

Ruimtelijk-economische verschillen in Nederland

Voor een klein land als Nederland doen zich opvallend forse ruimtelijk-economische verschillen voor. Er blijkt daarbij een duidelijke relatie te zijn tussen demografische ontwikkeling, werkgelegenheid en woningprijzen. De huidige kredietcrisis heeft uiteraard wel invloed op het tempo van de groei. Economische relaties met de omliggende buurlanden veranderen. Vooral voor de provincie Noord-Brabant heeft dat grote gevolgen.

Friso de Zeeuw
Bouwfonds Ontwikkeling
en TU Delft
Lzeeuw@bouwfonds.nl

Om te zien hoe fors de ruimtelijk-economische verschillen in Nederland zijn, moet je drie kaarten op elkaar leggen. De eerste kaart laat de regionale groei van economie en werkgelegenheid zien in de afgelopen jaren. De tweede kaart toont de demografische ontwikkeling per regio en verwachtingen daaromtrent: waar is groei, waar stabilisatie en waar krimp. Kaart nummer drie geeft de waarde van het vastgoed weer, bijvoorbeeld van de huizenprijzen. Onmiskenbaar tekent zich steeds weer hetzelfde patroon af. Economische groei, bevolkingsgroei en hoge prijzen zien we in een brede zone die loopt van de Noordvleugel van de Randstad, tot en met Leiden, via de provincie Utrecht, de Veluwe, met uitlopers naar Kampen, Zwolle en Meppel, naar Midden-Brabant, Breda, Den Bosch en Eindhoven.

Met deze economische kernzone contrasteren drie gebieden. Daar is de economische groei veel minder of zelfs negatief, is bevolkingskrimp een feit of aanstaande en liggen

de vastgoedprijzen op een veel lager niveau. Het gaat om drie noordelijke provincies, het grootste deel van Overijssel en een deel van Gelderland (onder meer Achterhoek), dan Limburg met noordoostelijk Brabant en ten slotte Zeeland, de Zuid-Hollandse Eilanden en de Drechtsteden. De gebieden die onge noemd blijven – bijvoorbeeld de regio Den Haag, de Twentse Stedenband en de Stadsregio Arnhem Nijmegen – nemen een tussenpositie in. Op dit hoofdpatroon van drie soorten gebieden gelden natuurlijk uitzonderingen als je preciezer en op een lager schaalniveau gaat kijken. De belangrijkste is echter de zone Groningen-Assen, die springt er in het Noorden positief uit: groei van economie, bevolking en relatief hoge prijzen. En in Limburg doet Maastricht het redelijk goed. Opmerkelijk is overigens dat groei- en krimpregio's geografisch niet ver van elkaar verwijderd hoeven te liggen, ook niet in grensoverschrijdend verband. Vergelijk het tenende Zeeuws-Vlaanderen bijvoorbeeld maar met het florerende Antwerpen of Noord-Brabant versus Limburg.

Robuust patroon

De tendens van de ruimtelijk-economische ontwikkeling lijkt behoorlijk robuust. Het laat zien dat er een sterke samenhang is tussen bevolkingsgroei, groei van de werkgelegenheid en vastgoedprijzen. De huidige kredietcrisis heeft uiteraard wel invloed op het tempo van de groei. Amsterdam wordt door de aanwezigheid van een groot financieel cluster hard getroffen, evenals Noord-Brabant, dat economisch sterk leunt op de logistieke sector (in West-Brabant) en zoals de industriële sectoren van de kenniseconomie zoals de productie van computerchips (Zuidoost Brabant). Een stad als Den Haag daarentegen, zal door de aanwezigheid van vele overheidsinstellingen beduidend minder

negatieve consequenties ondervinden. Waarschijnlijk herstelt het ruimtelijk-economische patroon zich als de economie weer aantrekt. Wanneer dat zal zijn is moeilijk te zeggen; als we afgaan op onafhankelijke onderzoeksinstellingen zoals het Economisch Instituut voor de Bouw (EIB), kunnen we in de loop van 2011 een voorzichtig herstel van private ruimtelijke investeringen verwachten.

