

Van knooppunt naar corridor

I.J. Boeckhout, J.C.T.M. Doorakkers en A.W. Verkennis*

Enkele jaren geleden heeft het kabinet stedelijke knooppunten aangewezen, die een voortrekkersrol zouden moeten vervullen in de steeds meer door internationale concurrentie bepaalde economische ontwikkeling. Het merendeel van de stedelijke knooppunten blijkt echter nog meer regionaal dan internationaal georiënteerd te zijn. Bovendien is er weinig onderlinge samenhang en afstemming van ontwikkelingsplannen. Met de in dit artikel gepresenteerde corridorbenadering beogen de auteurs regionale ontwikkelingsplannen en internationaal-economische trends meer op een lijn te brengen.

In de *Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra* (VI-NEX, 1990) heeft het vorige kabinet dertien stedelijke knooppunten aangewezen, die een voorkeursbehandeling zouden krijgen bij de vestiging van hoogwaardige voorzieningen, de planning van verkeers- en vervoersvoorzieningen, de aanleg van infrastructuur enz. De stedelijke knooppunten zijn geselecteerd omdat zij de beste uitgangspositie zouden hebben in de internationale concurrentiestrijd. De aangewezen knooppunten zijn vervolgens uitgenodigd om profiel-schetsen op te stellen van de gewenste toekomstige economische ontwikkeling. Tevens moesten zij aangeven welke strategische projecten zij noodzakelijk achten om de economische ontwikkeling te bevorderen.

Inmiddels zijn de profielschetsen opgesteld. Voor het merendeel blijken deze gericht te zijn op een beperkt aantal, veelal dezelfde, bedrijfssectoren. Ook de keuze van strategische projecten vertoont opvallende overeenkomsten. Het gevaar van een onderlinge concurrentiestrijd is dan ook van meet af aan aanwezig geweest. Bovendien blijken de meeste knooppunten toch nog voornamelijk regionaal georiënteerd te zijn.

Om de internationale dimensie en de onderlinge economische samenhang nadrukkelijk te betrekken bij de ontwikkeling van de Nederlandse steden en regio's hebben de Vereniging VNO-NCW en het NEI vorig jaar een alternatief ontwikkeld: de corridorbenadering. Cruciaal in deze benadering is dat de vraag naar typen vestigingsmilieus vanuit een internationaal economisch perspectief wordt gezien. Bovendien wordt de ontwikkeling van regio's en steden niet geïsoleerd beschouwd, maar wordt uitgegaan van onderlinge samenhang en afstemming¹.

In dit artikel wordt de corridorbenadering nader uitgewerkt. Tevens wordt bekeken hoe deze benadering zich verhoudt tot de recent uitgebrachte EZ-nota

Ruimte voor regio's, waarin het ruimtelijk-economisch beleid tot 2000 wordt uiteengezet.

Globalisering

Tot voor kort werd internationale concurrentie vooral gezien als Europese concurrentie. De kwaliteit van de fysieke omgeving (met name bereikbaarheid, arbeidsaanbod en leefomgeving) was daarbij een belangrijk concurrentie-instrument. Door de toenemende globalisering, waardoor met name arbeidsintensieve productie- en dienstverlenende activiteiten uit West-Europa wegtrekken, zijn kostenfactoren (bij voorbeeld loonkosten en fiscale regelingen), echter weer in belang toegenomen. Voor de economische toekomst van West-Europa, en dus voor Nederland, is het daarom essentieel om hoogwaardige, kennisintensieve activiteiten te behouden dan wel aan te trekken. Vanwege de te verwachten vraagimpuls uit andere continenten, met name Azië, moeten deze activiteiten mondiaal opereren².

De aantrekkelijkheid van Nederland voor internationaal georiënteerde bedrijvigheid wordt vooral bepaald door de gunstige Europese ligging, de aanwezigheid van enkele mainports (Schiphol, Rotterdamse haven), de internationale oriëntatie van de

* De eerste en laatste auteur zijn verbonden aan het Nederlands Economisch Instituut, Rotterdam, Divisie Regionale en Stedelijke Ontwikkeling. De tweede auteur is secretaris Ruimtelijke Ordening bij de Vereniging VNO-NCW te Den Haag. Het artikel is voor een belangrijk deel gebaseerd op het onderzoek *Ontwikkelingsstrategieën voor Nederlandse regio's en steden in internationaal perspectief* dat het NEI in 1994 in opdracht van VNO heeft verricht.

