

Wetenschap in een regionale context: Een reactie

JAN OOSTERHAVEN*

ABSTRACT

Science in a regional context: A reaction (and a response to this reaction)

Melis and Molema, in an article in this journal in 2012, argue that the relation between university research and its region is two-sided. In a reaction, Oosterhaven, one of the stakeholders of the described case of the group of spatial economists at the University of Groningen (RUG), argues that the relationship in this case, in both directions, is much stronger than is indicated by Melis and Molema. Oosterhaven claims that difficult, actual regional policy questions led to at least two important scientific innovations in the treatment of supply-driven, forward linkages in respectively, regional input-output models and applied general equilibrium models. In the other direction, Oosterhaven argues that two major social cost-benefit analyses done by the spatial economists at the RUG most likely led to decisions to spend billions more on two successive regional policy programmes, than otherwise would have been spend. Furthermore, over time, the relation has become stronger and even circular. At the end, Melis and Molema respond to Oosterhaven's arguments.

Keywords: geography of science; regional policy; University of Groningen; debate

Inleiding

Aan de hand van het werk van twee Groninger hoogleraren, de socioloog Cornelis Dirk (Cees) Saal (1917–1986) en de econoom Jan Oosterhaven (*1945), tonen Korrie Melis en Marijn Molema aan dat de wetenschappelijke relatie tussen universiteit en regio in principe, en in die specifieke praktijk, een *tweezijdige* is.¹ De geografische omgeving kan de universiteit probleemstellingen en gegevens leveren voor het doen van onderzoek, terwijl de uitkomsten van dat onderzoek van invloed kunnen zijn op die omgeving. Die conclusie wordt in deze reactie niet ter discussie gesteld. Het tegendeel is het geval. Aan de hand van een aantal door Melis & Molema niet, of slechts half besproken onderzoeken van de ruimte-

* Rijksuniversiteit Groningen, Faculteit Economie en Bedrijfskunde. E-mail: j.oosterhaven@rug.nl. Ik dank Ben Gales voor zijn suggesties om het historigrafische karakter van dit artikel te versterken.

1 K. Melis en M. Molema, 'Wetenschap in een regionale context. Sociologie en economie aan de Rijksuniversiteit Groningen', *Studium* 5:2 (2012) 95–109. Naast wetenschappelijke relaties is er uiteraard ook sprake van economische en sociaal-culturele relaties, maar die komen hier niet aan de orde.

lijk economen van de Rijksuniversiteit Groningen (RUG) laat ik zien dat die relatie in beide richtingen sterker was dan door Melis & Molema geschetst. Bovendien werd die relatie in de loop van de tijd nog sterker en kreeg zelfs een circulair karakter.

Zo is er *niet alleen* sprake van het door Melis & Molema gesignaleerde *toepassen* van relatief nieuwe modellen op een aantal oudere regionale beleidsvragen, maar tevens is er sprake van het ontwikkelen van nieuwe methoden, omdat een aantal nieuwere vragen niet met de indertijd bestaande modellen waren te beantwoorden. Daarnaast heeft het onderzoek van de ruimtelijk economen van de RUG niet alleen de gesignaleerde bijdrage aan het beleidsdebat geleverd, maar heeft er zeer waarschijnlijk ook voor gezorgd dat er miljarden euro's meer naar Noord-Nederland zijn gegaan dan *zonder* dat onderzoek het geval zou zijn geweest. Tot slot neem ik de gelegenheid te baat om een aantal kleine onjuistheden in de geschiedschrijving recht te zetten, maar dat is bijzaak.