Het valt mij in discussies met bestuurders uit de krimpregio's op dat zij zelden meer de mantra aanheffen dat de Randstad een overkokende pot is, en het nog slechts een kwestie van tijd is tot bedrijven en inwoners dat gaan inzien. En zij zich uit files, drukte en hoge vastgoedprijzen zullen bevrijden. Als de overheid nou maar infrastructuurverbindingen verbetert, komen de Randstedelingen vanzelf wel. Nee, veeleer wordt erkent – na een gewinnings- en rouwproces – dat instellen op lagere bevolkingsaantallen, sluiting en concentratie van voorzieningen en lastige herstructureringsopgaven geboden zijn. Gemeenten hebben nog hier en daar de neiging met elkaar te concurreren, we zien dan ook overplanningen die getuigen van een grenzeloos optimisme. Als één van haar laatste bestuursdaden zette de onlangs overleden Friese gedeputeerde Anita Andriessen daar het mes in; regionale sturing is vereist.

Vraag- en aanbod

Ruimtelijk-economische patronen worden dominant en gaan over grenzen heen. Maar richting Duitsland is dat geen aaneengesloten gebied; in het algemeen zijn de Nederland-Duitse grensgebieden krimp- of stabiele gebieden. De economische relaties met Vlaanderen worden krachtiger, en dat verandert de positie van bijvoorbeeld de provincie Noord-Brabant. Betrekken we

Vlaanderen in de ruimtelijk-economische analyse, dan zien we namelijk met een beetje fantasie dat Noord-Brabant onderdeel van de Randstad is geworden. Van Amsterdam naar Utrecht, Den Bosch en Eindhoven loopt de A2-as. Deze as, die doorloopt in België, noemen we de kennis-as. Veel IT-bedrijven en kennisinstellingen hebben zich daar gevestigd. De kennis-as wint aan betekenis. Verder naar het westen zien we een logistieke as, ook vanaf Amsterdam, via Rotterdam door West-Brabant naar Antwerpen. Met veel bedrijven in logistiek en distributie.

Beide assen hebben bestaansrecht. Het is fout om te denken, dat de ene de as van morgen is en de andere - logistiek - van gisteren. Kenniseconomie zonder logistiek is een romantische misvatting. Er is in Brabant sprake van een zichzelf versterkend proces: door de economische groei neemt de werkgelegenheid toe, vervolgens vestigen er zich buitenlandse bedrijven en stijgen de huizenprijzen. Met andere woorden: je ziet ook hier een relatie tussen vastgoedprijzen en de economische betekenis. Het hangt uiteindelijk allemaal samen: de vestiging van bedrijven, bevolkingstoename, hogere huizenprijzen. Een kwestie van vraag een aanbod.

Strategische positie

Dat Noord-Brabant zo'n sterke positie heeft verworven, is onder meer te danken aan de strategische ligging en de goede verbindingen met binnen- én buitenland: belangrijke motieven voor bedrijven om zich er te vestigen. Zij kijken naar de locatie ten opzichte van de afnemers en de vestigingskosten. Bedrijven hebben de neiging te clusteren. Neem de regio West-Brabant, die zich profileert zich met een aantal speerpunten, zoals logistiek, procesindustrie, toerisme en Maintenance Valley (technisch onderhoud). West-Brabant ligt op het kruispunt van de noord-zuid-as en de Brabant-as, west-oost.

Het is de kunst om op beide borden te schaken, zich zowel te richten op Rotterdam en Antwerpen als op de west-oost-as. De sterke positie van Noord-Brabant is ook te danken aan het feit dat Brabanders netwerkers bij uitstek zijn. En het ziet er naar uit dat Noord-Brabant nog meer kan gaan profiteren van deze kwaliteit. Van oudsher vormde de grote rivieren een barrière tussen Noord-Nederland en Zuid-Nederland, ook vanwege de culturele verschillen. Randstedelingen zijn redelijk direct, tot het onbeschofte aan toe. In het zuiden is het lastiger om te weten wat iemand echt vindt. Maar de barrière vervaagt. Daardoor kan het wel eens zijn dat de Noordvleugel van de Randstad meer verbindingen krijgt met Den Bosch, Tilburg en Eindhoven, dan met de Zuidvleugel.