1. NEI, *Ontwikkelingsstrategieën voor Nederlandse regio's en steden in internationaal perspectief*, Rotterdam, 1994.

2. J.E. Andriessen en R.F. van Esch, *Globalisering: een zekere trend*, Ministerie van Economische Zaken, 1993.

(beroeps-)bevolking en de relatief gunstige verhouding tussen arbeidskosten en produktiviteit voor hoger opgeleiden. Daar staan zwakke punten als de beperkte omvang van de nationale markt, de ongunstige verhouding van arbeidskosten en produktiviteit voor laaggeschoolden, het beperkte aanbod van technisch personeel en de congestie in de Randstad tegenover³. Een en ander impliceert dat sommige economische activiteiten een gunstiger voedingsbodem in Nederland vinden dan andere.

Dragers van de Nederlandse economie

Bepalend voor de economische ontwikkeling in een bepaald gebied is de aanwezigheid van stuwende activiteiten. Stuwende activiteiten zijn activiteiten die vanwege hun internationale afzet inkomen genereren dat binnen Nederland c.q. de regio een spin off-effect heeft op andere, meer ondersteunende activiteiten. Deze ondersteunende activiteiten bieden veel werkgelegenheid, ook voor laaggeschoolden⁴. Bovendien zijn ze minder direct onderhevig aan internationale concurrentiekrachten.

Bij het begrip stuwende activiteiten moet niet uitsluitend aan industriële activiteiten worden gedacht. Binnen de huidige bedrijfsstrategieën en de daaruit voortvloeiende netwerkvorming (structureel en ad hoc) wordt het onderscheid tussen goederen en diensten steeds vager of, anders gezegd, neemt de samenhang tussen deze activiteiten toe. Het gaat bij het nader specificeren van de dragers van de economie dan ook niet om een keuze tussen dienstverlening of industrie, maar om internationaal opererende, kennisintensieve activiteiten. Of dit nu chemie, metaal of consultancy is, is minder relevant⁵.

Op basis van deze overwegingen, in combinatie met bewezen sterkten van de Nederlandse bedrijven, kunnen de volgende activiteiten als de (toekomstige) dragers van de Nederlandse economie worden aange-merkt⁶:

- a. hoogwaardige (glas-)tuinbouw, bloemen en aanverwante bewerkings-, kennis- en management-activiteiten;
- b. hoogwaardige, kennis- en kapitaalintensieve industriële productie voor de internationale markt;
- c. internationale transport- en distributie-activiteiten;
- d. internationale dienstverlening, met name 'producer services';
- e. exportgerichte 'leisure'-activiteiten.

In dit rijtje zijn de 'leisure'-activiteiten het meest speculatief. Echter, gezien de toename van de vrije tijd en de toenemende mogelijkheden die te technologie biedt op het terrein van vrijetijdsbesteding (zowel in de sfeer van amusement als meer educatief) mag hier een belangrijke groeiemarkt worden verwacht. Te denken valt aan de multimedia ontwikkelingen maar ook aan activiteiten à la Endemol, momenteel een belangrijk exporteur van 'leisure'-produkten. Ook toeristische attracties vallen onder dit begrip.

Gevolgen voor de ruimtelijke structuur

De hierboven genoemde activiteiten worden gekenmerkt door specifieke locatiepatronen⁷.

