500 op jaarbasis (Altenburg en Wymenga, 2010, p.11). Dàt is dus de grote ingreep, dàt is het echte sturende effect, dàt is de extra levendigheid, dàt is de basis voor omzet in café's, supermarkten etc. Nu zijn die 5500 vaarbewegingen natuurlijk vooral in het seizoen (214 dagen volgens ZKA, 2010). Dat betekent 26 vaarbewegingen per dag in het seizoen. Bij een dag waarbij ongeveer 8 uur lang wordt gevaren gaat het dus om iets meer dan 3 boten per uur. Hoeveel extra economie gaan die drie boten per uur opleveren?

Bij de werkgelegenheidschattingen gaat het om structurele arbeidsplaatsen: dat zijn dus jaarrond arbeidsplaatsen en niet seizoens-arbeidsplaatsen. Om een realistisch idee te krijgen van de 'markt' in relatie tot de jaarrond werkgelegenheid is het dan misschien helderder om de 5500 vaarbewegingen (enkel voor het duiden van omvang) te verdelen over het hele jaar: 15 boten per dag; een kleine 2 boten per uur. Die nieuwe vaarbewegingen gaan zorgen voor de extra jaarrond werkgelegenheid langs het Polderhoofdkanaal.

ZKA schat in hoeveel werkgelegenheid dat rond het PHK op gaat leveren. In haar eerdere rapport berekende ZKA 25 fte aan werkgelegenheid door het turven van plannen (waar wij qua omvang kritiek op hadden; zie boven). Nu is daar nog 38 fte aan toegevoegd door nieuwe plannen. Heel veel kleine plannen; enkele grote plannen. In totaal dus  $25 + 38 = 63$  fte.

In onderstaande tabel plaatsen wij deze schattingen van ZKA, èn de schattingen van Ecorys in het perspectief van de totale 'markt' van 5500 vaarbewegingen. Het bovenste deel van Tabel 2 laat berekeningen zien op basis van de ZKA schattingen; het onderste deel berekeningen op basis van de (waarschijnlijke) Ecorys schattingen.

**Tabel 2: Omvang markt en omvang werkgelegenheid**

<b>ZKA</b>		
1	<b>Werkgelegenheid (in fte) door bestedingen</b>	
2	Eerste ZKA schatting (PHK gebied)	25
3	Aanvullende ZKA schatting (PHK gebied)	38
4	<b>Euro per fte (op basis aanvullende schatting)</b>	74.532
<b>Bestedingen</b>		
5	bestedingen per jaar (Eerste ZKA schatting) (in Euro)	1.863.289
6	bestedingen per jaar (Aanvullende ZKA schatting) (in Euro)	2.832.200
7	totale bestedingen per jaar (in Euro)	4.695.489
8	vaarbewegingen per jaar (aantal)	5.500
9	<b>besteding per vaarbeweging (in Euro) - volgens ZKA schatting</b>	<b>854</b>
<b>Ecorys</b>		
10	<b>Werkgelegenheid (in fte) door bestedingen</b>	4,3
11	totale bestedingen per jaar (in Euro)	320.486
12	<b>besteding per vaarbeweging (in Euro) - volgens Ecorys schatting</b>	<b>58</b>

ZKA berekent 38 FTE aanvullende werkgelegenheid (regel 3) vanuit recente plannen; per FTE is er sprake van een besteding van 74.532 (regel 4). Eerder berekende ze 25 FTE voor de toen bestaande plannen (regel 2). De bestedingen die horen bij respectievelijk 25 FTE en 38 FTE staan in regel 5 en 6. Optelling levert in regel 7 dan het totaal van de bestedingen per jaar op: 4,7 miljoen Euro. Het aantal vaarbewegingen is ingeschat op 5500 per jaar (regel 8). Dat betekent dat er volgens de schatting van ZKA, op basis van de plannen van ondernemers, per langsvarende boot door het Polderhoofdkanaal 854 Euro in het gebied langs het Polderhoofdkanaal wordt besteed. 850 Euro per boot, dat is wat er – andersom geredeneerd – gemiddeld aan elke langsvarende boot verdiend moet worden willen de door ZKA geturfde plannen van ondernemers gerealiseerd kunnen worden met standaard bezettingsgraden, marges etc. Dit bedrag lijkt – op basis van gezond verstand - toch wel erg hoog. Wordt de markt misschien overschat omdat hier sprake is van een oneindige en concurrentieloze markt?

