

Van stad naar regio

Van tijd tot tijd verschuift het accent in het regionaal-economische beleid. Groeikernenbeleid en 'gebundelde deconcentratie' waren de steekwoorden van de jaren zestig. In de jaren tachtig daarentegen stond de stad weer in het middelpunt van de belangstelling. Maar hoe voltrok zich de werkelijke ruimtelijk-economische ontwikkeling? Aan de hand van een vitaliteitsindicator heeft TNO geprobeerd een beeld te schetsen van de spreiding van economische activiteit in Nederland in de laatste tien jaar. Dit onderzoek heeft nog slechts een inventariserend karakter. Hier volgen enige uitkomsten aangevuld met mogelijke verklaringen.

Onder de naam 'Evita' heeft TNO een indicator ontwikkeld die een maatstaf is voor regionale bedrijvigheid¹. De indicator kan worden samengesteld door per bedrijf te kijken naar de ontwikkeling van investeringen, omzet en bedrijfsresultaat. Aldus ontstaat een rapportcijfer voor de vitaliteit van een bedrijf en na sommering ook voor een bedrijfstak of regio; voor regio's is de Evita-index bepaald voor 800 postcodegebieden. Werkgelegenheid valt buiten de indicator. Het kan dus voorkomen dat bedrijfstakken die slechts een gemiddeld rapportcijfer behalen, toch een sterke werkgelegenheidsontwikkeling kennen. Dit geldt bij voorbeeld voor de hout- en meubelindustrie en de zakelijke dienstverlening. Het omgekeerde is ook mogelijk: de voedings- en genotmiddelenindustrie bleek in de jaren tachtig zeer vitaal, maar de werkgelegenheid stagneerde. Dit neemt niet weg dat door de verfijnde opdeling van Nederland in 800 gebieden toch een indruk kan worden verkregen van de relatieve vitaliteit van stad en land.

De TNO-studie bevestigt ander onderzoek waaruit blijkt dat de groei van economische activiteit in belangrijke mate buiten de grote steden plaatsvindt². Vooral in zogenaamde stadsringen is sprake van grote bedrijvigheid. Een verklaring kan zijn dat de bereikbaarheid en presentatiemogelijkheden van 'zichtlocaties' langs de snelweg de aantrekkingskracht van rond de steden gelegen gebieden vergroten. Bovendien genieten bedrijven in een stadsring van de stedelijke agglomeratievoordelen, zoals de aanwezigheid van kenniscentra, een omvangrijke arbeidsmarkt en stedelijke voorzieningen, zonder de lasten van moeilijk toegankelijke binnensteden te hoeven ondergaan.

In de tweede plaats valt op dat in Nederland uitgestrekte vitale regio's voorkomen, vooral langs snel- en spoorwegen en vaak in aansluiting op de stadsringen. Er ontwikkelt zich een corridor van Schiphol naar Almere en vanaf de Utrechtse stadsring tot aan Den Bosch. Ook langs infrastructurele assen richting Duitsland komen regio's tot bloei. Toch is aanwezigheid van goede infrastructuur niet altijd doorslaggevend. In de 'zuidvleugel' van de Randstad zijn grote gebieden niet bovengemiddeld vitaal. En soms geeft het leefklimaat de doorslag, zoals bij de Utrechtse Heuvelrug waar veel zakelijke dienstverlening is gevestigd. Er kan worden geconstateerd dat

Nederland de trekjes krijgt van een 'urban field', waarin regio's steeds meer verstedelijken en aldus zorgen voor de aanwezigheid van voldoende arbeidskrachten. Mogelijk heeft ook de relatief kleinschalige en versnipperde structuur van Nederland de uitwaaiering van ondernemingen naar gebieden tussen de grote steden en buitenlandse agglomeraties bevorderd, omdat zo alle werkadressen makkelijker kunnen worden bereikt. De landelijke omgeving zorgt bovendien voor een aangenamer woon- en werkklimaat.

Ten derde zijn er vitale gebieden die relatief los staan van de rest. Enerzijds gaat het daarbij om centra met een tamelijk eenzijdige produktiestructuur, zoals Terneuzen in Zeeland of de industriële tuinbouw in het Westland. Anderzijds is sprake van regionale centra, zoals de noordelijke hoofdsteden, die een rol spelen als centrale koop- en werkstad in een relatief uitgestrekt gebied. Hier lijken de 'klasje' vestigingsfactoren de doorslag te geven, zoals ligging aan de monding van een rivier, aanwezigheid van natuurlijke hulpbronnen en de behoefte aan een centrale marktplaats voor aan- en verkoop van goederen of diensten.

De belangrijkste uitkomst van het rapport is de samenhang tussen infrastructuur en regionale ontwikkeling. Fysieke bereikbaarheid blijkt vaak een kritische randvoorwaarde voor vitale bedrijfsontwikkeling. Een gevolg hiervan is dat de zogenaamde groeikernen aan de rand van snelwegen voor ondernemingen dezelfde functie gaan vervullen als destijds voor de forens, namelijk een makkelijk bereikbare vluchthaven uit de overvolle stad, terwijl tegelijkertijd de binding met de stad behouden blijft en de bereikbaarheid van andere steden wordt vergroot. In dit spanningsveld dienen de grote steden zich te positioneren ten opzichte van de rest van de regio. Stad en regio zijn immers wederzijds afhankelijk. De centrumfunctie van de grote stad is een traditioneel gegroeid comparatief voordeel, dat ten behoeve van de regio moet worden ontsloten. Het ligt voor de hand dat de regio daar ook aan meebetaalt, maar de bestuurlijke versnippering verhindert dat vaak; ook al zijn door de toenemende economische dynamiek de middelen wel aanwezig.

Bij ruimtelijk-economisch beleid heeft het niet zoveel zin meer om alleen naar de grote steden te kijken. Economische activiteit vindt in toenemende mate plaats in de regio rondom de stad. Benutting van het potentieel van stad en regio heeft de meeste kans van slagen als de bestuurlijke en economische structuur meer met elkaar in overeenstemming worden gebracht.

T.P. van Walderveen

1. INRO-TNO, *De vitaliteit van het Nederlandse bedrijfsleven, ontwikkelingen in sectoren, regio's en steden*, Delft, oktober 1992.

2. J.G. Lambooy en W.J.J. Manshanden, *De mythe van de grote stad als motor van de economie*, *ESB*, 28 oktober 1992, blz. 1045-1049.