Lastige vragen leiden soms tot innovaties

Melis & Molema geven een goed overzicht van de, in de jaren zeventig, relatief nieuwe mogelijkheden van regionale input-output (IO) modellen.² IO-modellen zijn in feite sectoraal gedesaggregeerde, Keynesiaanse inkomens-bestedingsmodellen, die allemaal zijn gebaseerd op de bekende vergelijking voor het bruto nationale of regionale product: $Y = C + I + G + X - M$. In dit type modellen beïnvloeden de investeringsvraag van bedrijven (I), de vraag van de overheid (G) en de vraag naar exportproducten (X) direct de omvang van het inkomen Y, dat op zijn beurt weer de vraag naar consumptiegoederen (C) en naar importen (M) bepaalt (het indirecte effect van $I + G + X$ op Y).³ Regionale IO-modellen zijn daarom uitermate geschikt om de inkomens en werkgelegenheidseffecten van allerlei vraagimpulsen door te rekenen, zoals het geval is in de door Melis & Molema besproken studie uit 1975 van de Federatie van Noordelijke Economische Instituten (FNEI) naar de overplaatsing van de Centrale Directie van de Post, Telegraaf, Telefoon (PTT) van Den Haag naar Groningen.

Een wetenschappelijk meer interessante toepassing uit 1977 wordt echter door Melis & Molema niet besproken, wellicht omdat zij (p. 106) ten onrechte van mening waren dat Oosterhaven toen 'alleen nog adviserend optrad, omdat hij in 1976 tot universitair docent aan de RUG was benoemd en de Federatie (FNEI) had verlaten.'⁴ Deze toepassing was interessant omdat zij de voorbode was van een aantal beleidsvragen die niet gingen om de achterwaartse effecten van het stimuleren van de vraagzijde van de economie, maar om de voorwaartse effecten van ingrepen aan de aanbodzijde.

In concreto ging het om de vraag wat de regionale werkgelegenheidseffecten zouden zijn van de indijking van 4.000 hectare aan zomerpolders, kwelders en slikken voor de kust van

2 De teksten van de *Economische structuurschets Friesland Drenthe Groningen* (Groningen 1974) werden i.t.t. wat Melis & Molema beweren (p. 106) overigens niet door Jan Mol, directeur van het Instituut voor economisch onderzoek (IEO) van de RUG, samen met de directeuren van de drie ETI's geschreven, maar door hem samen met de medewerkers van de uitvoerende werkgroep waarvan hij de eerste voorzitter was.

3 Zie voor een verdere uitleg: J. Oosterhaven & G.J.D. Hewings, 'Regional and Interregional Input-Output Models', in: M.M. Fischer & P. Nijkamp (eds.), *Handbook of Regional Science* (Springer 2013).

4 Beide is onjuist. De rang van universitair docent bestond in 1976 nog niet. Het enige wat in dat jaar veranderde was dat ik naast mijn onderzoek voor de Federatie van Noordelijke Economische Instituten (FNEI) ook colleges in de regionale economie ging geven. De FNEI heb ik met een onderbreking voor het schrijven van mijn proefschrift (1978–1981) en mijn bezoek als *visiting professor* aan de UCLA (1985–1986) ook nooit verlaten. Alleen mijn rol veranderde in 1981 tot voorzitter van de uitvoerende werkgroep en in 1984 tot lid en later voorzitter van het college van directeuren, dat formeel de dagelijkse leiding van de FNEI had.

Noord-Friesland. Uiteindelijk werden niet minder dan elf sterk uiteenlopende schattingen van die effecten gemaakt.⁵ De kern van het probleem is dat het *extra aanbod* van grond leidt tot extra aanbod van gewassen, melk en vlees door de landbouw, wat weer leidt tot extra aanbod van producten van de voedingsindustrie en meer *voorwaartse effecten*, zowel in de eigen regio, als in aangrenzende regio's. Het beantwoorden van die beleidsvraag vereiste een intersectorale en interregionale benadering en daarom werd de Federatie van Noordelijke Economische Instituten, die toen net zulke modellen had ontwikkeld, gevraagd om het heftige debat af te sluiten met een onafhankelijke, bemiddelende schatting.⁶

Bij de uitvoering van dat onderzoek bleek echter dat regionale IO-modellen voor het beantwoorden van die probleemstelling niet geschikt waren, omdat het *vraag-bepaalde modellen* zijn, waarin de vraag naar eindproducten de omvang van de productie bepaalt en niet het aanbod van grond en grondstoffen. Ook het minder bekende, aanbod-bepaalde IO-model bleek ongeschikt voor het doen van een dergelijke impact studie. Dat leidde tot een wetenschappelijk nieuwe aanpak, die later – samen met de kritiek op het bestaande aanbod-bepaalde IO-model – werd gegeneraliseerd en geformaliseerd. Dit is dus een schoolvoorbeeld van hoe een lastige praktische vraag tot een belangrijke wetenschappelijke innovatie leidt.⁷