Wat als we uit zouden gaan van de werkgelegenheidschatting van Ecorys? We keren hiertoe terug naar de eerder berekende schatting van Ecorys (zie Tabel 1). Ecorys berekende 4,3 FTE in het PHK gebied (regel 10). Gebruikmakend van dezelfde ZKA Euro's per FTE zou dat neerkomen op een bestedingsimpuls van 320.000 Euro (regel 11). Per vaarbeweging door het kanaal betekent dit een besteding van 58 Euro. Dat lijkt een veel beter te begrijpen orde van grootte; en qua orde van grootte in lijn met gangbare kengetallen over dagbestedingen van toeristen/recreanten. Daarmee lijkt dus ook het eerder geschatte werkgelegenheidseffect van Ecorys veel waarschijnlijker dan de ZKA inschatting. Bij heropening van het Polderhoofdkanaal gaat het dus bij de werkgelegenheid in het gebied zelf eerder om ruim 4 FTE dan om 63 FTE.

Nu bruist het volgens de ZKA inventarisatie rondom het PHK van de plannen en het is natuurlijk niet uitgesloten dat er meer dan 4 FTE gaat ontstaan. Maar dat is dan het effect van individueel goed

presterende ondernemers die een relatief groot deel van de totale werkgelegenheids'koek' naar zich toe trekken: een totale 'koek' die door Ecorys geschat lijkt te zijn op 17,3 FTE; een schatting die bevestigd lijkt te worden door de –gezond verstand – benadering van de omvang van de markt van 3 vaarbewegingen per jaar in het seizoen.

## **6 De notitie van Prof Beukema (Bijlage 12 bij Nadere Memorie)**

**6a** Gewaardeerde collega Prof. Boekema wijst op de wetenschappelijk kwaliteit van de door ZKA en Ecorys verrichte onderzoeken en de door hen gebruikte methoden. Hij wijst op de transparantie en de nuancerings bij de berekeningen en op de gebruikelijkheid van het type berekeningen in het vakgebied van de regionale economie en de economische geografie. In het licht van het voorgaande zal het niet verbazen dat wij hier toch gedeeltelijk een iets andere visie op hebben. De reden hiervoor lijkt te zijn dat wij veel meer dan onze collega Boekema gericht zijn op de precieze omvang van effecten. De kengetallen benadering van ZKA is inderdaad in veel gevallen een zeer bruikbare methode en zeer zeker is de werkwijze van ZKA transparant. Toch leidt het ons inziens tot onwaarschijnlijk hoge inschattingen van de werkgelegenheidseffecten door de basis van het enkel 'eerste plannen' turven (zie boven). De benadering van Ecorys is meer modelmatig, met een grote hoeveelheid systematische informatie als basis. Dat zijn uiteraard grote wetenschappelijke pluspunten! Omdat wij, anders dan Boekema, maximaal inzicht wilden in de precieze omvang van de door Ecorys berekende effecten vonden wij de transparantie op een enkel onderdeel (m.n. de PHK werkgelegenheid en de precieze wijze van 'correctie' daarvoor) toch onvoldoende (zie boven).

**6b** Het betoog van Boekema over psychologische (en geografische) polarisatie is interessant, maar wij hebben hierboven (impliciet) ernstige twijfel geuit over de realiteitszin hiervan. Psychologische polarisatie kan ook leiden tot vastgoed bubbels, tot internet hypes zoals het Worldonline debacle etc.; kortom tot over-optimistische inschattingen van de economische mogelijkheden die een nieuwe ontwikkeling kan brengen. Wij zien ten aanzien van de werkgelegenheidseffecten rondom het PHK voorlopig meer tekenen van het laatste dan van het eerste.