- De hoogwaardige (glas)tuinbouw, bloemen en aanverwante activiteiten zijn geconcentreerd in clusters. Alhoewel er beleidsmatige krachten werken in de richting van meer spreiding van deze activiteiten, lijken de bedrijven zelf toch meer voor een zekere mate van clustering te voelen. Hierbij zijn internationale vervoersmogelijkheden en veiligen belangrijke elementen. Naarmate deze activiteiten meer mondiaal opereren wordt de nabijheid van lucht- en zeehavens, met Schiphol en Rotterdam, belangrijker. Voor de bloementeel is met name de aanwezigheid van de Bloemenveiling Aalsmeer essentieel, meer nog dan de aanwezigheid van Schiphol. Het merendeel van de bloemen die door de lucht worden vervoerd vertrekt namelijk niet vanuit Schiphol, maar van Frankfurt, Keulen en Brussel.
- De hoogwaardige, kennis- en kapitaalintensieve industriële productie vertoont, mede vanwege de toenemende interbedrijfsrelaties, veel meer spreiding. Voor de internationaal opererende hoogwaardige industrie zijn (i) uitstekende internationale bereikbaarheid, (ii) een kwalitatief hoogwaardig arbeidspotentieel en (iii) ruimte van groot belang. De industriële activiteiten hebben zowel met veel aanvoer als veel afvoer te maken. Bij een steeds meer mondiale afzet is een goede bereikbaarheid via zeehavens van belang. Als de bedrijven niet noodzakelijkerwijs aan diep vaarwater gebonden zijn, gaat de voorkeur uit naar een locatie van waaruit Rotterdam goed bereikbaar is, maar waarbij bij voorbeeld Antwerpen als goed alternatief kan dienen. Dit leidt tot een patroon van vestiging in de nabijheid van de met de zeehavens verbonden hoofdtransportassen. 'Nabijheid' wordt door internationale bedrijven overigens vaak ruimer opgevat dan door nationale beleidmakers. In deze zin is bij voorbeeld Eindhoven 'nabij Rotterdam'. Zo bezien is het gebied dat enerzijds begrensd wordt door de as Rotterdam-Breda-Antwerpen, en anderzijds door de as Utrecht-Apeldoorn-Enschede potentieel het meest interessante gebied. Voor ruimte-extensieve activiteiten is Noord-Nederland een goed alternatief.
- Voor de internationale transport- en distributie-activiteiten geldt in grote lijnen hetzelfde als voor de industrie: goede verbindingen met zowel de mainports als met het Europese achterland zijn belang-

3. Zie onder andere BCI/NEI, *De relatie tussen Schiphol en de vestigingsplaats aantrekkelijkheid van de Randstad*, Nijmegen/Rotterdam, 1993.

4. Deze definitie wijkt af van de definitie die wordt gehanteerd in de EZ-nota *Ruimte voor regio's*; daarin worden alle industriële en dienstverlenende activiteiten als stuwend beschouwd.

5. Zie onder andere R. Normann en R. Ramirez, *Designing interactive strategy*, John Wiley and Son, Chicester, 1994.

6. Zie onder andere D. Jacobs en A. de Vos, Nederlandse meest concurrerende sectoren, *ESB*, 12 februari 1992; CPB, *De Nederlandse uitvoerprestatie sinds 1980*, Den Haag, 1993; NEI, *Internationaal concurrerend vestigingsmilieu revisited*, Rotterdam, 1994.

7. NEI, *Ontwikkelingsstrategieën voor Nederlandse regio's en steden in internationaal perspectief*, 1994.

rijk. De direct lucht- en/of zeehaven-gebonden activiteiten zullen daarbij direct rond de mainports gesitueerd moeten zijn. Voor het merendeel van de activiteiten, waaronder value added logistics, biedt echter een locatie in de richting van Zuid- dan wel Oost-Nederland voordelen. Vanwege de grote ruimtevrage en het belang van ongehinderde doorstroming hebben in de praktijk locaties buiten de grotere steden nogal eens de voorkeur.

- De internationale zakelijke dienstverlening heeft een uitgesproken voorkeur voor de grootstedelijke ambience. Vanwege het specifieke karakter van deze activiteiten, waarbij personen over de hele wereld reizen, is een locatie nabij Schiphol optimaal. De uitgroei van Schiphol tot mainport, met alle directe intercontinentale verbindingen die daarbij horen, is derhalve essentieel. Daarnaast is ook een uitstekende bereikbaarheid van Schiphol aan de landzijde geboden, zowel over de weg als per openbaar vervoer.
- Vanwege het nog vrij prille karakter van de export-gerichte 'leisure'-activiteiten is het welhaast onmogelijk om hier harde uitspraken over locaties aan te verbinden. Wel is duidelijk dat aansluiting op de meest geavanceerde telecom-infrastructuur alsmede goede internationale verbindingen door de lucht van groot belang zijn.