Er zal Noord-Brabant veel aan gelegen zijn de strategische positie uit te bouwen en te consolideren. Van cruciaal belang voor de provincie is het opleiden van mensen met een goede educatie. Maar de aanwezigheid van een hbo- en/of een universitaire instelling *an sich*, is niet voldoende om de economische bedrijvigheid te stimuleren. Dat blijkt bijvoorbeeld in de regio Twente, die weliswaar kan bogen op een universiteit in Enschede maar waar eenmaal afgestudeerde jongeren massaal wegtrekken, vaak naar de Randstad. Ziet Noord-Brabant kans de jongeren op te leiden én te behouden dan zal er veel ondernemerschap uit voortkomen. Nu al boeken Brabantse steden redelijk veel succes. Ze proberen door middel van woningbouw, mensen met een goede opleiding aan de stad te binden. Neem Den Bosch, met vernieuwende binnenstedelijke concepten en projecten als Haverleij en het Paleiskwartier. Of de stad Tilburg, die het ook goed doet.

Samenwerken

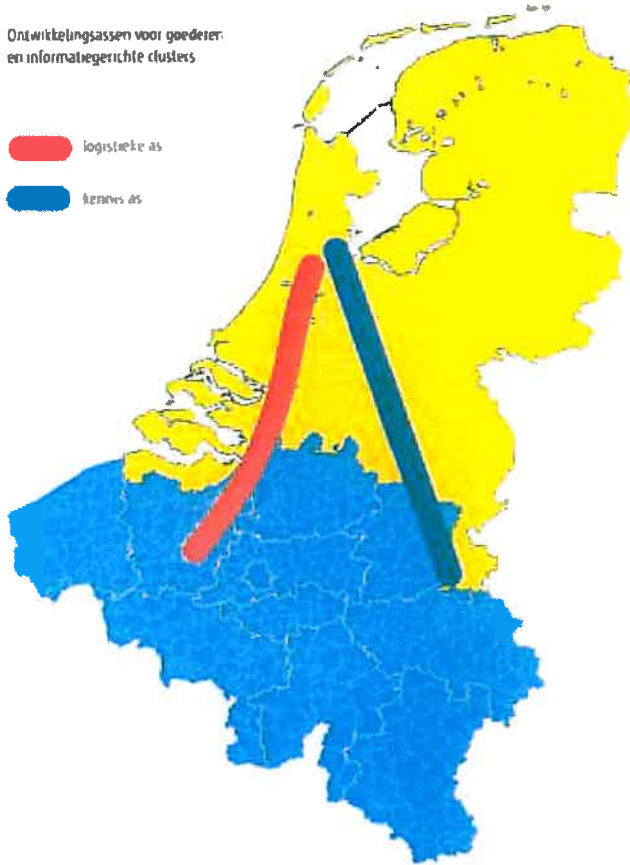
Van groot belang voor Noord-Brabant is dat gemeenten samenwerken. Want als echt de kar met appels langskomt, zoals met de

Megamall in Tilburg, dan vechten gemeenten elkaar nog altijd de tent uit. Noord-Brabant is hierin natuurlijk niet uniek. In de provincie Utrecht en in de Zuidvleugel werken gemeenten tot op heden evenmin succesvol samen. Inspirerende voorbeelden daarentegen zijn de regio Eindhoven, de Metropoolregio Amsterdam, de Drechtsteden en Noord-Holland Noord. Er zijn in zijn algemeenheid verschillende stadia van samenwerking. In de 'receptie-variant' blijft het bij vrijblijvend overleg, met een borrel onder handbereik. In het volgende stadium maakt men harde afspraken, die heet 'tot en met de pijngrens'. En een volgende fase van samenwerking is, maar daar zijn ze nog niet aan toe, samen geld apart leggen voor projecten. Het is belangrijk dat men leert om over individuele stedelijke belangen heen te kijken. Daarvoor zijn mensen nodig die de kar trekken, zonder arrogant over te komen. Ten tweede: ben je in staat gemeenschappelijke projecten te benoemen? Een gezamenlijke vijand wil ook helpen. Vroeger was dat Holland, maar daar kun je nu niet meer mee aankomen. Maak het sterk en combineer het met de aantrekkelijkheid van het Brabantse landschap.