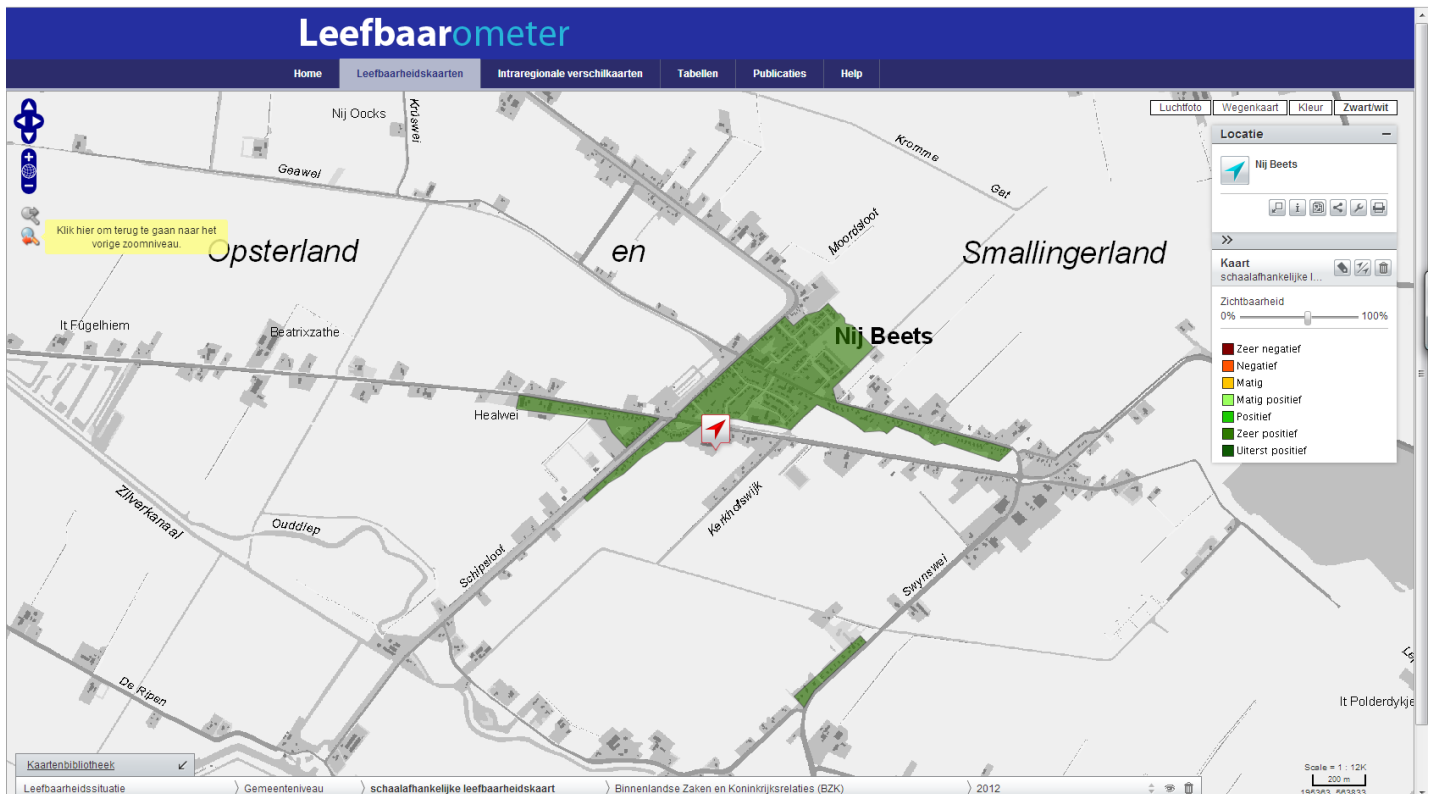
### **6c Het leefbaarheidsprobleem in Nij Beets**