Een tweede, veel later voorbeeld volstaat om te laten zien dat de geografische omgeving waarin onderzoek plaatsvindt niet alleen waardevolle gegevens voor toegepast onderzoek oplevert, maar vaak ook vragen die zo lastig zijn dat daarvoor nieuwe methoden moeten worden ontwikkeld. Zo'n notoir moeilijke vraag is die naar de indirecte effecten van nieuwe infrastructuur. Het gebruik van ongeschikte methoden, met dubbel- en driedubbeltellingen van directe-, voorwaartse- en achterwaartse effecten, leidde in het begin van de jaren negentig tot schattingen van het aantal extra banen door de Betuwelijn die een factor tien te hoog waren en daardoor mede verantwoordelijk waren voor de politieke beslissing deze maatschappelijk volstrekt onrendabele vrachtspoorlijn van Rotterdam naar Duitsland toch aan te leggen.⁸

Die dubieuze onderzoeken leidden tot een scherp maatschappelijk en wetenschappelijk debat, dat overigens geen consequenties had voor de Betuwelijn. Toenemend inzicht is in de politiek immers verboden; maar dat debat resulteerde wel in de ministeriële Leidraad Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI) voor het maken van een, voortaan verplichte, Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) voor ieder nieuw nationaal infrastructuurproject. Eind jaren negentig wilden de beide verantwoordelijke ministeries, die van Verkeer en Waterstaat (V&W) en Economische Zaken (EZ), niet opnieuw een dergelijke misser maken en mede daarom kwam de opdracht om de indirecte effecten van de

⁵ Zie voor een overzicht van de methodologische verschillen tussen deze studies: J. Oosterhaven, *Interregional Input-Output Analysis and Dutch Regional Policy Problems* (Aldershot 1981) chapter 9.

⁶ Zie: FNEI, *Wadinpoldering tussen Zwarte Haan en Ternaarderpolder, werkgelegenheidseffecten van blijvende aard* (Leeuwarden 1977).

⁷ Oosterhaven, *Interregional Input-Output Analysis* (n. 5), chapter 8, en J. Oosterhaven, 'On the plausibility of the supply-driven input-output model', *Journal of Regional Science* 29 (1989) 459–465. Dit laatste artikel is niet toevallig ook mijn meest geciteerde publicatie: 170 volgens *Harzing's Publish or Perish* op 23-2-2013.

⁸ Deze lijn is onrendabel omdat de financiële – en de milieukosten volledig in Nederland terecht komen, maar de baten vooral in Duitsland. Zie: J. Oosterhaven, 'De Betuweroute en 'Nederland Distributieland': Enkele kanttekeningen bij de economische onderbouwing', in: *De Betuweroute 'Zegen of Bedreiging'* (Tiel 1993) 133–138.

Zuiderzeelijn te schatten terecht bij de ruimtelijk economen (de sectie RE) van de RUG, die eerder had laten zien dit probleem wel aan te kunnen.⁹

Het probleem van de schatting van de indirecte effecten van infrastructuur lijkt op dat van de indirecte effecten van nieuwe grond(stoffen). Ook hier zijn de *voorwaartse aanbod-effecten* op de productie- en vestigingsbeslissingen van de afnemers/gebruikers van de nieuwe infrastructuur bepalend en niet de achterwaartse vraag-effecten op de toeleveranciers. Vraag-bepaalde IO-modellen zijn daarom niet bruikbaar. Wat nodig is, is een Ruimtelijk Algemeen Evenwichtsmodel (RAEM) waarin vraag en aanbod elkaar, via prijzen, wederzijds beïnvloeden. Aan het eind van de jaren negentig beschikte de ruimtelijke economie voor dit doel alleen nog maar over kleine, puur theoretische modellen, met niet meer dan twee regio's en niet meer dan twee sectoren, bekend onder het onjuiste etiket Nieuwe Economische Geografie (NEG).¹⁰ Op basis van het spelen met dat soort modelletjes had bij onderzoekers het idee post gevat dat de winst aan het ene einde van een nieuwe lijn altijd ten koste moest gaan van de regio aan het andere einde. Of de Zuiderzeelijn (ZZL) wel baten voor Noord-Nederland zou opleveren was volgens de NEG dus nog maar de vraag.

