



## Kistkalveren

**Auteur(s):**

Jonkhoff, W.

**Verschenen in:**

ESB, 84e jaargang, nr. 4230, pagina 845, 19 november 1999

**Rubriek:**

Van de redactie

**Trefwoord(en):**

**Zestien miljoen Nederlanders wonen op zes procent van ons grondgebied en werken op 2,6% daarvan, aldus minister Jorritsma tijdens een recente speech <sup>1</sup>. Ze voegde eraan toe dat burgers zich hoe langer hoe meer afvragen waarom ze binnen krappe VINEX-locaties als kistkalveren op elkaars lip moeten zitten.**

Waarlijk, zulke plekken zijn betreuenswaardige woonoorden. Gelukkig is er een Nyfer-rapport dat aangeeft dat de aanleg van een zweefreintraject van Amsterdam naar Groningen, samen met een zweefreintraject in de Randstad, veel mensen van die Randstad naar Noord-Nederland zal doen verhuizen <sup>2</sup>. De 'kritische grens' van 45 minuten reistijd wordt onderschreden, zodat het aantrekkelijk wordt in Noord-Nederland te wonen en in de Randstad te werken. Een prachtig plan: het Noorden is relatief onbebouwd en de Randstad kampt met congestie. Daarbij eist de Nederlander steeds meer vierkante meters, zodat het Noorden een goede plaats is om het percentage bebouwde grond fiks te verhogen. En er kan iets gedaan worden aan de *mismatch* tussen het hoge aantal onvervulde vacatures in het Westen en de hoge werkloosheid in het Noorden.

De centrale doelstellingen zijn in het Nyfer-rapport zijn gebaseerd op de problemen in de Randstad. De vraag of het Noorden is gebaat bij zo'n project verdient echter ook aandacht.

In principe zou de nieuwe infrastructuur Noord-Nederland agglomeratievoordelen kunnen opleveren. Dit lijkt echter niet waarschijnlijk. Noord-Nederland vertoont alle kenmerken van een perifeer gebied; de aldaar gevestigde bedrijven zijn vaak lagere divisies van grotere ondernemingen met een hoofdkantoor in de Randstad, of zijn er in de jaren zeventig kunstmatig gevestigd. De economische bedrijvigheid wordt er voor een relatief groot deel gekenmerkt door producten in latere fasen van de levenscyclus, die het moeten hebben van de concurrentie op prijs <sup>3</sup>. Rationalisering verlaagt er de werkgelegenheid. Kenniscentra zijn schaars, en de bindingen met het achterland marginaal.

Agglomeratievoordelen zijn, ondanks congestieproblemen en gebrek aan vestigingsruimte, nog stevig in handen van de Randstad. Hier worden meer producten gemaakt die nog vooraan in hun levenscycli zijn, en daarom meer op product-karakteristieken kunnen concurreren. De aantrekkingskracht van het dicht bij kenniscentra, afnemers en toeleveranciers zitten is groot. Die kracht wordt niet alleen beïnvloed door fysieke afstand, maar ook de 'mentale atlas' van ondernemers in het Randstedelijke. Op deze kaart ligt Noord-Nederland verder weg dan Hamburg <sup>4</sup>, zodat extra economische bedrijvigheid vooral zal worden gecreëerd in de grote stedelijke gebieden aan weerszijden van Noord-Nederland.

Bovendien is het de vraag of agglomeratievoordelen het enige vestigingsmotief voor bedrijven zijn; de belangrijkste centra van economische activiteit in Nederland en Europa bijvoorbeeld zijn nu niet essentieel verschillend van 700 jaar geleden. Dat duidt erop dat geografische factoren evenzeer bepalend zijn voor de locatiebeslissing als de voordelen van het bij elkaar kruipen. Een Zuiderzeelijn aanleggen, of het nu een spoorlijn, een HSL, een zweefbaan of een achtbaan is, laat bedrijven koud.

Anders is het gesteld met het vestigingsmotief van gezinnen. Die willen best in het landelijke gebied boven Zwolle wonen - het Noorden heeft een comparatief voordeel in stilte en rust hoog te houden, terwijl de Randstad, afgezien van urbaan gevoel in de binnensteden, een kakofonie van ophopend blik, spiegelglas en beton vormt. Wonen in het Noorden en werken in het Westen zou een logische consequentie van de veranderende woonpreferenties van de Nederlander zijn.

Wegen de voordelen in het Westen op tegen de nadelen in het Noorden? De waarde van leegte is niet bekend, maar zou best hoog kunnen zijn. Het percentage bewoonde grond waar minister Jorritsma op doelt laat recreëren buiten beschouwing - maar sommige mensen vinden het al vervelend om anderen tegen te komen in het bos. Het percentage grond dat gebruikt wordt ligt dus hoger, en wijst op het bestaan van een ruimteprobleem. Een zweefrein vermindert de leegte en leidt tot intensiever gebruik van gecultiveerde grond. Bovendien leidt de zweefrein tot extra mobiliteit in het Noorden, door de noodzakelijke voorafgaande toevoer van personen. Dit kan gezien het ijle wegennet aldaar, voor congestieproblemen zorgen. Op nationaal niveau kan dat niet de bedoeling zijn; de drukte wordt slechts verplaatst en levert de kistkalveren enkel een nieuwe, Noordelijke, kist.

Ook levert de zweefrein geen bijdrage aan een structuurverbetering in het Noorden. De verplaatste kistkalveren wacht daarmee evenmin een beter gevulde trog. Het bevrijde kistkalf is daarmee een dode mus

1 <http://info.minez.nl/speeches99>

2 Nyfer, *Sporen van vooruitgang*, 1999, blz. 9-10.

3 Zie C. Karlsson en K. Larsson, Product and price competition in a regional context, *Paper of the Regional Science Association*, Volume 69, blz. 83-99.

4 Zie P.H. Pellenburg, Groningen: regional capital of the Northern Netherlands, seeking a new identity, in: P. Kooij en P.H. Pellenburg (red.), *Regional capitals - past, present and prospects*, Van Gorcum, Assen, 1994,