Collega Boekema zegt in zijn notitie dat het van 'eminent belang' is dat een kern als Nij Beets nieuwe economische dragers krijgt. Eerder hebben wij gewezen op de zeer gunstige ligging van het plattlandsgebied rondom het Polderhoofd kanaal ten opzichte van majeure werkgelegenheids concentraties in Fryslân: Drachten en Heerenveen . Een ligging ruim binnen de gemiddelde pendelafstand in Nederland. Wij hebben er ook op gewezen dat deze gunstige woonligging uit zich ook in relatief hoge woningwaardes. Er is daarom – anders dan in verschillende andere plattlandsgebieden in Fryslân – ons inziens bij Nij Beets beslist geen sprake van een relatief slechte leefbaarheid of een relatief urgente behoefte aan 'nieuwe dragers'. In het vakgebied van de economische geografie wordt steeds genuanceerder gedacht over de relatie stad-platteland en met name over de 'noodzaak' van het hebben van voorzieningen in gebieden die onder directe stedelijke invloed staan. Het is jammer dat Boekema dit punt niet erkent.

Op pagina 9, punt 36 van de Nadere Memorie wordt gezegd dat Boekema moeite heeft met de indicator woningwaarde die wij gebruiken. Hoewel wij in ons werk veel waarde hechten aan de woningwaarde als indicator voor woonkwaliteit, en in het algemeen liever één heldere indicator gebruiken dan een gecombineerde veelheid aan indicatoren, brengt één indicator natuurlijk altijd een zeker risico met zich mee. Daarom willen wij in reactie op dit punt van collega Boekema hier via

een andere weg inzicht geven op de leefbaarheid van Nij Beets.

Ten aanzien van de leefbaarheid is in Nederland door RIGO in opdracht van het ministerie van BZK een speciale monitor tool ontwikkeld voor leefbaarheid: de zogenaamde Leefbarometer ([www.leefbaarometer.nl](http://www.leefbaarometer.nl)). Daarin wordt gewerkt met 49 indicatoren (zie bijlage). Op onderstaande screenshot ziet u hoe Nij Beets scoort op deze Leefbarometer. Er zijn 7 categorieën van zeer negatief tot uiterst positief. Nij Beets scoort de één na hoogste score: zeer positief. Ook langs deze 'veel-indicatoren' weg lijkt er dus een duidelijke indicatie te zijn dat de platteland- en leefbaarheidproblemen in Nij Beets niet overdreven moeten worden.



## 6d

Boekema spreekt van een grotere Sense of Urgency nu de economie zich slecht ontwikkelt, en de werkloosheid oploopt. Het is evident de economie nu in een flinke conjuncturele dip zit en dat er in zo'n dip plekken zijn met relatief wat grotere en wat kleinere verliezen. Structureel blijft ons inziens overeind dat de omgeving van het PHK zich in een relatief gunstige positie bevindt ten opzichte van andere plattelandsgebieden.

Wij zien in deze tijd wel een geheel andere Sense of Urgency. De overheid heeft alom grote budgettaire problemen: van verzorgingstehuizen tot defensie, van natuur tot cultuur. Het is in deze tijd voor de alle overheden van groot belang om zeer nauwkeurig na te gaan of een specifieke uitgave 'een dringende reden van groot openbaar belang' dient. Immers er zijn vooral in deze tijd zeer veel alternatieve bestedingsdoelen van overheidsgeld waarvoor 'dringende redenen zijn van groot openbaar belang'.



