
Voorwoord

Dit onderzoek is uitgevoerd als afstudeeronderzoek voor de opleiding Sociale Geografie & Planologie aan de Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen van de *Rijksuniversiteit Groningen*. Aanleiding voor het onderzoek was de wens van “Joop R.A. Boertjens Management Consultancy BV” (JBMC) om te inventariseren welke mogelijkheden en kansen het concept van de Noordelijke Ontwikkelingsas (NOA) biedt.

Voor de totstandkoming van dit onderzoek gaat mijn dank allereerst uit naar Hendrik Blanksma die mij gedurende het onderzoeksproces met raad en daad terzijde stond, bij de les heeft gehouden en daarbij welhaast over een engelengeduld heeft beschikt. Ook gaat mijn dank uit naar Joop R.A. Boertjens voor wijze woorden en Groninger koek.

Voorts wil ik de door mij geïnterviewde personen danken voor de tijd en ruimte die ze voor mij vrijgemaakt hebben. Dit zijn (in willekeurige volgorde) de heer Koole Projectleider NOA bij het Samenwerkingsverband Noord-Nederland. De heer Van de Beek en de heer Verhagen van de Investerings- en Ontwikkelingsmaatschappij voor Noord-Nederland (NOM). De professoren Atzema en Boschma verbonden aan de Universiteit Utrecht. De heer Ebbink, Manager Internationale Betrekkingen voor de Gemeente Groningen. De heer Hotsma, Manager Strategic Development en mevrouw Zwerver, Manager Marketing & Market Research van Groningen Seaports.

Verder gaat mijn dank uit naar Professor Pellenbarg voor zijn begeleiding gedurende het onderzoek.

Groningen, augustus 2007
Maarten van Dusseldorp

Samenvatting

Het NOA-concept moet invulling gaan geven aan de noordelijke wens van internationale samenwerking en regionale ontwikkeling voor Noord-Nederland. Het SNN ziet in het licht van Europese politieke, infrastructurele en economische ontwikkelingen een belangrijke kans voor Noord-Nederland om haar positie en intermediaire ligging tussen de economische kerngebieden van West-Nederland en Noord-Duitsland en Scandinavië te versterken. Het doel van dit onderzoek kan als volgt worden omschreven:

Op basis van literatuuronderzoek en gesprekken met een aantal deskundigen verschaffen van een wetenschappelijk theoretisch kader dat diepere inzichten verleent in processen van regionale ontwikkeling en groei zoals die bij een ontwikkelingsas-concept als de NOA mogelijk zijn. Deze inzichten kunnen dienen als referentie en kapstok bij de ontwikkeling en formulering van concrete projectvoorstellen.

In de klassieke en neoklassieke benaderingen wordt de aandacht gericht op de aanwezige productiefactoren, kosten en marktwerking om regionale ontwikkelingen te verklaren. In de groeipooltheorie vind het ontwikkelingsas-denken zijn oorsprong. Hierbij wordt uitgegaan van de assumptie dat de groeipolen zich niet in alle richtingen in de ruimte uitbreiden maar dat de spreidingsgroei, in de theorie van cumulatieve causatie spread-effects, vooral plaatsvindt langs verbindingassen met andere groeipolen. Op die manier vormen zich tussen de groeipolen dus corridors.

In de behaviourale en institutionele theorievorming ligt de nadruk meer op het keuzep proces van de ondernemer en zijn motivaties daarbij. Interactie tussen bedrijven onderling en bedrijven en overheden en vertrouwensbanden spelen een belangrijke rol bij clustervorming en regionale binding van bedrijven met

hun omgeving. Sleutelwoorden in de behaviourale geografie zijn ruimtelijke cognitie, mental maps en regionale imago's. Van een andere orde zijn de evolutionaire benadering en de creatieve klasse van de Amerikaan Florida. In de eerstgenoemde speelt aanpassingsvermogen, onvoorspelbaarheid (toevalligheden leiden tot bepaalde ontwikkelingen) en padafhankelijkheid een rol. In de tweede wordt de aanwezigheid van een zogenaamde 'creatieve klasse' gezien als motor en smeermiddel van de moderne stedelijke economie. Porter tot slot stelt in zijn clusterbenadering dat een regio zich het best kan concentreren op de activiteiten waar het goed in is. Porter onderscheidt vier bepalende factoren die een rol spelen voor de concurrentiepositie van een land te weten: productiefactoren, vraagfactoren, economische orde en clusters en netwerken.

De prioriteit van het NOA-concept ligt nadrukkelijk bij het stimuleren van samenwerking tussen de stedelijke gebieden op de NOA. De aard van die samenwerking is niet zozeer van belang. Belangrijk is dat samenwerking en interactie zorgt voor nieuwe initiatieven en zo een voedingsbodem vormt voor (economische)ontwikkeling.