De bouw van het eerste operationele Ruimtelijk Algemeen Evenwichtsmodel voor Nederland, met ruim 500 gemeenten, 14 sectoren en zowel personen- als goederenvervoer door de sectie ruimtelijke economie van de RUG was daarom een wetenschappelijke doorbraak, met inhoudelijke gevolgen.¹¹ Dat eerste Ruimtelijk Algemeen Evenwichtsmodel toonde namelijk aan dat er tegen de verwachting in zowel aan het ene einde van de Zuiderzeelijn (de noordwestelijke Randstad), als aan het andere einde (Groningen), als in de tussenliggende regio's (Flevoland en Friesland) sprake zou zijn van positieve effecten. Achteraf ook logisch: bedrijven in deze regio's krijgen door de Zuiderzeelijn immers personen- en goederenvervoersvoordelen op elkaar markten, ten koste van bedrijven in de rest van het land, die ogenschijnlijk niets met de Zuiderzeelijn te maken hebben omdat ze er geen gebruik van zullen maken. Alleen door dit eerste operationele Ruimtelijk Algemeen Evenwichtsmodel was het mogelijk om tot dit inzicht komen en dat ook te kwantificeren.

In beide hierboven besproken voorbeelden leidde een verschuiving in de aard van de beleidsvragen, van vraag- naar aanbodstimulering, dus tot een belangrijke innovatie.

Lastig onderzoek leidt soms tot miljarden

Niet alleen de wetenschap profiteerde meer van de tweezijdige relatie dan door Melis & Molema geschetst, ook de geografische omgeving profiteerde meer. Begin jaren negentig liep het stimuleringsprogramma Integraal Structuur Plan (ISP) voor Noord-Nederland af. Duidelijk was dat het Rijk geen nieuw programma zou starten dat alleen gemotiveerd zou worden vanuit het wegwerken van achterstanden. Er moest in de eerste plaats sprake zijn van een substantiële regionale bijdrage aan de nationale ontwikkeling. Die fundamentele

9 Zie voor de eerdere studie: G.H.M. Evers, P.H. van der Meer, J. Oosterhaven & J.B. Polak, 'Regional impacts of new infrastructure: A multi-sectoral potentials approach', *Transportation* 14 (1987) 113–126. Zie voor de Zuiderzeelijn studie: J.P. Elhorst, T. Knaap, J. Oosterhaven, W.E. Romp, T.M. Stelder & E. Gerritsen, *Ruimtelijk Economische Effecten van Zes Zuiderzeelijn Varianten* (Groningen 2000).

10 Zie voor een toegankelijk overzicht van de NEG: J. Oosterhaven, *Concentratie versus Spreiding. Over oude concepten, nieuwe theorie en krimp* (Groningen 2010).

11 T. Knaap en J. Oosterhaven, 'Het eerste ruimtelijke algemene evenwichtsmodel voor Nederland, met resultaten voor de magneetweefbaan Schiphol-Groningen', *Maandschrift Economie* 65 (2001) 89–107.

beleidsverandering vormde de inspiratie voor het opstellen van het *kwart miljoen scenario* door de sectie ruimtelijke economie van de RUG.

De onderzoeksvraag was: wat zijn de *netto nationale baten* van een kwart miljoen minder banengroei in de Randstad en een kwart miljoen meer banengroei in het Noorden. De conclusie was dat er inderdaad netto baten zouden zijn. Deze zouden vooral bestaan uit netto nationaal minder congestie, uit meer natuur en milieu waar dat het meest schaars is, uit lagere kosten voor infrastructuur en bedrijfsterreinen, en uit meer ruimte voor internationale bedrijvigheid in de Randstad. Melis & Molema geven een goede samenvatting van de maatschappelijke impact van deze studie, maar missen de cruciale rol van het symposium dat de ruimtelijk economen in 1996 over hun scenario in Utrecht organiseerden.¹² Op dat symposium verzuchte de toenmalige minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), geprikkeld door de presentatie van de voordelen, of het niet ten minste nog ergens in Nederland ‘rustig’ zou mogen blijven. Dat leidde tot een storm van noordelijke verontwaardiging.