## 7 Conclusie

- De heropening van het Polderhoofdkanaal gaat ten koste van op Europees niveau beschermde natuur. Dat mag alleen als er sprake is van 'een dringende reden van groot openbaar belang'.
- De kosten van het project bedragen ca 17 miljoen Euro: een grote hoeveelheid geld, waarvoor – indien niet uitgegeven - vele maatschappelijk zeer dringende alternatieve bestedingen mogelijk zijn.
- Door de initiatiefnemers wordt qua dringende reden van groot openbaar belang met name gewezen op de werkgelegenheidseffecten, en dan meer specifiek de werkgelegenheidseffecten rondom het PHK. Deze werkgelegenheidseffecten van heropening van het PHK lijken in de orde van grootte van 17 FTE te liggen voor geheel Fryslân. Het is een moeilijk te beantwoorden vraag hoeveel van deze 17 FTE aan werkgelegenheid er specifiek terecht zal komen rondom het Polderhoofdkanaal en hoeveel elders. Bij gemiddelde prestaties van de ondernemers rondom het Polderhoofdkanaal zou 4 FTE goed denkbaar zijn (en 13 FTE elders); bij topprestaties van de PHK ondernemers misschien wel 17 FTE (en nul FTE elders).
- De leefbaarheidsproblemen in het PHK gebied lijken ten opzichte van andere plattelandsgebieden in Fryslân relatief bescheiden. Zelfs de maximale werkgelegenheidswinst van 17 FTE lijkt geen substantiële toevoeging voor het gebied in het licht van de vele duizenden arbeidsplaatsen binnen pendelafstand (en de circa 485 banen in het gebied zelf; zie onze eerdere notitie).
- Tenslotte lijkt het overall maatschappelijk rendement voor Fryslan ook nogal bescheiden als met elk miljoen dat wordt geïnvesteerd er slechts één structurele arbeidsplaats voor terug komt.

## Bijlage 1:

*Bron: RIGO, 2008. De Leefbaarometer. Leefbaarheid in Nederlandse wijken en buurten gemeten en vergeleken - Rapportage instrumentontwikkeling.*

De 49 indicatoren van de Leefbaarometer:

- 1 dominantie vrijstaand
- 2 dominantie tweekappers
- 3 dominantie flats met meer dan 4 verdiepingen
- 4 dominantie etagewoningen
- 5 dominantie boerderijen en tuinderijen
- 6 dominantie stedelijke statuswoningen Woningtype: grachtenpanden en herenhuizen binnen bestaand bebouwd gebied
- 7 dominantie suburbane statuswoningen Woningtype: vrijstaand en 2/1 kap;
- 8 dichtheid Aantal woningen
- 9 percentage sociale huurwoningen
- 10 dominantie 1940-1959-bouw
- 11 dominantie 1970-1979-bouw
- 12 dominantie vroegnaoorlogs(1945-1960)
- 13 dominantie vooroorlogse bouw (tot 1940)
- 14 waarde verkochte huurwoningen
- 15 aandeel sloop
- 16 Geluidbelasting railverkeer
- 17 Geluidsbelasting totaal
- 18 (Uitzicht op) binnenwater
- 19 interactie groen en vroegnaoorlogse bouw
- 20 nabijheid supermarkt
- 21 nabijheid bankfiliaal
- 22 Nabijheid groot winkelcentrum
- 23 Nabijheid natuurgebied
- 24 Nabijheid bos
- 25 Nabijheid kust



- 26 Nabijheid groot water
- 27 Aandeel Water
- 28 Aandeel niet-werkende werkzoekenden
- 29 Dominantie inkomens tot 2x modaal
- 30 Dominantie minimum inkomens
- 31 Dominantie inkomens meer dan 2x modaal
- 32 Aandeel niet-westerse allochtonen
- 33 Hoogopgeleiden
- 34 Dominantie levensfase middelbare paren zonder kinderen
- 35 Dominantie levensfase jonge paren zonder kinderen
- 36 Dominantie levensfase oudere paren zonder kinderen
- 37 Dominantie levensfase jong alleenstaand
- 38 Dominantie levensfase middelbaar alleenstaand
- 39 Aandeel ouderen
- 40 Aandeel gezinnen met kinderen
- 41 Homogeniteit gezinnen met oudere kinderen
- 42 Homegeniteit gezinnen met jonge kinderen
- 43 Dominantie eigenaar-bewoners
- 44 Verhuizingen (mutatie)graad
- 45 Vernieling
- 46 Verstoring openbare orde
- 47 Gewelddsmisdrijven
- 48 Diefstal uit auto
- 49 Overlast (samengestelde indicator: overlast door drugsgebruik, jongeren, omwonenden, vernielingen aan openbare werken, rommel op straat, bekladding)