De benadering van de corridor als economische ontwikkelingsas sluit het best aan op het NOA-concept. hierbij wordt een impliciete of expliciete relatie gelegd met de economische ontwikkelingsmogelijkheden die samenhangen met belangrijke vervoersassen. Het infrastructuurnetwerk is in deze optiek sterk bepalend voor de ruimtelijke neerslag van functioneel-economisch samenhangende activiteiten. De exacte begrenzing van de corridor speelt hierbij een ondergeschikte rol.

In Noord-Nederland zijn voorwaarden voor corridorvorming maar mondjesmaat aanwezig. De ruimtelijke structuur van de regio kan worden gekenmerkt als relatief ijl. Stedelijke concentraties liggen ver uit elkaar en

verplaatsingspatronen tussen het Noorden en de rest van Nederland en de Randstad zijn relatief beperkt. De assen Lelystad-Lemmer-Heerenveen-Drachten-Groningen en Zwolle-Hoogeveen-Assen-Groningen lijken de beste kaarten te hebben. Op internationale schaal is wel corridorvorming te signaleren. Noord-Nederland speelt vooralsnog geen rol van betekenis als het gaat om het vormen van een ruimtelijk structurerend internationaal netwerk.

De harde vestigingsplaatsfactoren uit de klassieke regionale groeitheorieën lijken aan belang in te boeten ten gunste van zachte minder meetbare factoren. Hiermee zou de grootste rol van het NOA-concept wel eens kunnen liggen in het formuleren en uitdragen van een duidelijke 'branding strategie' voor Noord-Nederland. Het NOA-concept kan middels het SNN een instrument vormen dat de diverse Noord-Nederlandse partijen (overheden, kennisinstellingen en bedrijfsleven) met elkaar verbindt. Door een dergelijk platform te vormen stimuleert de NOA samenwerking en interactie en vergroot tegelijk de regionale samenhang wat een gunstige uitwerking kan hebben op de uitstraling naar buiten. Er heerst bij de diverse geconsulteerde partijen nog zeer veel onduidelijkheid wat het NOA-concept precies inhoudt. Marktbelangen moeten aansluiten op het project. Het is dus zaak om vooral draagvlak en input te zoeken bij het lokale noordelijke bedrijfsleven. Het NOA-project moet een stevig bestuurlijk fundament krijgen, zodat genoeg slagkracht ontwikkeld kan worden om te komen tot daadwerkelijke gecoördineerde samenwerking tussen overheden enerzijds en vertegenwoordigers uit de diverse belanghebbende partijen anderzijds. Het uitvoerend orgaan moet de lijm zijn die de partijen bij elkaar houdt. Deze lijm zal het sterkst zijn als het uitvoerend orgaan representatief is voor alle betrokken partijen. Op die manier ontstaat een gunstig institutioneel klimaat. Kortom, samenwerken om te komen tot samenwerking. Daar er reeds is

begonnen met de uitvoering van het NOA-project, is het te verwachten dat het draagvlak voor het project toeneemt in de loop van de tijd.

Inhoudsopgave

VOORWOORD	2
SAMENVATTING	3
1. INLEIDING	8
1.1 ACHTERGROND	9
1.2 DOELSTELLING, PROBLEEMSTELLING EN ONDERZOEKSVRAGEN	12
1.3 AARD EN OPBOUW VAN HET ONDERZOEK.....	13
2. REGIONALE GROEITHEORIEËN	15
2.1 INLEIDING.....	15
2.2 KLASSIEKE EN NEOKLASSIEKE GROEITHEORIE.....	17
2.2.1 <i>Exportbasistheorie</i>	20
2.2.2 <i>Cumulatieve causatie</i>	22
2.2.3 <i>Groeipooltheorie</i>	24
2.3 BEHAVIORALE THEORIE.....	27
2.4 DE INSTITUTIONELE BENADERING	32
2.5 EVOLUTIONAIRE BENADERING	35
2.6 DE CLUSTERBENADERING VAN PORTER.....	38
2.7 DE CREATIEVE KLASSE BENADERING VAN FLORIDA.....	41
2.8 SAMENVATTING, CONCLUSIES EN INZICHTEN UIT DE BESPROKEN THEORIEËN.....	44
3. HET CONCEPT 'CORRIDOR' EN DE NOA ALS BELEIDSINSTRUMENT	47
3.1 BEGRIJSBEPALING; DE CORRIDOR ALS GEOGRAFISCH INSTRUMENT	47
3.2 HET CORRIDORMODEL	49
3.3 DE CORRIDOR ALS BELEIDSINSTRUMENT	52
3.4 DE NOA ALS POTENTIEEL ORDENEND PRINCIPE.....	54
3.5 CONCLUSIES	58
4. DE NOA: RUIMTELIJKE AFBAKENING	60
4.1 RUIMTELIJKE STRUCTUUR NOORD-NEDERLAND KORT BESPROKEN	62
4.1.1 <i>Groningen-Assen</i>	63
4.1.2 <i>Westergozone</i>	64
4.1.3 <i>De A7-zone</i>	65
4.1.4 <i>De Eemsmond</i>	65
4.1.5 <i>De Drentse Stedenband</i>	66
4.2 MOGELIJKE PLAATSING VAN DE NOORD CORRIDOR IN NOORD-NEDERLAND	67
4.3 DE NOA IN DE EUROPESE RUIMTE	69
4.4. BESCHRIJVING ECONOMISCHE EUROPESE KERNGEBIEDEN OP DE NOA.....	72
4.4.1 <i>De Eurodelta</i>	72
4.4.2 <i>Noord-Duitsland</i>	76
4.4.3 <i>De Öresund regio</i>	79
4.4.4 <i>Succes in de Oresund</i>	81
5. DRAAGVLAK VOOR DE NOA IN NOORD-NEDERLAND	84
6. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	89
BRONNENLIJST	96
LIJST MET FIGUREN	101

