

OPINIE

Gooi de Blauwe Banaan in de groene container

Friso de Zeeuw

In de stedelijke corridor zit volgens de Nederlandse overheid de economische groeipotentie van Europa. Weliswaar vindt een concentratie van economische dynamiek en werkgelegenheid plaats in stedelijke agglomeraties, maar het idee van een economische ‘ruggengraat’ van Europa is een mythe, stelt Friso de Zeeuw.

Momenteel woont 70 procent van de Europese bevolking in steden, en dit percentage loopt de komende jaren verder op. Steden nemen een centrale rol in bij economische en maatschappelijke ontwikkelingen. Onder de politieke leiding van de minister van Binnenlandse Zaken, Ronald Plasterk, praten (gemeente-)bestuurders, adviseurs en onderzoekers dit jaar over de ‘Agenda stad’. Iedereen mag zijn zegje doen in deze ‘nationale babbelbox’. Tegelijkertijd is ook een Europese pendant in de lucht: de ‘Urban agenda’, die tijdens het Nederlandse EU-voorzitterschap in 2016 gepresenteerd zal worden. Dat onderstreept het belang dat de agenda daadwerkelijk substantie krijgt. Aan een vrijblijvende Europese babbelbox of – gevaarlijker nog – nieuwe Europese regelgeving bestaat weinig behoefte. Dat laatste bleek ook uit de consultatieronde over dit project.

‘Urban agenda’

De ‘Urban agenda’ zou wel kunnen gaan over het koppelen van Europese investeringsprogramma’s (bijvoorbeeld die voor infrastructuur) aan de dynamiek van de ontwikkeling van stedelijke regio’s. Het kan ook over kennis delen bij een effectieve aanpak van groei, krimp, klimaatverandering, (technische) innovaties, governance, enz. Aan een beleidsagenda behoort een goede analyse ten grondslag te liggen. De feitelijke ruimtelijke economische en demografische ontwikkelingen vormen daarvan de ruggengraat. En aan die analyse schort het. “In de Blauwe banaan zit de economische groeipotentie van Europa,” zo stelt het ministerie van BZK.

Dit artikel ontmaskert de mythe van de Banaan en geeft een aanzet voor een op recent onderzoek gebaseerde zienswijze. Dat is ook van belang voor publieke en private investeringsstrategieën.

Box: De Blauwe Banaan

Daar was ie ineens weer: de Blauwe Banaan, in een reclame van de KPN:
“Ontvang 20% korting op zendingen naar het economische hart van Europa.”



De term Blauwe Banaan werd in 1989 geïntroduceerd door de Franse geograaf Roger Brunet van het onderzoeksinstituut RECLUS in Montpellier. Hij beschouwde de stedelijke corridor, met zijn concentratie aan industriële bedrijvigheid en dienstverlening, als de economische ‘ruggengraat’ van Europa.

De oorsprong van deze zone ligt volgens Brunet in de eeuwenoude handelsroutes die de stedelijke regio’s binnen de corridor onderling met elkaar verbonden. In de Middeleeuwen hadden Italiaanse stadstaten als Venetië en Genua bijvoorbeeld al veel contact met de Vlaamse textielsteden als Gent en Brugge. Latere economische en politieke ontwikkelingen zorgden ervoor dat ook de steden en de regio’s bij deze zone aanhaakten en de ruimtelijke-economische corridor zijn huidige bananenvorm kreeg.

Brunet had een duidelijke bedoeling met zijn model. Hij wilde ermee aantonen dat Frankrijk de aansluiting met het economisch centrum van Europa had verloren. De politiek van economische en bestuurlijke concentratie op Parijs had gefaald. De eenvoud en het krachtige beeld van de Blauwe Banaan misten hun uitwerking niet: beleidsmakers en adviseurs pikten het concept snel op. Wetenschappers gingen met het model aan de slag en lobbyisten gebruikten de corridor met als doel geld van overheden los te krijgen om perifere regio’s alsnog op het economische centrum van Europa te laten aansluiten.

Blauwe Banaan de economische ruggengraat van Europa?

Onmiskenbaar vindt (ook) in Europa een concentratie van bevolking, economische dynamiek en werkgelegenheid plaats in stedelijke agglomeraties. Vormen de agglomeraties die binnen de Blauwe Banaan zijn gelegen inderdaad de economische ruggengraat van Europa (en die daarbuiten zijn gesitueerd dus niet)? Het gaat dan om Londen, het Nederlandse *Rompertje* (groot deel Randstad, delen van Brabant en Gelderland), Rhein-Ruhr (Keulen, Düsseldorf) en Rhein-Main (Frankfurt) en Noord-Italië (Milaan). En zijn deze stedelijke gebieden binnen de Banaan ook onderling met elkaar verbonden?