Valkuilen voor Noord-Brabant zijn er ook. Gemakzucht en arrogantie liggen altijd op de loer. Een andere valkuil is de teloorgang van de aantrekkelijke kanten van het Brabantse landschap. Omdat de druk van wonen en werken zo groot wordt, dat de provincie min of meer dichtsluibt. Als laatste is er het gevaar dat de infrastructuur achter de feiten aan hobbelt. Dat gaat ten koste van de bedrijvigheid. Men neigt te denken dat regio's makkelijker kunnen aansluiten bij de kernzone, als ze maar goede verbindingen hebben. Dat hoeft niet. Neem de Westerschelde-tunnel, bedoeld om Zeeuws-Vlaanderen op te laten bloeien. Maar bedrijven en zorginstellingen sloten juist vestigingen daar omdat ze in Goes ook wel bereikbaar waren. Dat was het omgekeerde

Ontwikkelingsassen voor goederen- en informatiegerichte clusters





-  logistieke as
-  kennis as

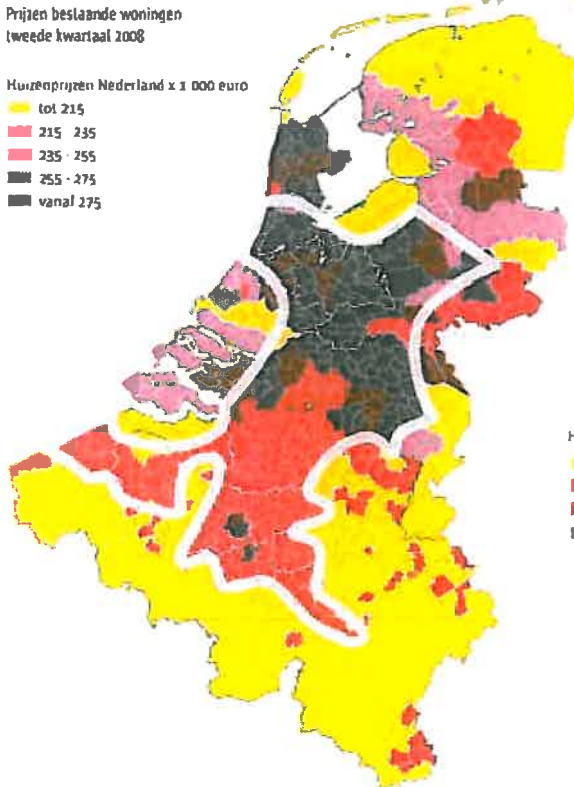


Ruimtelijk economische ontwikkelingen in Nederland vervoerassen als ruggengraat







Prijzen beslaande woningen tweede kwartaal 2008

- Huizenprijzen Nederland x 1.000 euro
-  tot 215
 -  215 - 235
 -  235 - 255
 -  255 - 275
 -  vanaf 275



Huizenprijzen België x 1.000 euro

-  tot 150
-  150 - 250
-  250 - 300
-  vanaf 300

effect! Van een HSL-station in Breda moet de regio profiteren. Maar dat station kan ook als een magneet werken. Waarmee alleen de positie van het gebied rond het station versterkt, ten koste van de regio. Je kunt kijken hoe het andere steden in het buitenland is vergaan, maar daar schiet je ook niet veel mee op. Lille bijvoorbeeld ging er dank zij de TGV sterk op vooruit. Anderzijds zijn er een paar Duitse steden waar weinig mee is gebeurd.