Het bovenstaande leidt tot het volgende beeld van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland:

- de mainports Schiphol en Rotterdam met hun stedelijk gebied en de aangrenzende tuinbouw- c.q. bloementeeltgebieden staan centraal voor de activiteiten genoemd onder a, c, d en waarschijnlijk e;
- de corridors vanuit de mainports richting Duitsland en België zijn zeer belangrijk voor de activiteiten genoemd onder b en c. Hierbij kunnen de volgende corridors worden onderscheiden:
 - Amsterdam/Rotterdam-Utrecht/Betuwe-Arnhem/Nijmegen (-Ruhrgebied);

- Rotterdam-Brabantse stedenrij-Venlo (-Ruhrgebied);
- Rotterdam-West-Brabant (-Antwerpen);
- Amsterdam-Utrecht-Den Bosch-Eindhoven (België);
- Amsterdam/Rotterdam-Amersfoort-Apeldoorn-Enschede (-Hannover);
- Eindhoven-Maastricht/Heerlen (-Luik/Ruhrgebied);
- Amsterdam-Lelystad-Noord-Nederland (-Noord-Duitsland);
- Amsterdam/Rotterdam-Amersfoort-Zwolle-Groningen-Nieuweschans (-Noord-Duitsland);
- het Westerscheldebekken.

Deze corridors zijn de (geografische) resultante van de keten van (potentieel) samenhangende stuwende economische activiteiten. Het gaat daarbij om gebieden met vele kilometers doorsnee, gekoppeld aan hoofdtransportassen voor verschillende vervoerwijzen. In de praktijk beslaan de corridors derhalve het grootste deel van de Stedenring Centraal Nederland. In Noord-Nederland gaat het om een relatief beperkt aantal stuwende activiteiten die bovendien redelijk verspreid over het gebied voorkomen.

Nederland van onderop

Tegenover het meer 'top down'-georiënteerde internationale perspectief kunnen de 'bottom up'-ontwikkelingsrichtingen van steden en regio's geplaatst worden. Deze geven aan hoe regionale en stedelijke overheden zelf hun kansen inschatten c.q. welke wensen zij gerealiseerd willen zien.

Analyse van de na te streven ontwikkelingsrichtingen van de verschillende regio's en stedelijke knooppunten levert het in tabel 1 weergegeven beeld op⁸. Opvallend is hierbij dat met name de stedelijke knooppunten zich in groten getale richten op de zakelijke dienstverlening. In een viertal gevallen wordt transport en distributie naar voren geschoven, terwijl de industrie er zeer bekaaid afkomt. Leeuwarden profileert zich overigens het meest uitgesproken. Het beeld van de regio's is wat dit betreft gelijkmatiger.

Worden de ontwikkelingsrichtingen vergeleken met de activiteiten waar Nederland in internationaal opzicht sterk in is (primaire sector, procesindustrie, transport en distributie (VAL) dan wel sterker moet worden (hoogwaardige industrie), en waar in de toekomst een belangrijk deel van het nationaal inkomen mee zal moeten worden verdiend, dan blijkt dat de stedelijke knooppunten (behalve Amsterdam en in mindere mate Rotterdam) zich voornamelijk richten op nationaal of zelfs regionaal georiënteerde activiteiten: de zakelijke dienstverlening. Dit beeld wordt nog scherper als ook de strategische projecten in de verschillende stedelijke knooppunten onder de loep genomen worden: de ontwikkeling van stationslocaties scoort hoog, zelfs bij steden die industrie als ontwikkelingsrichting noemen (Tilburg, Eindhoven).

Tabel 1. Ontwikkelingsrichting van stedelijke knooppunten en regio's

	Land- en tuinbouw	Industrie	Transport en distributie	Zakelijke dienstverlening	Toerisme
Stedelijke knooppunten	Leeuwarden	Eindhoven Enschede/ Hengelo Tilburg	Amsterdam Rotterdam Arnhem/ Nijmegen Enschede/ Hengelo	Amsterdam Rotterdam Den Haag Utrecht Arnhem/Nijmegen Groningen Maastr./Heerlen Breda Zwolle	Amsterdam
Regio's ^a	Noord-Holland (Aalsmeer)	Limburg Noord-Brabant	Noord-Brabant (West)		Zeeland Friesland
	Zuid-Holland (Westland)	Zeeland Flevoland	Limburg (Venlo) Flevoland		Limburg (Zuid) Flevoland
	Drenthe Flevoland Drenthe	Friesland			Flevoland Kustgebied

a. Regio's worden zowel functioneel als administratief afgebakend.

