

Naar de rand van de Randstad

De economie globaliseert, Europa wordt één en ondertussen lijkt de aandacht voor regionale economie juist toe te nemen. Bij bedrijven en overheid bestaat veel aandacht voor de economische ontwikkeling op regionaal niveau en de mogelijke verklaringen hiervoor. Onlangs is een bundeling van dergelijk onderzoek verschenen onder de titel *Nederland is meer dan de Randstad*¹.

Wanneer gekeken wordt naar de toegevoegde waarde van de bedrijven dan blijkt dat de Randstad nog steeds aan betekenis inboet. Vooral de groei in de zuidvleugel (Den Haag, Rijnmond) is tussen 1987 en 1993 achtergebleven, terwijl de ring rond Amsterdam (met Schiphol) en Utrecht het boven-gemiddeld goed doen. Het omliggende gebied (Flevoland, Gelderland en Noord-Brabant) vertoont ook een flinke groei, waardoor de Randstad met grote delen van de oostelijke en zuidelijke provincies één groot kerngebied wordt². De laagste groei komt voor aan de rand van Nederland: in Groningen, Limburg en Zeeland. Overigens is zo'n ontwikkeling ook zichtbaar bij de woningbouw: de woningvoorraad ten Oosten, Noord-oosten en Zuidoosten van de Randstad groeit relatief sneller dan die in de Randstad zelf.

Crisis in de Randstad? Nader onderzoek naar de demografie van bedrijven leert, dat dat wel meevalt. In de Randstad worden juist méér nieuwe bedrijven opgericht dan in andere regio's. Ook is de Randstad populair als vestigingsplaats voor (hoofdkantoren van) buitenlandse bedrijven. Alleen, er worden ook veel bedrijven opgeheven en het migratiesaldo is negatief. Zo heeft Zuid-Holland haar positie als grootste bedrijvenexporteur tussen 1988 en 1993 verder versterkt. De uitwaaiing van de Randstad lijkt het patroon van 'corridors' te volgen: geconcentreerd langs transportassen tussen stedelijke gebieden (denk aan Utrecht - Arnhem of Dordrecht - Breda).

Om het geschetste patroon te kunnen verklaren en naar waarde te schatten, wordt onderscheid gemaakt tussen de produktiestructuur en het produktiemilieu van een regio. De sterke positie van de Randstad hing lange tijd samen met de specialisatie in de groeiende dienstensector. In de afgelopen tien jaar hebben regionale specialisaties echter aan belang inboet, en dat is een belangrijke verklaring voor de relatief sterke ontwikkeling van de regio's buiten de Randstad. Op mogelijke oorzaken hiervan wordt in het boek niet ingegaan: heeft dit te maken met een veranderend consumptiepatroon in de regio, waarin diensten belangrijker zijn geworden? Of is de regio aantrekkelijker geworden als vestigingsplaats voor (nationale of internationale) dienstverleners? Deze laatste verklaring houdt verband met een afnemende waardering voor het produktiemilieu in de Randstad. Bedrijven die naar het omliggende gebied verhuizen, doen dat vaak vanwege de ruimere beschikbaarheid van (bedrijfs)ruimte en de betere bereikbaarheid. Daarnaast kan de kwaliteit van de omgeving een rol

spelen, net als bij de keuze van een woonplaats. Volgens de auteurs kan de betekenis hiervan toenemen, als communicatietechnologie fysieke bereikbaarheid voor sommige bedrijven minder belangrijk maakt.

Wat betekent deze ruimtelijke ontwikkeling voor het beleid? Ten eerste is er het ruimtelijk-economisch beleid, gericht op het creëren van een produktiemilieu waarin bedrijven goed gedijen. In de nota *Ruimte voor regio's* wordt bovenstaande ontwikkeling als uitgangspunt genomen: de Randstad wordt samen met Oost- en Zuid-Nederland aangeduid als economisch kerngebied. Waar de (verwachte) vraag naar bedrijfsterreinen het aanbod overtreft, wordt gepleit voor vergroting van het aanbod. Echter, ook wonen, recreëren, transport en milieu vragen om ruimte. Om de claims tegen elkaar af te wegen, is ordening nodig. Het ruimtelijke-ordeningsbeleid, jaren geleden verwoord in de 'VINEX', bepleit juist concentratie van wonen en werken in stedelijke gebieden, zowel in als buiten de Randstad. Zo kan de mobiliteit van personen afnemen en blijft er buiten de steden ruimte voor bij voorbeeld natuurontwikkeling. Dit beleid lijkt nu enigszins 'ingehaald' door de veranderende vestigingsvoorkeuren van mensen en bedrijven. De uitvoering gaat moeizaam (het kost tijd en geld om locaties rond de bestaande steden te ontwikkelen), en ondertussen zoeken mensen en bedrijven de rand van de (Rand)stad op.

Het valt dus niet mee, om de ruimtelijke ontwikkeling van bovenaf te ordenen³. Toch blijft dat nodig om ruimteclaims tegen elkaar af te wegen. Als de hierboven beschreven ontwikkeling doorzet zal met name in de randgebieden een grote druk op de ruimte ontstaan. Dat vormt een bedreiging voor de kwaliteit, die immers voortkomt uit de beschikbaarheid van ruimte voor een goede bereikbaarheid, huisvesting en recreatie (natuur!). Ruimtelijke-ordeningsbeleid met aandacht voor de motieven van mensen en bedrijven zou kunnen bestaan uit de concentratie van bedrijvigheid en (in mindere mate) woningbouw rond de transportassen, en bescherming van de omgeving ertussen. Daarnaast lijkt het raadzaam om te trachten de aantrekkelijkheid van wonen en werken in de Randstad te vergroten. Dat kan door revitalisering van de oude steden, maar ook lijkt het de moeite waard om te onderzoeken of het Groene Hart hiervoor beter gebruikt kan worden, bij voorbeeld door meer mogelijkheden voor recreatie te bieden.

E.S. Pelle

1. W. van der Velden en E. Wever (red.), *Nederland is meer dan de Randstad*, Van Gorcum, Assen, 1995, 212 blz., f. 37,50.
2. Een gelijkaardig patroon blijkt ook uit de studies van TNO/INRO en NEI. Zie: *Nederland economisch steeds homogener*, *Het Financieele Dagblad*, 22 september 1995.
3. H. Priemus et al illustreren dit met een ander voorbeeld (blz. 151) "Dat het Groene Hart voor woningbouw wordt gespaard kunnen we alleen in regeringsnota's lezen".