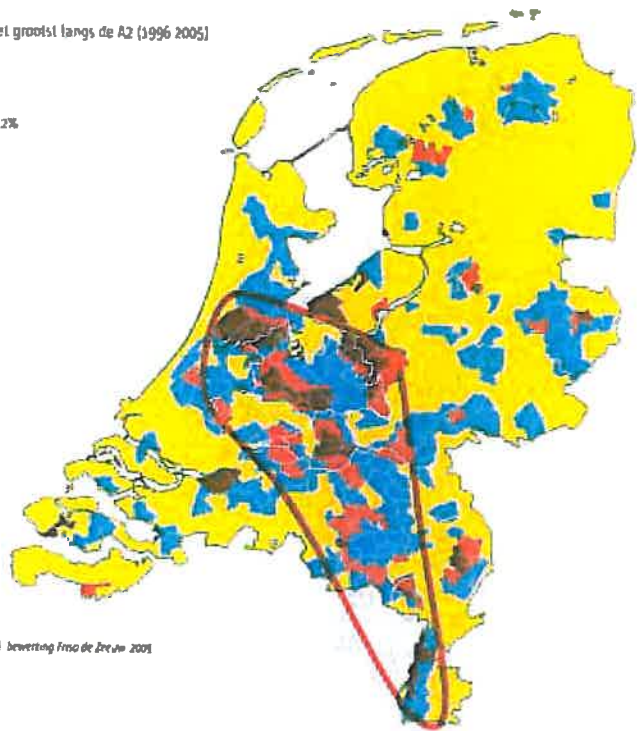
Verouderde visie

Wanneer ik de balans opmaak over de sterker geworden ruimtelijk-economische positie van Noord-Brabant, dan is het merkwaardig dat de regering wel een Randstadvisie 2040 ontvouwt maar niet kijkt naar deze provincie. Het kabinet vaart blind op een verouderde visie. De betekenis van de Randstad als onderscheidend gebied is in wezen een willekeurige benadering geworden. Je kunt net zo goed de economische kernzone onder de loep nemen en daar beleid op zetten. Je kunt ook kijken hoe die kernzone zich internationaal verhoudt, dat is nog onontgonnen terrein. Dan raak je verwijderd van die merkwaardige Nederlandse grenzen. Ruimtelijk-economische patronen worden dominantier en die gaan over de grenzen heen, het moet allemaal nog neerdalen bij het kabinet. Het besef hoe de patronen echt lopen, gaat wel doordringen. Beleid loopt nog altijd iets achter, maar dat is niet dramatisch. Voorlopig is Randstadvisie 2040, de naam zegt het al, gelukkig alleen nog maar een visie. Het wordt pas echt interessant als duidelijk wordt waar de centjes naar toe gaan. Dan moet Noord-Brabant zich bewust zijn van haar eigen positie

De afbeelding is een vertaling en bewerking van het eerder verschenen artikel "Go with the flow" dat in juni 2009 is verschenen in het BCGS Magazine. Dit tijdschrift wordt uitgegeven door de afdeling Real Estate & Housing van de TU Delft.

Economische groei het grootst langs de A2 (1996-2005)

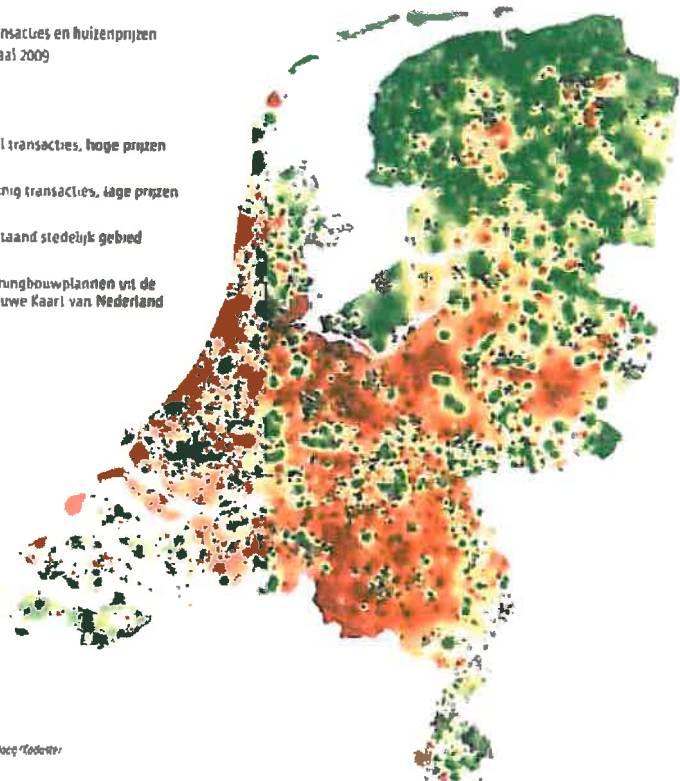
- meer dan 2%
- 1 tot 2%
- 0 tot 1%



Bron: Arcisier Jaarboek 2008, bewerking Friso de Graaf, juni 2009

Gloeikaart, transacties en huizenprijzen (tweede kwartaal 2009)

- veel transacties, hoge prijzen
- weinig transacties, lage prijzen
- bestaand stedelijk gebied
- woningbouwplanning uit de Nieuwe Kaart van Nederland



Bron: Nieuw Den Haag (Gedetailleerd)

Naar een strategische netwerkplanning?