8. Zie de diverse profielschetsen van de stedelijke knooppunten alsmede de diverse regionaal-economische beleidsplannen van provincies en regio's.

Met andere woorden: het versterken van de internationale concurrentiepositie van de stedelijke knooppunten, waarvoor zij tenslotte zijn aangewezen, komt slechts ten dele in de aangegeven ontwikkelingsrichting tot uitdrukking en in nog mindere mate in de strategische projecten. Men mikt veel op hetzelfde, met projecten waarmee men zich internationaal gezien nauwelijks kan onderscheiden.

Vergelijkt men de middelgrote stedelijke knooppunten met soortgelijke steden in het buitenland, dan valt op dat de Nederlandse steden misschien wel al internationaal denken maar daar nog niet naar handelen: het merendeel van de buitenlandse steden richt zich duidelijk op stuwende industriële activiteiten⁹.

Nederlandse regio's richten zich wel meer op stuwende activiteiten. Echter, in internationaal perspectief nemen de Nederlandse regio's slechts een middenpositie in als het gaat om de aanwezigheid van industriële bedrijvigheid in de regio. Alleen Zeeland, Noord-Brabant en Limburg komen boven het Europese gemiddelde uit. Hiermee blijft Nederland sterk achter bij landen als Duitsland, het Verenigd Koninkrijk, Ierland en Oostenrijk¹⁰.

Integrale benadering

In een meer integrale benadering wordt het corridorconcept gecombineerd met de op lokaal niveau uitgezette ontwikkelingsrichtingen.

Het uitgangspunt daarbij is dat de stuwende activiteiten de dragers van de nationale economie zijn. Deze stuwende activiteiten hangen onderling samen. De corridors zijn meer dan gemiddeld aantrekkelijk (maar niet uitsluitend) als vestigingsplaats voor deze activiteiten. Binnen en tussen corridors bestaan aanbodverschillen, bij voorbeeld in termen van beschikbare ruimte, transportmodi, aanwezige kennis enzovoort. Het ruimtelijk economisch beleid moet meer aansluiten bij de ruimtelijk verschillende vraag-aan-

Kaart 1. Mainports, corridors en stedelijke knooppunten



■ mainport met stedelijk gebied
 ▤ corridor
 * stedelijke knooppunten

Tabel 2. Corridors, corridoronderdelen en stuwende kernactiviteiten

Gebied	Stuwende kernactiviteit
Mainports en regio	
Amsterdam/Schiphol	Transport en distributie internationale zakelijke dienstverlening "leisure" en toerisme
Rotterdam/haven	Transport en distributie havengerelateerde industrie
Corridors^a	
Amsterdam/Rotterdam-Utrecht/Betuwe-Arnhem/Nijmegen (-Ruhrgebied)	Transport en distributie (industrie)
Rotterdam-Brabantse stedenrij-Venlo (-Ruhrgebied)	Procesindustrie/industriële MKB/kennisintensieve industrie transport en distributie agricomplex
Rotterdam-West-Brabant (-Antwerpen)	Transport en distributie procesindustrie ^b
A'dam/Utrecht-Den Bosch-Eindhoven	Transport en distributie (kennisintensieve)industrie
A'dam/R'dam-Amersfoort-Apeldoorn-Enschede/Hengelo (-Hannover)	Moderne (kennisintensieve) industrie
Eindhoven-Maastricht/Heerlen (-Ruhrgebied)	transport en distributie Procesindustrie (zakelijk)toerisme
Amsterdam-Flevoland-Groningen (-Noord-Duitsland)	Transport en distributie agri-business ruimte-extensieve activiteiten
A'dam/Rotterdam-Amersfoort-Zwolle-Groningen (-Noord-Duitsland)	(Ruimte-extensieve) industrie agri-business
Westerscheldebekken	Havengerelateerde industrie

a. Voor twee van deze corridors wordt als voorbeeld een nadere karakterisering gegeven (tabellen 3 en 4).

b. Transport en distributie en industrie impliceert tevens de combinatie: Value Added Logistics (VAL). Ook voor de andere corridors waar zowel Transport en distributie als industrie genoemd worden geldt deze opmerking.

bod-combinaties. Dit vereist denken en handelen in termen van complementariteit, met name binnen de corridors. Zo kan vruchteloze concurrentie, en daarmee ondoelmatige overheidsinvesteringen, worden vermeden. Denk in dit verband aan de wildgroei van stationslocaties. Tussen (en deels ook binnen) de corridors kan en moet overigens zeer wel sprake zijn van gezonde concurrentieverhoudingen.