1. Inleiding

Dit onderzoek is uitgevoerd als afstudeeronderzoek voor de studie Sociale Geografie aan de Rijksuniversiteit Groningen.

Het onderzoek is het resultaat van een opdracht van "Joop R.A. Boertjens Management Consultancy BV" (JBMC). Aanleiding voor het onderzoek is de wens van JBMC om (in samenwerking met een aantal betrokken partijen: SNN, RuG) te inventariseren welke mogelijkheden/kansen de Noordelijke Ontwikkelingsas (NOA) biedt voor Noord-Nederland om te komen tot een concreet uitvoerbaar projectvoorstel. Het doel van dit onderzoek is het verschaffen van een wetenschappelijk theoretisch kader dat een dieper inzicht verschaft in processen van regionale ontwikkeling en groei in relatie tot het NOA-concept. Deze inzichten kunnen dienen als referentie en kapstok bij de ontwikkeling en formulering van concrete projectvoorstellen.

1.1 Achtergrond

Binnen Europa en Den Haag verschuift het accent in regionaal beleid van een stimuleringsbeleid middels externe subsidies en stimuli naar een beleid dat gericht is op regio's die op eigen kracht opereren en ontwikkeling genereren van binnen uit. Regio's dienen dus meer als autonome gebieden te gaan functioneren en te vertrouwen op hun endogene sterkten.

Met het voltooiën van het beleidsprogramma 'Kompas van het Noorden' gaat ook de regio Noord-Nederland een nieuwe fase in van regionale beleidsvoering. In de 'Strategische agenda voor Noord-Nederland' (SNN, 2005) formuleert het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (SNN) haar visie op het beleid en de keuzes die in de periode 2007 t/m 2013 gemaakt gaan worden. Noord-Nederland dient de transitie te gaan maken van een maakeconomie naar een kenniseconomie. Innovatie wordt hierbij als toverwoord beschouwd. Ook globalisering en de positie van Noord-Nederland op het internationale toneel en dan met name binnen Europa spelen daarin een belangrijke rol. De strategische agenda houdt tevens vast aan een aantal strategische keuzes die in het Kompas zijn gemaakt, te weten:

- versterking van de economie door bundeling van werken en wonen in kernzones (de mal);
- ruimte voor (grootschalige) landbouw en behoud van natuurlijke, landschappelijke en milieuwaarden (de contramal);
- versterking van de ruimtelijk-economische structuur langs de Noordelijke Ontwikkelingsas (NOA).

De door het SNN in de strategische agenda geformuleerde Noordelijke Ontwikkelingsas vormt het onderwerp van dit onderzoek. Het NOA-concept moet invulling gaan geven aan de noordelijke wens van internationale

samenwerking en regionale ontwikkeling voor Noord-Nederland. Het SNN ziet in het licht van Europese politieke, infrastructurele en economische ontwikkelingen een belangrijke kans voor Noord-Nederland om haar positie en intermediaire ligging tussen de economische kerngebieden van West-Nederland en Noord-Duitsland en Scandinavië te versterken. In de toekomst komen hier de nieuwe EU-lidstaten Polen, Estland, Letland, Litouwen bij en ook de Sint-Petersburg regio wordt als deel van de NOA-regio aangeduid. De blik van Noord-Nederland dient zich aldus meer te richten op de noordelijke en noordoostelijke burenen waar nieuwe kansen en mogelijkheden lijken te liggen voor de Noord-Nederlandse economie. Hierbij moet een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen "de corridor als beschrijving van een aangetroffen situatie enerzijds, en de corridor als potentieel ordenend principe anderzijds" (VROM-raad, 1999).

Het NOA-project bevindt zich momenteel in de aanloopfase. Vanuit het SNN wordt getracht de NOA-visie bij een zo breed mogelijk publiek van mogelijk relevante actoren onder de aandacht te brengen en te promoten. Dit alles moet draagvlak creëren voor de uiteindelijke invulling van het NOA-concept.

In een startnotitie Nulmeting NOA (2006) formuleert het SNN de drie volgende doelen voor het NOA-project:

1. Netwerkversterking: Op een zo breed mogelijk terrein samenwerkingsverbanden tot stand brengen en versterken tussen enerzijds actoren in Noord-Nederland en anderzijds relevante actoren in de Randstad, Noord-Duitsland en Scandinavië.
2. Versterken EU-dimensie via EU-programma's in het NOA-gebied en via connecties richting Brussel.