Om gelijk op die laatste vraag in te gaan: voor zover er al bovengemiddelde interactie bestaat, is die vaak niet gebaseerd op geografische nabijheid. Recent onderzoek van de Universiteit van Utrecht en de TU Delft laat bovendien zien dat de economische prestaties van Europese regio's nauwelijks afhangen van hun ligging in een Europese corridor. Het ontbreken van opkomende economieën als die van Polen getuigt van het feit dat het banaan-model dateert van voor de Val van de Muur.

Frankrijk

Daarnaast valt Frankrijk buiten de boog; met Parijs en succesvolle Zuid-Franse regio's als Toulouse, met zijn *aerospace*-industrie en medische bedrijvigheid, en Lyon, met zijn nanotechnologiecluster. Aan de zuidkant van de Blauwe Banaan is de positie van Noord-Italië verzwakt, terwijl ten noorden ervan enkele Scandinavische stedelijke regio's het momenteel juist goed doen.

**Voor zover er bovengemiddelde interactie bestaat,
is die vaak niet gebaseerd op geografische
nabijheid**

Binnen kleinere gebieden kan het denken in economische corridors wel nuttig zijn. Wie inzoomt op individuele stedelijke regio's in Europa, ziet dat de economische en demografische regio's als confetti over het continent zijn verspreid. Binnen Frankrijk valt, naast Parijs en de eerdergenoemde steden Lyon en Toulouse, de sterke positie van de regio Nantes-Rennes op. Deze regio heeft een nog altijd bloeiende auto-industrie en herbergt hoogwaardige bedrijven op het gebied van voedingsmiddelentechnologie. De omgeving van Bordeaux en grote delen van de mediterrane kust – met een hoofdrol voor de Côte d'Azur – worden gekenmerkt door de komst van grote aantallen gepensioneerden en welgestelden met een eerste en tweede woning; zij geven een impuls aan de lokale diensteneconomie.