De combinatie van de corridorbenadering met de kwaliteiten van de regio's c.q. steden, zoals die door het regionale bedrijfsleven zijn aangegeven, leidt tot de in tabel 2 weergegeven ontwikkelingsvisie op de Nederlandse regio's. De mainports, corridors en stedelijke knooppunten zijn weergegeven in kaart 1.

Vanwege hun stuwende karakter zijn de aangegeven activiteiten te beschouwen als de 'core-business'. Dit houdt niet automatisch in dat ze, bij voorbeeld in termen van werkgelegenheid, de meest omvangrijke activiteiten zijn. Het zijn veeleer de activiteiten die de internationale kurk van de regionale economie (moeten) vormen.

De verschillen binnen en ook tussen de corridors zijn, zoals eerder gesteld, niet erg uitgesproken. Het gaat vooral om accentverschillen. Bovendien past het niet in het beeld van de regionale verantwoordelijk-

9. C.T.M. Groenewegen, *Middelgrote steden in Noordwest-Europa*, EUR/NEI, Rotterdam, 1994.

10. ERECO, *European regional prospects 1998*, Cambridge, 1994.

<i>Corridor-delen</i>	Rotterdam	West-Brabant	(→ Antwerpen)
<i>Core-business</i>	Transp. en distributie havengeb. industrie		
<i>Toelichting.</i> De T&D-functie van de mainport sluit goed aan op de reeds aanwezige kwaliteiten van het gebied ten zuiden ervan. Drechtsteden en West-Brabant hebben goede mogelijkheden op het gebied van de procesindustrie. Breda kan hier in afgeleide zin (handel, hoofdkantoren, ondersteunende diensten) van profiteren. Het achterland is hier zowel Antwerpen als Frankrijk.			
<i>Voorzieningen</i>	Weg, (diep-) water, pijpleiding (volimineus transport)		

Tabel 3. Corridor Rotterdam-West-Brabant (-Antwerpen) heid om 'top down' zeer specifieke activiteiten aan bepaalde regio's toe te delen. De geïntegreerde benadering moet derhalve vooral beschouwd worden als basis voor beleidsontwikkeling.

Ruimte voor regio's

De hier beschreven corridorbenadering heeft inmiddels reeds de nodige weerklank gevonden in het rijksbeleid. Zo is in de recent verschenen kabinetsnota *Ruimte voor regio's* veel terug te vinden van de corridorbenadering. Ook in deze nota worden de beide mainports gezien als een soort vertrekpunten. Vanuit de mainports wordt, via Oost- en Zuid-Nederland, te zamen aangeduid als economisch kerngebied, de aansluiting gerealiseerd met de belangrijkste economische concentraties in Duitsland, België en Frankrijk. Dit komt sterk overeen met de corridorbenadering zoals beschreven. Een verschil betreft het noorden van Nederland. In de corridorbenadering, die meer geïnspireerd is door samenhang dan door tegenstelling, worden er duidelijk meer mogelijkheden gezien voor Noord-Nederland. Dit vanwege aansluiting op de bestaande economische structuur en gezien de beschikbare ruimte (en de ruimteproblematiek in andere landsdelen) en de integratie van de Scandinavische landen (en op termijn mogelijk ook de Baltische landen) in de Europese Unie¹¹.

Om de potenties op verschillende plaatsen in de corridors voor de verdere ontwikkeling van bedrijvigheid waar te maken, moeten er in ieder geval voldoende en voldoende gevarieerde mogelijkheden voor bedrijfsvestiging zijn. Het alom dreigende gebrek aan ruimte voor economische activiteiten, staat

Tabel 4. Corridor A'dam/R'dam-Utrecht/Betuwe-Arnhem-Nijmegen (-Ruhrg gebied)

<i>Corridor-delen</i>	Amsterdam/ Rotterdam	Utrecht/ Betuwe	Arnhem- Nijmegen	→Ruhrg gebied
<i>Core-business</i>	transp. en distr.- havengeb. industrie	transp. en distr. industrie	transp. en distr. industrie	