-
3. Verkrijgen van draagvlak/participatiebereidheid voor het concept van de NOA.

Uit gestelde doelen en gesprekken met het SNN is op te maken dat de NOA door het SNN gezien wordt als een as in de breedste zin van het woord. Het tot stand brengen van samenwerking heeft de prioriteit. Er wordt belang gehecht aan diverse componenten zowel op het infrastructurele, economische als op het politieke en sociaal culturele vlak.

1.2 Doelstelling, probleemstelling en onderzoeksvragen

Het is in dit onderzoek geen hoofdzaak om een oordeel te vellen over het NOA-concept als zodanig, maar wel om te kijken waar binnen de geschetste kaders de mogelijkheden liggen en hoe het NOA-concept zich verhoudt tot theoretische inzichten en concepten uit de economische geografie.

Het doel van dit onderzoek kan als volgt worden omschreven:

Op basis van literatuuronderzoek en gesprekken met een aantal deskundigen verschaffen van een wetenschappelijk theoretisch kader dat diepere inzichten verleent in processen van regionale ontwikkeling en groei zoals die bij een ontwikkelingsas-concept als de NOA mogelijk zijn. Deze inzichten kunnen dienen als referentie en kapstok bij de ontwikkeling en formulering van concrete projectvoorstellen.

Bij deze doelstelling kunnen de volgende vragen gesteld worden:

- Welke voorwaarden en omstandigheden komen in de economisch-geografische en ruimtelijk economische theorie naar voren betreffende processen van regionale ontwikkeling, groei en het ontstaan van ontwikkelingsassen/corridors?
- Hoe zijn deze voorwaarden en omstandigheden terug te vertalen naar de NOA en hoe kunnen deze worden gebruikt?
- Welke criteria zijn er om de NOA te benoemen en te differentiëren van de omgeving? Hoe is de NOA te duiden? Is de NOA slechts een concept of een daadwerkelijk aanwezige factor?
- Welk draagvlak is aanwezig bij de publieke en private actoren in de regio voor het NOA-concept?

1.3 Aard en opbouw van het onderzoek

Om antwoord te kunnen geven op de gestelde onderzoeksvragen en aan te sluiten op de geformuleerde doelstelling van dit onderzoek zal in het onderzoek een aantal thema's aan bod komen. Het onderzoek is beschrijvend van aard en bestaat feitelijk uit drie gedeeltes.

In het eerste deel zal op basis van bestaande literatuur over regionale groeitheorieën, worden getracht een antwoord te geven op de vraag welke voorwaarden en omstandigheden volgens deze theorieën doorslaggevend zijn voor regionale groei en ontwikkeling. Deze verkregen inzichten zullen gekoppeld worden aan de groei en het ontstaan van ontwikkelingsassen en corridors. Gezien de brede doelstellingen van het NOA-project is er voor gekozen om een brede selectie van theorieën en benaderingen van regionale ontwikkeling te bespreken. Aan bod komen ander andere benaderingen uit de klassieke, neoklassieke, behaviourale en institutionele hoek van de economische geografie. Ook wordt aandacht geschonken aan moderne geografische benaderingen over regionale ontwikkeling. De meeste aandacht zal echter uitgaan naar die theorieën die een link leggen tussen infrastructuur, transport en regionale ontwikkeling.

In het tweede deel is ingegaan op de vraag hoe de NOA gedifferentieerd kan worden als model, beleidsinstrument en potentieel ordenend principe. Aan de hand van deze definities ontstaat de mogelijkheid om scheiding aan te brengen tussen de NOA als aangetroffen situatie enerzijds en de NOA als beleidsinstrument en potentieel ordenend principe anderzijds. De diverse definities en interpretaties van de NOA zullen aan bod komen en deze worden gebruikt om de NOA verder te duiden.

In het derde deel is de ruimtelijke context van de NOA belicht. De ruimtelijke structuur van Noord-Nederland is geanalyseerd om een beeld te krijgen van de plek die de corridor in Noord-Nederland kan gaan innemen. Verder is er aandacht voor drie Europese kernzones op de NOA te weten: de Eurodelta, Noord-Duitsland en de Öresund regio. Dit zijn de belangrijkste schakelpartners voor Noord-Nederland binnen de NOA-context. Extra aandacht wordt geschonken aan de Öresund regio, een regio die vaak wordt aangewezen als 'best practice' van regionale ontwikkeling in Europa. Gekeken wordt welke factoren hebben bijgedragen aan dit succes.