Het toenmalige Kabinet dacht die storm te bezweren met de commissie Langman, maar die stelde een zeer fors beleidsprogramma voor, ad tien miljard gulden over tien jaar.¹³ Verrassend was dat het idee dat het Noorden zou kunnen helpen bij de ontlasting van de Randstad totaal niet is terug te vinden in het desbetreffende rapport. De commissie schatte vermoedelijk in dat die argumentatie in Den Haag geen welkome boodschap zou zijn. In plaats daarvan bevat het voorwoord van oud-minister H. Langman de zinsnede ‘Het is opmerkelijk dat de ‘motor van onze nationale welvaart’, de Randstad, kennelijk onvoldoende toegevoegde waarde voor de overheid genereert om de investeringen aldaar te financieren, en dat voor die financiering een beroep op de ‘achtergebleven gebieden’ moet worden gedaan.’¹⁴ Het rapport leidde na een jaar politiek overleg met ‘Den Haag’ tot het *Kompas voor het Noorden*, een stimuleringsprogramma van zes miljard voor zes jaar, exclusief de kosten voor een Zuiderzeelijn. Het was een programma dat zonder het kwart miljoen scenario, of niet, of niet in die omvang tot stand zou zijn gekomen.¹⁵

Een tweede *maatschappelijke kosten-baten analyse* van de ruimtelijk economen van de RUG leverde het Noorden iets vergelijkbaars op. Weer speelde één van de totaal zes in het kader van de bijzondere leerstoel van Oosterhaven door de sectie Ruimtelijke Economie georganiseerde symposia een belangrijke rol. Het onderwerp van het symposium in 2000 waren de verschillende effecten van het aanleggen van een Zuiderzeelijn tussen Schiphol en Groningen. Op dezelfde dag dat het symposium plaatsvond brachten de Ministeries van V&W en EZ een persbericht uit met de zeer negatieve uitkomsten van de, nog niet door de desbetreffende begeleidingscommissie goedgekeurde Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse van het toenmalige Nederlandse Economische Instituut (NEI).¹⁶ Daarop besloten

12 J.P. Elhorst (red.), *Ruimte te over, ruimte tekort, woord en weerwoord* (Groningen 1996).

13 Commissie Langman, *Ruimtelijk-Economisch Ontwikkelingsperspectief Noord-Nederland* (Den Haag 1997).

14 Ibidem.

15 Zie voor een samenvatting van het scenario en het daarop volgende debat: F.J. Sijtsma, J.P. Elhorst, J. Oosterhaven, T.M. Stelder & D. Strijker, ‘Samenhang tussen welvaart van centrum en periferie’, in: J.N.H. Elerie & P.H. Pellenberg (red.), *De welvarende periferie* (Groningen 1998) 49–58.

16 Zie: NEI, *KBA van een snelle verbinding naar het Noorden* (Rotterdam 2000).

Elhorst en Oosterhaven, beiden lid van die commissie, een betere Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse toe te voegen aan het verslag van dat symposium.¹⁷

Het verschil met de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse van het Nederlandse Economische Instituut was dat veel meer baten werden gekwantificeerd in plaats van ze als *pro memorie* posten op te nemen, terwijl een aantal andere baten niet systematisch werden onderschat. Uit de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse van de RUG bleek dat de snelste en duurste variant niet de slechtste variant was, maar juist de beste – maatschappelijk nog net rendabele – variant. De belangrijkste reden is dat de snelste variant tot de grootste verbetering in het functioneren van de betrokken regionale arbeids- en woningmarkten leidde en daarom ook tot de grootste nationale werkgelegenheidswinst. Het gevolg was dat de ophanden zijnde politieke beslissing om helemaal geen Zuiderzeelijn aan te leggen werd uitgesteld. In plaats daarvan werd besloten dat de onderzoekers er eerst maar eens samen uit moesten zien komen. Dat leverde voor de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse van de RUG een wat andere volgorde van de zes varianten op, maar de magneetzweefbaan bleef de beste, net rendabele variant. De Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse van het Nederlandse Economische Instituut moest fors naar boven worden bijgesteld, vooral voor de magneetzweefbaan variant, maar zij bleef negatieve uitkomsten opleveren.¹⁸ Dit leidde er jaren later toe dat bij de bepaling van de *compensatie* voor de uiteindelijke beslissing de Zuiderzeelijn toch niet aan te leggen, de dure magneetzweefbaan de referentie werd en niet de goedkope intercity variant.¹⁹ En dat leverde het Noorden een ruime 1,5 miljard euro meer compensatie op, dan zonder de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse van de RUG het geval zou zijn geweest.