Toelichting. Dit is de multi-modale corridor bij uitstek. Transport en distributie is derhalve de (voor Arnhem-Nijmegen met name toekomstige) core-business, waarbij het karakter van de activiteiten over de corridor verschilt. Rotterdam enerzijds en Arnhem-Nijmegen anderzijds kunnen elkaar als eertse en tweedelijns knooppunten goed aanvullen, en zijn vooral voor het meer volumineuze transport aantrekkelijk. In het middengebied (deel Groene Hart, Utrecht, Betuwe) is ruimte voor wat meer gespecialiseerde, aan de industrie gerelateerde transport en distributie. De stad Utrecht plukt de vruchten van de strategische ligging op deze corridor (en de corridor vanuit Amsterdam/Schiphol op het gebied van de nationaal verzorgende zakelijke dienstverlening, terwijl in de nabijheid een aantal kenniscentra zijn gevestigd). Het Ruhrg gebied is het natuurlijk achterland van deze corridor. Het is daarom van belang om de blik ook richting Duitsland te richten.

Voorzieningen Weg (A12/A15), water, spoor (volumineus transport)

in de nota *Ruimte voor regio's* dan ook terecht centraal¹². In het licht van het bovenstaande is het ook positief dat het bedrijfsomgevingsbeleid (BOB) wordt omgevormd tot een Stimuleringsregeling Ruimte voor Economische Activiteit (STiREA) en daarmee expliciet op deze ruimtelijke problematiek wordt gericht, en bovendien niet alleen wordt ingezet in de stedelijke knooppunten. Zonder aanvullende financiering is het evenwel de vraag of de beschikbare rijksmiddelen toereikend zijn om de acute ruimtenood te kunnen oplossen respectievelijk de oplossing te versnellen. Het is het dan ook eens te meer zaak alleen die strategische projecten te ondersteunen die op zowel regionaal als nationaal niveau de economische structuur versterken. Het is in dit verband raadzaam om de beperkte overheidsmiddelen bij voorrang in te zetten ten behoeve van projecten in de corridors. Een dergelijke uitspraak wordt in *Ruimte voor regio's* – nog? – niet aangetroffen.

Regionaal beleid

Ook op regionaal niveau zal dit raamwerk nader moeten worden uitgewerkt, in samenwerking tussen het regionale bedrijfsleven en de lagere overheden. In een aantal regio's is dit reeds in gang gezet. Dit dient te leiden tot gezamenlijk opgestelde regionale ontwikkelingsvisies. In zo'n ontwikkelingsvisie worden eerst de sterke en zwakke kanten van een regio in beeld gebracht, op grond waarvan vervolgens een strategie voor de economische ontwikkeling van de regio wordt bepaald. Bij deze strategie dient de aandacht primair op de stuwende kernactiviteiten te worden gericht, waarbij expliciet rekening wordt gehouden met ontwikkelingsmogelijkheden elders (complementariteit). Van daaruit kunnen concrete knelpunten worden aangepakt, bij voorbeeld ten aanzien van bedrijfsterreinen en infrastructuur, maar ook, zeker zo belangrijk, ten aanzien van kennisontwikkeling en -benutting.

Behalve het lange-termijnperspectief verdient ook de korte termijn nadrukkelijk aandacht. Uit de EZ-studie *Ruimte voor economische activiteit* blijkt dat in het merendeel van de onderzochte regio's (nagenoeg allemaal gelegen in de aangeduide corridors) urgente tekorten aan bedrijfsterreinen bestaan of op niet al te lange termijn te verwachten zijn. Essentieel is dat deze knelpunten voortvarend worden aangepakt. Dit lukt niet (alleen) door middel van het opstellen van regionale ontwikkelingsvisies. Hier ligt dan ook een belang voor zowel de verschillende overheden als het bedrijfsleven. Het oplossen en in de toekomst voorkomen van ruimtelijke problemen ten aanzien van economische activiteiten is van wezenlijk belang voor de internationale concurrentiepositie van Nederland als geheel en voor de verschillende Nederlandse regio's en steden in het bijzonder.

Sjaak Boeckhout, Jan Doorackers en Atze Verkennis

11. Zie in dit verband NEI, *Noord-Nederland: volop ruimte voor economische activiteiten*, Rotterdam, 1994.

12. Ministerie van Economische Zaken, *Ruimte voor economische activiteit*, Den Haag, 1994.