Daar het doel van dit onderzoek is , om een wetenschappelijk theoretisch kader te schetsen van processen die een rol spelen bij een ontwikkelingsconcept als de NOA, en niet zozeer om gedetailleerde kwantitatieve informatie te verschaffen, is voor dit rapport geen kwantitatief onderzoek verricht. De bronnen voor dit onderzoek worden gevormd door rapporten, analyses en studies. Om het beeld compleet en actueel te krijgen is tevens een aantal gesprekken gevoerd met deskundigen en betrokkenen in het Noordelijke economieveld. Het betreft hier een drietal professoren ruimtelijke wetenschappen, vertegenwoordigers van; de gemeente Groningen, de NOM (Investerings- en Ontwikkelingsmaatschappij voor Noord-Nederland), Raad Consultants b.v., het SNN (Samenwerkingsverband Noord-Nederland) en Groningen Seaports. De keuze voor de deskundigen is gedurende de loop van het onderzoek gemaakt in samenspraak met de opdrachtgever. De gevoerde gesprekken waren oriënterend en kwalitatief van aard. De inzichten uit gevoerde gesprekken zijn in het onderzoek opgenomen zonder dat uitspraken aan individuele personen toegewezen kunnen worden.

2. Regionale groeitheorieën

2.1 Inleiding

Binnen de economische geografie en ruimtelijke economie zijn diverse theorieën en modellen ontwikkeld om nationale en regionale groei te beschrijven en te verklaren. Economisch geografische theorieën en modellen geven geen complete weergave van, of verklaring voor de regionale werkelijkheid, maar zijn altijd een vereenvoudiging daarvan. Elk van de theorieën en modellen werpt een eigen licht op oorzaken en gevolgen van regionale ontwikkelingen en vormt op die manier een instrument en leidraad voor analyse. In dit hoofdstuk worden een aantal van deze theorieën nader beschreven. De hierdoor verkregen inzichten dienen als referentiekader bij dit onderzoek naar het NOA-concept voor Noord-Nederland. De besproken theorieën zullen geconfronteerd worden met het concept van de NOA, om te kijken op welke manier de theorie relevant is voor dit 'ontwikkelingsas-concept'. Ook kan beoordeeld worden of de theorie eventueel kan bijdragen aan de praktische invulling van het NOA-concept en op welke manier. Met andere woorden, welke beleidsrelevantie hebben de theorieën voor het versterken van de NOA. In de conclusies die uit dit hoofdstuk volgen, is tevens aandacht voor inzichten die zijn verkregen uit diverse gevoerde gesprekken met deskundigen.

Het is evident dat de koppeling met het NOA-concept als ontwikkelingsas-concept niet vanuit elk van deze theoretische invalshoeken even makkelijk te leggen is. Een aantal besproken theorieën kunnen direct gekoppeld worden aan het corridor- en ontwikkelingsas-denken. Anderen ontleen hun relevantie aan de bijdrage die ze leveren aan de bredere ambities die met

het NOA-concept nagestreefd worden (zie ook hoofdstuk 3) en zijn daarom de moeite waard om besproken te worden.

2.2 Klassieke en Neoklassieke groeitheorie

De grondslagen voor de Klassieke en Neoklassieke theorie zijn rond het eind van de 19e eeuw gelegd door economen als Christaller, Weber en Von Thunen. Von Thunen behandelt in zijn agrarisch grondgebruikmodel de relatie tussen agrarisch grondgebruik en de afstand tot de markt. Weber formuleert een industriële locatietheorie die een relatie legt tussen de vestigingsplaats van een industrieel bedrijf en de aanwezigheid van grondstoffen en afzetmarkt. Misschien wel de bekendste van deze geografische 'oertheorieën' is de centrale plaatsentheorie van Christaller. Deze in 1933 gepubliceerde theorie gaat uit van een hiërarchie van plaatsen. Christaller legt in zijn theorie een relatie tussen de marktwerking van plaatsen en hun ruimtelijk spreidingspatroon.

Deze wetenschappers legden de basis voor de zogenaamde neoklassieke theorie. Het fundament van de neoklassieke theorie wordt gevormd door de aanname dat de welvaart van een regio bepaald wordt door de kwaliteit en toegankelijkheid van productiefactoren binnen die regio. Regionale welvaartverschillen worden volgens deze theorie dan ook veroorzaakt door regionale verschillen in productiefactoren. De belangrijkste productiefactoren die onderscheiden worden zijn grond, arbeid en kapitaal. Een logisch gevolg van deze redenering is dat een regio, om succesvol te zijn, zal moeten trachten deze factoren te optimaliseren. Kostenminimalisatie is daarbij de belangrijkste overweging. Activiteiten zullen zich daar vestigen waar de kosten voor productiefactoren plus de transportkosten (naar de markt) het laagst zijn voor desbetreffende activiteit (Jansen & Maclain, 2006).

Resumerend worden hier een aantal factoren genoemd die binnen de (neo)klassieke benadering het fundament vormen voor verklaring van verschillen in regionale ontwikkeling:

-
- Hoeveelheid en kwaliteit van aanwezige productiefactoren.
 - Minimalisering van de (transport)kosten.

Groningen beschikt bijvoorbeeld over aardgas in de bodem. Aardgasgerelateerde activiteiten zullen volgens neoklassiek perspectief dus logischerwijs in Groningen terechtkomen, waar de grondstof- en transportkosten het laagst zijn.