Conclusie

In het geval van de ruimtelijk economen van de RUG was de tweezijdige relatie tussen wetenschap en regio in beide richtingen sterker dan door Melis & Molema geschetst, terwijl deze relatie in de loop der tijd nog sterker werd. Wellicht mede door de opheffing van de Economisch-Technologische Instituten en de Federatie van Noordelijke Economische Instituten groeide het onderzoek in de ruimtelijke economie aan de RUG van dat van die ene persoon Oosterhaven in het begin van de jaren zeventig tot een kleine tien personen bij de sectie ruimtelijke economie aan het begin van de jaren 2000. Behalve dat de relatie sterker was en sterker werd dan door Melis & Molema geschetst, kan er bovendien ook van een *circulariteit* in de relatie tussen wetenschap en regio worden gesproken. De maatschappelijke impact van de beide hierboven besproken Maatschappelijke Kosten-Baten Analyses leidde er op haar beurt immers weer toe dat aan de sectie ruimtelijke economie werd gevraagd de aanvulling op de officiële Leidraad voor het schatten van de indirecte baten in

17 Zie voor het verslag van het symposium: J. Oosterhaven & D. Strijker, *Effecten Magneetzweefbaan Randstad – Noord-Nederland* (Groningen 2001). Zie pp. 139–154 daarin voor de RUG-MKBA. Zie ook: J. Oosterhaven en J.P. Elhorst, 'De onzekere kosten en baten van de Zuiderzeelijn', *Economisch Statistische Berichten* 86 (2001) 102–105.

18 Zie voor een samenvatting en evaluatie van deze exercitie: J. Oosterhaven en J.P. Elhorst, 'Repliek: Indirecte effecten in de Zuiderzeelijn KBA's. The devil is in the detail', *Tijdschrift Vervoerswetenschap* 39 (2003) 12–17.

19 Bij die beslissing speelde de commissie Duivesteijn, die zowel de Betuwelijn als de ZZL onderzocht, een wetenschappelijk en politiek dubieuze rol. Zie: J. Oosterhaven en J.P. Elhorst, 'Zuiderzeelijn, mainports en Duivesteijn', *Rooilijn* 38 (2005) 373–378.

Maatschappelijke Kosten-Baten Analyses te schrijven.²⁰ En dat leidde weer tot het verzoek van de Partij voor het Noorden om de beleidsconsequenties van al het onderzoek van de sectie ruimtelijke economie eens op een rijtje te zetten.

De kern van de beleidsmatige conclusie van dat op een rijtje zetten is de aanbeveling om de *marktimperfecties* op alle ruimtelijk belangrijke markten, zoals de arbeidsmarkt, de woningmarkt, de grondmarkt en de vervoersmarkt, nu eens echt grondig aan te pakken.²¹ De krimpproblemen in verschillende perifere regio's zouden daardoor wel eens vanzelf kunnen verdwijnen en dat is een wetenschappelijk onderbouwde conclusie met opnieuw een grote maatschappelijke betekenis.²²

20 Voor een samenvatting, zie: J. Oosterhaven, J.P. Elhorst, A. Heyma en C.C. Koopmans, 'Indirecte Effecten Infrastructuur: Aanvulling Leidraad OEI', *Tijdschrift Vervoerswetenschap* 41 (2005) 2–12.

21 Van een marktimperfectie is sprake is de marktprijs van een goed of dienst geen goede afspiegeling is van de maatschappelijke kosten van het produceren/consumeren ervan. Dat is het geval als er bijv. belangrijke milieueffecten zijn of als er sprake is een monopolievorming.