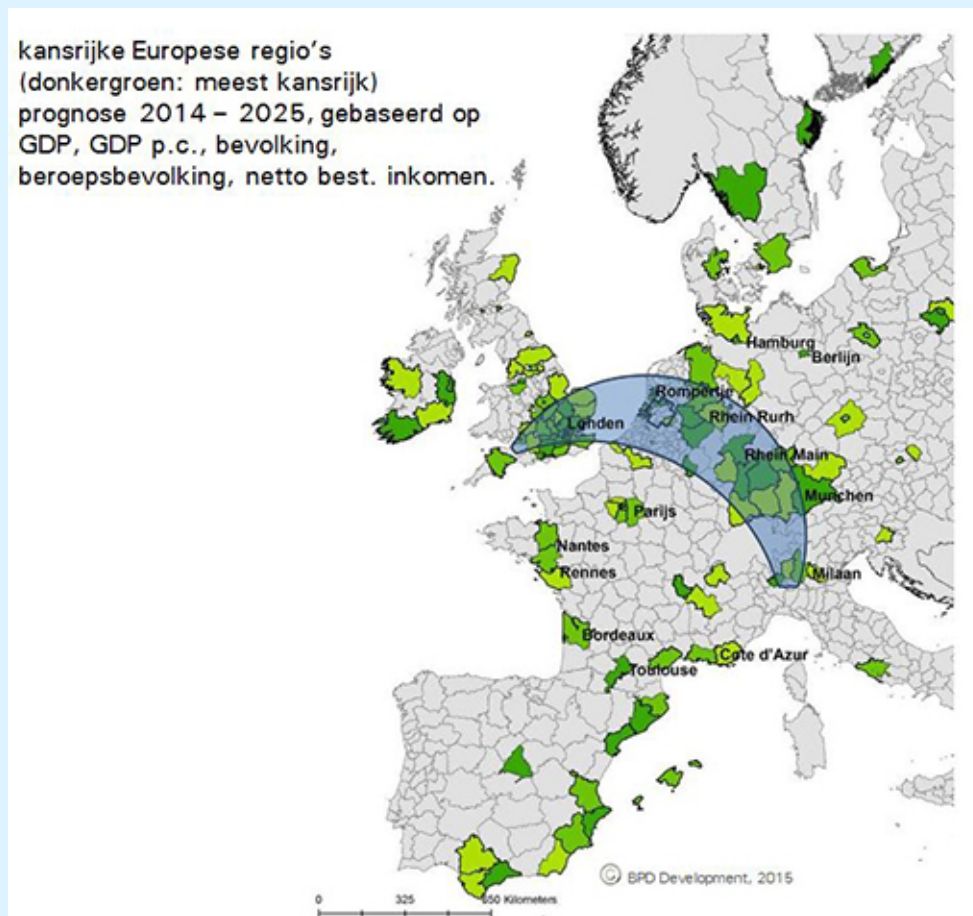


Kunstwerk Tiger and Turtle in Duisburg, Duitsland. Foto: Flickr / Dirk

Duitsland

In het economisch sterk acterende Duitsland liggen de beste kansen voor investeerders en beleggers nog altijd in een beperkt aantal succesvolle regio's, zoals Hamburg, de Rhein-Ruhr-zone (met Keulen en Düsseldorf als metropolen) en het Rhein-Main-gebied rond Frankfurt. Delen van Beieren en Baden-Württemberg presteren al decennia lang economisch uitstekend. De daarmee gepaard gaande werkgelegenheid heeft magneetwerking.

Het valt op dat buiten München en Stuttgart nu ook kleinere steden als Regensburg, Neurenberg, Augsburg, Heidelberg en Konstanz zich sterk ontwikkelen. In het noordwesten geldt hetzelfde voor Münster en Osnabrück. Ver buiten bereik van de Banaan treffen we de twee grootste Duitse steden Berlijn/Potsdam en Hamburg. Berlijn heeft zich na decennia van economische stagnatie eindelijk weten te ontwikkelen tot een economisch succesvolle regio, op afstand gevolgd door Leipzig en Dresden.



De basis voor deze kaart wordt gevormd door regionale prognoses voor de periode 2014 t/m 2025, becijferd door het Britse bureau Oxford Economics. Voor deze analyse zijn alleen regio's binnen de Europese Unie onderzocht (in totaal bijna 900), tot op het laagst beschikbare economisch-geografische niveau (NUTS 3). Het gaat om de volgende voorspellende parameters:

- omvang van de economie: bruto binnenlands product (gemiddeld niveau over de periode 2014 – 2025);
- productiviteitsniveau van de economie: bruto binnenlands product per hoofd van de bevolking (gemiddeld niveau over de periode 2014 – 2025);
- omvang van de bevolking (gemiddeld niveau over de periode 2014 – 2025);
- groei van de bevolking;
- groei van de beroepsbevolking (bevolking tussen 15 en 65 jaar);
- groei van de werkgelegenheid (in FTE);
- groei van het gemiddeld besteedbare inkomen per huishouden (na aftrek van belastingen).

Opdrachtgever voor deze studie (2014) is BPD Development, als bouwsteen voor de Europese investeringsstrategie van dat bedrijf.

Naar zinnellere voorstellen!

We kunnen concluderend stellen dat de Blauwe Banaan geen meerwaarde (meer) heeft. Te veel krachtige stedelijke agglomeraties liggen buiten de boog en bovendien ontbreekt meestal de geografische samenhang tussen de stedelijke gebieden binnen de Banaan. Bovenstaande kaart laat een alternatieve benadering zien, gebaseerd op een prognose voor de komende tien jaar wat betreft economie, (beroeps)bevolking, werkgelegenheid en inkomen.

Een deugdelijke analyse van verstedelijkingspatronen en daarop gebaseerde prognoses (die uiteraard met voorzichtigheid moeten worden gehanteerd) kunnen houvast bieden voor publieke en private investeringsstrategieën. Want hier geldt *go with flow*. Louter ter illustratie een voorbeeld. Een magneetzweefbaan tussen Amsterdam, Groningen, Hamburg en Berlijn had er volgens Carolien Gehrels, directeur Big Urban Clients van Arcadis (en oud-wethouder van Amsterdam) al lang moeten liggen. Zelfs een oppervlakkige analyse wijst uit dat de Europese belastingbetaler geluk heeft gehad dat dit onzinnige idee geen voet aan de grond heeft gekregen.

Daarentegen toont een informeel gezelschap mobiliteitsdeskundigen (de 'Moreelse Tafel') aan hoe vanuit ons land wel degelijk zinvolle voorstellen kunnen worden geleverd voor upgrading van het Europese railnetwerk. Een mooie – gratis – bijdrage aan de 'Urban Agenda'. Maar eerst nog even de Blauwe Banaan dumpen in de groene container.

Auteur



Friso de Zeeuw

Praktijkhoogleraar Gebiedsontwikkeling TU Delft en directeur Nieuwe Markten BPD Ontwikkeling ▶
(<http://www.frisodezeeuw.nl/>)