Hier kan een link worden gelegd met het NOA-concept. Gekoppeld aan de gedachte van de (Noordelijke) ontwikkelingsas kan worden gesteld dat aanleg en optimalisatie van een efficiënter (fysieke) infrastructuurnetwerk resulteert in lagere transportkosten. Relatieve afstanden nemen af en vervoer wordt goedkoper. Ook nemen de relatieve afstanden tot/tussen marktgebieden af. Wat echter het effect is van deze kostenminimalisatie (vaak in de vorm van tijdwinst) en hoe dit effect zich (ruimtelijk) manifesteert voor Noord-Nederland is nog niet zo makkelijk te bepalen. Wel kan gesteld worden dat transportkosten relatief het laagst zullen zijn nabij (knooppunten van) infrastructuurassen. Andere kosten en factoren buiten beschouwing latend lijkt het dus logisch dat activiteiten waarvoor transportkosten een rol spelen (en hun ruimtelijke neerslag) zich voordoen (op knooppunten) nabij deze assen. Hierbij hoeft niet alleen te worden gedacht aan infrastructuurassen als wegen, spoorwegen en kanalen. Er kan ook worden gedacht aan bijvoorbeeld glasvezelkabels, elektriciteitskabels en pijpleidingen. Hier kan echter een duidelijke kanttekening bij gemaakt worden.

Er lijkt een duidelijk positief verband te bestaan tussen de aanwezigheid van transportinfrastructuur of de positie van een regio als deel van een interregionaal netwerk en het regionale economische welvaartsniveau (e.g.

Biehl, 1986, 1991; Keeble et al., 1982, 1988) Dit hoeft echter geen causaal verband te zijn maar kan ook een historisch agglomeratieproces weerspiegelen (cf Bröcker & Peschel, 1988). Pogingen om economische groei of krimp van een regio te verklaren middels investeringen in transportinfrastructuur zijn minder succesvol geweest. Een reden voor dit falen kan zijn dat in landen met een reeds hoog ontwikkelde transport infrastructuur verdere verbeteringen van het transportnetwerk slechts marginale voordelen opleveren. Verbeteringen in het transportnetwerk hebben alleen grote invloed op regionale ontwikkeling als ze resulteren in het verwijderen van 'bottlenecks' (Blum, 1982; Biehl, 1986; 1991).

Voor de ontwikkeling van de NOA lijkt dit te impliceren dat de focus zou moeten liggen op genoemde 'Bottlenecks' binnen de transportinfrastructuur van Noord-Nederland. Dit lijkt een vruchtbaar uitgangspunt. Echter, in dit geval is de investering niet in het bijzonder gericht op de verdere toekomst, zoals bijvoorbeeld aanleggen van de Zuiderzeelijn zou zijn, maar meer op het oplossen van een direct probleem, een te grote druk op bestaande infrastructuur.

Binnen de neoklassieke groeitheorie kan onderscheid gemaakt worden tussen de moderne en de traditionele visie. De traditionele visie spitst zich sterk toe op prijs- en marktwerking. Door het marktmechanisme van vraag en aanbod verdwijnen op den duur de kostenverschillen voor productiefactoren tussen verschillende regio's en ontstaat een evenwicht waarbij de kosten per regio gelijk zijn (convergentie). Bekende theorieën gestoeld op dit evenwichtdenken zijn onder andere de comparatieve kostenleer van Ricardo en het Heckscher-Ohlin theorema. Bij het realiteitsgehalte van deze convergerende beweging van regio's zijn vraagtekens te plaatsen. De wetten van vraag en aanbod bieden niet per definitie een oplossing voor het

ontstaan van regionale economische gelijkheid. In veel gevallen is juist sprake van een omgekeerde beweging. De verschillen tussen het centrum en de periferie worden in de loop van de tijd steeds groter (Jansen & Maclain, 2006). Moderne theorieën die deze divergentie proberen te verklaren zijn onder andere geformuleerd door: Myrdal, Keynes, Sombart en Perroux. In de volgende paragrafen worden een aantal van deze theorieën nader uitgediept.

- Implicatie van de (neo) klassieke benadering is in zijn eenvoudigste vorm dat regio's met de beste toegang tot productiefactoren en markten, ceteris paribus, concurrerender, productiever en dus succesvoller zullen zijn dan meer geïsoleerde regio's

2.2.1 Exportbasistheorie

In de exportbasistheorie maakt de econoom Sombart onderscheid tussen zogenaamde 'stuwende' en 'verzorgende' activiteiten. De stuwende activiteiten zijn de op export gerichte activiteiten die in een regio plaatsvinden. Verzorgende activiteiten zijn gericht op de 'stuwende bedrijven' en op de consument in de regio.