22 J. Oosterhaven, *Ruimtelijk Beleid: verder concentreren of liever spreiden en hoe dan?* (Groningen 2012).

In antwoord op professor Oosterhaven

MARIJN MOLEMA* & KORRIE MELIS**

De replek van professor Oosterhaven heeft ons in een buitengewone positie geplaatst. Weinig historici krijgen de mogelijkheid om direct met hun onderzoeksobject in discussie te gaan. Het is tegelijkertijd een evenwichtsoefening tussen het perspectief dat Oosterhaven inneemt en onze eigen, wetenschaphistorische stelling. In onze analyse voor *Studium* hebben we ons gericht op de relatie tussen de Rijksuniversiteit Groningen en de regio. Hiervoor hebben wij enkele voorbeelden aangehaald om onze stelling te versterken: de socioloog C.D. Saal en de econoom J. Oosterhaven. Bij Oosterhaven hebben wij ons willen beperken tot zijn vroege betrokkenheid bij het regionaal-economisch onderzoek. Dit betreft vooral de jaren zeventig van de twintigste eeuw en specifiek zijn vroege werk aangaande de regionale input-output modellen. Beperkte ruimte noopt tot een scherpe focus; voorbeelden moeten beperkt en strategisch ingezet worden. Daarbij is de illustratieve kracht voor onze stelling belangrijker dan een volledige beschrijving van iemands carrière.

Oosterhaven merkt op dat wij onder andere de studie naar de inpoldering van vierduizend hectare voor de kust van Noord-Friesland buiten beschouwing hebben gelaten. Deze studie stellen wij niet aan de orde, omdat deze kwestie nauwelijks een rol speelde in het debat over regionale ontwikkeling. Het achterwege laten heeft dus niets van doen met onze

* Hogeschool Windesheim, Lectoraat Area Development. E-mail: am.molema@windesheim.nl.

** Hogeschool van Arnhem en Nijmegen, Kenniscentrum Publieke Zaak. E-mail: korriemelis@gmail.com.

onnauwkeurigheid aangaande Oosterhavens carrièreverloop, iets wat voor ons overigens geen ‘bijzaak’ is. Deze fout verbetert professor Oosterhaven gelukkig. Voor onze misser aangaande Oosterhavens functies kunnen we enkel verzachtende omstandigheden aanhalen: noot 4 van Oosterhavens repliek laat veel fluctuaties zien in zijn exacte betrokkenheid bij de Federatie van Noordelijke Economische Instituten (FNEI). Fluctuaties die ons overigens doen denken aan de onzekere positie van huidige jongeren op de academische arbeidsmarkt, maar dat terzijde.

Tenslotte is onze concentratie op Oosterhavens vroege werk verbonden met historische distantie. In de laatste tien jaar van Oosterhavens onderzoek speelde de Zuiderzeelijn een grote rol, zoals hij zelf ook schetst. Op dit moment is het stof van het Zuiderzeelijn-debat nog lang niet neergedaald. Er blijft discussie over de compensatiegelden, die zijn uitgesmeerd over lokale projecten waarvan de bijdrage aan regionaal-economische ontwikkeling openlijk bekritiseerd wordt. Ondertussen staat een serieuze discussie over spoorverbinding tussen bijvoorbeeld Groningen, Drachten en Heerenveen nog zeker tien jaar *on hold* door een verwijzing naar diezelfde compensatiegelden. Het Noorden heeft voorlopig zijn aandeel gehad, zo luidt de onuitgesproken consensus in Den Haag. Volgens ons hebben noordelijke politici te lang ontkend dat er gewoon geen draagvlak voor de Zuiderzeelijn was en heeft ook Oosterhaven een rol gespeeld in dit proces. Dit maakt het Zuiderzeelijn onderzoek te recent en te politiek als illustratie voor onze stelling dat er een tweezijdige relatie bestaat tussen wetenschap en de regionale context. De repliek van professor Oosterhaven levert (als ego-document) overigens wel een mooie bijdrage om de casus Zuiderzeelijn in de toekomst alsnog uit te pluizen.