Reactie artikel Friso de Zeeuw

Het artikel van Friso de Zeeuw bevat belangrijke observaties over krimp en groei. Zijn betoog hierover leidt tot een u-bocht via Noord-Brabant naar zijn statement over de structuurvisie Randstad 2040. De Randstadvisie stopt ten onrechte bij de grenzen van de Randstad en sluit Brabant buiten. Die stelling lijkt aannemelijk. Bij nadere beschouwing wordt ze echter meteen gerelateerd door een onderliggende dynamiek, die door Friso de Zeeuw niet expliciet wordt aangeroerd. In de patronen van krimp en groei wordt de nieuwe economische ontwikkeling zichtbaar. Die ontploort zich in toenemende mate langs de lijnen van stedelijke netwerken, en laat de mazen in het netwerk relatief onberoerd. In het licht daarvan is het trekken van een grens tussen de Randstad en Brabant inderdaad willekeurig, maar het insluiten van Brabant is dat waarschijnlijk evenzeer. Want waarom dan niet ook de stedelijke netwerken van Amersfoort en verder of die van over de Duitse grens ingesloten?

Friso de Zeeuw geeft tal van voorbeelden van deze netwerkontwikkeling binnen het perifere noorden doet de as Groningen-Assen het goed, en binnen Limburg Maastricht als deel van een grensoverschrijdend netwerk. En, zoals hij terecht vaststelt, krimp- en groeigebieden liggen vaak niet ver van elkaar. In mijn ogen duidt dit op het 'losraken' van het netwerk van de bredere omgeving. Ook door anderen wordt deze ontwikkeling onderstreept. Zo begint de provincie Zuid-Holland zich zorgen te maken over het eigen niet-stedelijke gebied. In het Groene Hart, midden in het kerngebied van de nationale economie, dreigt in de toekomst krimp. Opnieuw, krimp en groei

liggen soms dicht bij elkaar. Natuurlijk blijven er grote regionale verschillen, maar de netwerken lijken in belang toe te nemen.

Hier ligt in mijn ogen ook het kernvraagstuk en tegelijkertijd de uitdaging van de Structuurvisie Randstad 2040, en niet bij de afgeleide kwestie van de grens tussen Randstad en Brabant. De structuurvisie maakte een start als een visie over het belangrijkste nationale stedelijke netwerk, de Randstad. Dat was de kant van de visievorming, gericht op netwerken. Daarnaast is er de uitvoering, gericht op projecten. Een verzameling projecten groeide uit tot het programma Randstad urgent. Er waren veel klachten over het gebrek aan samenhang en visie, toch bleef de oriëntatie op projecten terecht behouden. Maar de visievorming kreeg regressieve trekken. De structuurvisie Randstad 2040 heeft zich langzamerhand ontwikkeld van een netwerkvisie naar bijna een landsdelige gebiedsvisie. Een goede in zijn soort, maar toch. Netwerkplanning neigt weer naar ruimtelijke gebiedsplanning. Kiest de rijksoverheid voor de Randstad als gebied of als stedelijk netwerk? Het blijft in het midden. Dat maakt het stellen van prioriteiten lastiger, en maakt de spoeling van eventuele toekomstige investeringen dunner.

De uitdaging zit in de volgende stap. Is het mogelijk om van de gebiedsvisie weer naar de netwerken te gaan en duidelijke prioriteiten te stellen? De tekenen zijn veelbelovend. Mede op basis van een door Bureau Stedelijke Planning en de TU Delft uitgevoerde evaluatie van bestaande sleutelprojecten is inmiddels besloten een verkenning te starten naar toekomstige sleutelprojecten. Als de uitkomst daarvan positief is,

biedt ze de kans om essentiële onderdelen van het netwerk te versterken. Met een wisselwerking tussen globale visievorming en projecten ligt hier een mooie basis voor een nieuwe wijze van strategische netwerkplanning op nationaal niveau. Of die ook werkelijkheid wordt? De tijd zal het leren.