- *De kern van de theorie is dat export zorgt voor de instroom van deviezen in een regio wat de koopkracht vergroot. Op zijn beurt leidt dit tot een uitbreiding van de productiecapaciteit.*

De (economische) groei in een regio is gelijk aan de groei van de stuwende en verzorgende sector. De verzorgende sector wordt echter afhankelijk geacht van de stuwende sector. Hetzij via consumptie van de werknemers in de stuwende sector, hetzij via leveringen aan stuwende bedrijven (Atzema, et

al., 1997) De stuwende bedrijven zijn op die manier verantwoordelijk voor de groei in de regio. De economie in een regio kan dan ook versterkt worden door het stimuleren van stuwende activiteiten. In het hedendaagse beleid van Noord-Nederland keert deze theoretische benadering terug in de strategische agenda voor Noord-Nederland 2007-2013:

“... de stuwende bedrijvigheid is een essentieel onderdeel van onze strategie. Door in te zetten op verhoging van het aandeel stuwende bedrijven geven we de noordelijke economie een belangrijke impuls. Het bestaan van verzorgende bedrijvigheid (lokale financiële dienstverlening, detailhandel, gezondheidszorg) is op zichzelf een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor stuwende bedrijvigheid en daarmee van belang voor de economische ontwikkeling van Noord-Nederland. Echter, voor verzorgende bedrijvigheid is de omvang van de lokale afzetmarkt de dominante groeifactor terwijl voor stuwende bedrijvigheid veel meer factoren een rol spelen. Verzorgende bedrijvigheid volgt daarom uiteindelijk vooral de ontwikkelingen in stuwende sectoren naast ontwikkeling in zaken als bevolkingsomvang en koopkracht. Stimuleren van stuwende bedrijvigheid blijft daarom een effectieve en efficiënte strategie (SNN, 2005).”

Zonder te willen verzanden in een ‘kip of ei’ discussie is hieruit een synergie tussen stuwende en verzorgende bedrijvigheid duidelijk. Stuwende bedrijvigheid geeft door haar regionale economie overschrijdende karakter een impuls aan de regionale economie waarvan verzorgende bedrijvigheid kan profiteren terwijl de verzorgende activiteiten op hun beurt een belangrijke vestigingsplaatsfactor vormen voor de stuwenden activiteiten.

Resumerend:

- *Export zorgt voor de instroom van deviezen in een regio wat de koopkracht vergroot. Op zijn beurt leidt dit tot een uitbreiding van de productiecapaciteit.*
- *De economie in een regio kan versterkt worden door het stimuleren van stuwende activiteiten.*

Hoewel deze theorie niet echt een ruimte-structurerende component bevat, anders dan dat verzorgende bedrijvigheid ontstaat in de relatieve nabijheid van stuwende bedrijvigheid, kan gesteld worden dat stuwende bedrijvigheid de motor is van interactie tussen verschillende regio's waarmee de regionale economie versterkt kan worden. Hiermee kan een koppeling gemaakt worden naar het NOA-concept dat stimulering van interregionale en internationale interactie en samenwerking binnen de NOA ziet als een manier om de ruimtelijke economische positie van Noord-Nederland te versterken. De exportbasistheorie ondersteunt de economische component van die visie, maar gaat verder niet in op ruimtelijke neerslag of ontwikkeling van assen en corridors.

2.2.2 Cumulatieve causatie

De cumulatieve causatietheorie van Myrdal wijst op een interrelatie tussen sterke en zwakke regio's. Sterke regio's beschikken over een relatief gunstig productiemilieu dat zich in de loop van de tijd zal versterken door middel van cumulatieve causatie. Het gunstige productiemilieu (agglomeratie-voordelen) zal namelijk als een magneet werken op nieuwe bedrijvigheid (agglomeratie-effect), verzorgende voorzieningen, geschoold personeel enzovoort. Deze

productiefactoren worden echter onttrokken aan andere regio's, zodat er per saldo ook verliezers zijn. Door het wegtrekken van gunstige productiefactoren zoals geschoold personeel, worden deze regio's steeds minder aantrekkelijk en raken dus nog verder achterop. Dit effect wordt wel het '*backwash-effect*' genoemd. Na verloop van tijd zal sprake zijn van een soort ruimtelijk uitwaai effect van economische activiteiten vanuit de sterke regio. Door een toenemende druk op de ruimte, arbeid en infrastructuur, bijvoorbeeld in de vorm van files, hoge prijzen voor onroerend goed en een krappe arbeidsmarkt (agglomeratie-nadelen) gaan activiteiten zich in de loop van tijd verder van het economisch hart van de sterke regio vestigen (ruimtelijke deconcentratie). Dit zogenaamde '*spread-effect*' biedt kansen aan de nabij gelegen zwakke regio's. Deze deconcentratie leidt echter niet tot nivellering van de regionaal economische verschillen. De groeiregio blijft door schaalvoordelen en aanwezigheid van relatief belangrijke centra op diverse gebieden als communicatie, kennis en transport zijn verworven dominante positie behouden. Van het uitstralingseffect zullen voornamelijk aangrenzende gebieden profiteren (Atzema, et al., 1997; Jansen & Maclain, 2006).