Ries van der Wouden
Bureau Stedelijke Planning
riesw@stedplan.nl



Vereenvoudigd Ruimtelijk
Ontwikkelingsperspectief
Randstad 2040

Bron: Structuurvisie Randstad
2040, Ministerie van IROM
Der Haag

Nieuwe keuzes voor een sterk land

Reactie artikel Friso de Zeeuw

In de Structuurvisie Randstad 2040 heeft het kabinet nieuwe keuzes gemaakt. Focus is gelegd op de (internationale) positie van de steden, aantrekkelijkheid en ruimtelijke kwaliteit. Het mainportbeleid wordt zo verbreed. Het kabinet zet ook in op optimale benutting van de ruimte in de steden en op meer groene kwaliteit nabij de steden. Ons land wordt op die manier sterker en aantrekkelijker om te wonen, te werken en te leven. Daarbij is ieders bijdrage nodig. Omdat ruimtelijke patronen over bestuurlijke grenzen heen gaan en Nederland groter is dan de westelijke provincies, betekent dit ook inzet in Zuid-, Oost- en Noord-Nederland. De in de visie aangekondigde MIRT-verkenning naar nieuwe sleutelprojecten, mogelijk gekoppeld aan een Olympische ambitie, biedt kansen voor Nederland als geheel. De Zeeuw wordt door het kabinet op zijn wenken bediend.

Nieuw in de structuurvisie is niet alleen de focus op de steden en hun omgeving, maar ook de expliciete relaties met Flevoland, Gelderland en Noord-Brabant. Zowel de schaa sprong van Almere als de mogelijke uitplaatsing van vliegverkeer naar Lelystad en Eindhoven zijn daarvan voorbeelden. Het eerste 'project' (Almere) is – in combinatie met stedelijke verdichting – cruciaal om de druk op onze waardevolle landschappen te verkleinen en deze niet te laten omlouwen in rijtjeshuizen met auto's voor de deur. Daar zouden we spijt van krijgen want nu al ervaren velen ons land als 'vol' en zijn veel landschappen verrommeld. Bovendien zijn steeds meer bewoners geïnteresseerd in de stad als vestigingsplaats vanwege de keuzemogelijkheden die stedelijk leven biedt met zijn verschillende identiteiten, culturen en voorzeningen op het gebied van opleiding, werk

en vrije tijd. Het succes van het Amsterdamse Oostelijk Havengebied – ook voor jonge gezinnen – spreekt boekdelen. Op het volbouwen van weer nieuwe weilanden in de Randstad of het geforceerd uitplaatsen van de Randstedelijke woningbouwbehoefte naar Noord-Brabant en Gelderland zitten we niet te wachten. Dat zou bovendien leiden tot verdere toename van files en nieuwe infrastructuur. Er zijn mogelijkheden genoeg om op aansprekende wijze invulling te geven aan zowel de verdichting van de steden in de Randstad als aan de schaa sprong van Almere. De kansen en de complexiteit hiervan maakt dat ieders bijdrage daarbij – ook die van De Zeeuw – nodig is. Het komt er nu op aan de keuzes uit de structuurvisie in de praktijk tot een succes te maken.

Het tweede (uitplaatsing van vliegverkeer) markeert dat het kabinet ook verder kijkt dan de westelijke provincies. Niet eerder kwam Eindhoven zo vaak voor in een Randstadvisie: ook bij de ontwikkeling van kennisclusters en de mogelijke verbetering van de internationale verbindingen (verbeterde internationale treindienst Amsterdam-Eindhoven-Aken/Luik). De dynamische ruimtelijk-economische ontwikkelingen die de visie schetst in de zones Amsterdam-Eindhoven/Arnhem, Amsterdam-Rotterdam-West-Brabant en Amsterdam-Almere-Amersfoort, illustreren dit ook. Wat De Zeeuw schrijft, is dus in de rijkvisie al lang werkelijkheid. Ook in de uitvoering komt dit tot uitdrukking. Het kabinet werkt bijvoorbeeld aan een verkenning Antwerpen-Rotterdam en heeft samen met de verschillende regio's in ons land gebiedsagenda's opgesteld die richting geven aan de huidige ruimtelijke bestedingen. Voor de

lange termijn (2040) wordt naast de Randstadvisie gewerkt aan lange termijn-agenda's voor Zuid-, Oost- en Noord-Nederland. Daarnaast wordt een actieagenda opgesteld om antwoord te geven op de opgaven die bevolkingskrimp ons stelt. Zowel de kansen van groei als de opgaven van krimp krijgen zo de aandacht die nodig is. We geven invulling aan de inrichting van ons land zonder ons te laten beperken door bestuurlijke grenzen. Met visies en agenda's. Met projecten en acties én met regels en kaders. Ik ben ervan overtuigd dat dit eigenlijk is wat De Zeeuw wil. En het is precies wat nu nodig is!

Bart Lennoert Vink
Militaire van de SCM
bart.vink@scm.nl