De theorie van cumulatieve causatie biedt aanknopingspunten voor de NOA. Noord-Nederland biedt in relatie tot de Randstad en Zuid-Nederland relatief geen sterke agglomeratievoordelen. Er liggen echter wel kansen om te profiteren van spread-effects. De schaarste van terreinen voor wonen en bedrijvigheid is, mede door beperkend ruimtelijk beleid van de rijksoverheid, groot geworden in het Randstedelijk gebied. Prijzen stijgen en daardoor ontstaat een uitdrijvende tendens. De spreidingsgroei wordt als eerste opgevangen in de eerst aanliggende stedelijke gebieden, zoals Zwolle en Apeldoorn, die momenteel een flinke groei doormaken. Daarna zullen echter ook de verder gelegen plaatsen aan de beurt komen. Hiervan zijn reeds signalen te zien in groei van een aantal plaatsen in zuidelijk Drenthe en in

zuidelijke Friese stedelijke gebieden. Heerenveen is zelfs in trek bij buitenlandse vestigingen die zich in de nabijheid van het randstedelijk gebied willen vestigen. Ook de relatief lage prijzen voor recreëren en wonen kunnen een aanzuigende werking hebben op woningzoekenden die in het westen geen betaalbare bewoning kunnen vinden (Lambooy, 1998).

2.2.3 Groeipooltheorie

Perroux combineert in zijn groeipooltheorie factoren uit beide voorgaande theorieën. Volgens Perroux begint regionale economische groei bij een 'sleutelbedrijf' of 'groeipool'. Dit sleutelbedrijf is veelal een relatief groot bedrijf in een groeiende bedrijfstak dat intensieve contacten onderhoudt met andere bedrijven. Dit bedrijf kan worden gezien als het stuwende bedrijf waar in de exportbasistheorie sprake van is. Het bedrijf fungeert voor de regio als een soort spin in een web die regionale economische groei stimuleert. Bovenstaand proces is ook wel bekend als het agglomeratie-effect waarbij een agglomeratie door de te bieden agglomeratie- en schaalvoordelen een aanzuigende werking heeft op bedrijven en activiteiten uit de omgeving. Een viertal polarisatie- of multipliermechanismen zorgen hiervoor (Atzema, et al., 1997):

- Technische polarisatie: Bedrijven waarmee het stuwende sleutelbedrijf relaties onderhoudt vestigen zich in de buurt van dit sleutelbedrijf.
- Inkomenspolarisatie: De toegenomen werkgelegenheid in zowel het sleutelbedrijf als de gerelateerde bedrijven zorgt voor extra inkomsten. Dit trekt weer andere bedrijven aan.
- Psychologische polarisatie: Vestiging van een groot bedrijf en nevenactiviteiten heeft een positief effect op het economisch klimaat

en het imago van een regio. Dit zal ertoe bijdragen dat andere bedrijven zich in die regio willen vestigen.

- Geografische polarisatie: Het productiemilieu van een regio verbetert door de drie bovenstaande effecten. Dit is gunstig voor toekomstige verdere groei.

De zogeheten groeipool hoeft echter niet perse een bedrijf te zijn maar kan ook worden omschreven als een centrum van groei. Een definitie van het begrip wordt gegeven door Vanneste (1967): ..."een geheel van economische elementen, geconcentreerd in een geografische ruimte, waartussen bepaalde bindingen bestaan die de groei ondersteunen...".

Juist in deze groeipooltheorie vind het ontwikkelingsas-denken zijn oorsprong¹. Hierbij wordt uitgegaan van de assumptie dat de groeipolen zich niet in alle richtingen in de ruimte uitbreiden maar dat de spreidingsgroei, in de theorie van cumulatieve causatie spread-effects, vooral plaatsvindt langs verbindingssassen met andere groeipolen. Op die manier vormen zich tussen de groeipolen dus corridors. *"Wezenlijk voor dit concept is de aanwezigheid van krachtige, expanderende stedelijke concentraties, vanwaaruit een hoogwaardige, multimodale transportas met vele stopplaatsen c.q. aanhaakmogelijkheden wordt ingezet als lijnvormige bundeling van de verdere expansie. Die expansie voltrekt zich als het ware via stapstenen richting periferie. Langs de corridor blijft de meer of minder grote nabijheid van de groeipolen een factor die de aard van de bedrijvigheid bepaalt; een grotere nadruk op logistiek en ruimte-extensieve bedrijvigheid naarmate de afstand tot de stedelijke concentraties groter is. Infrastructuur is voor corridor-*

¹ In de jaren 60 vormde de groeipooltheorie het leidende inzicht met betrekking tot ruimtelijke economische ontwikkeling. Hierdoor vierde ook het denken (en publiceren) over ontwikkelingsassen hoogtij. Het concept is echter geleidelijk op de achtergrond geraakt om in de jaren 90 een 'revival' te beleven.

ontwikkeling essentieel, waarbij een infrastructuur op vele plaatsen toegankelijk moet kunnen zijn (dit i.t.t. de groeipool, die een ruimtelijk geconcentreerde toegang van infra veronderstelt). Corridor ontwikkeling doet zich daarom met name voor langs snelwegen met veel op- en afritten, in de omgeving van gebieden met verstedelijkingsdruk en een omvangrijk markt bereik." (Vrom-raad, 2001)

Voorbeelden van ontwikkeling langs (hoofd)transportassen zijn zichtbaar in groei die plaatsvindt in de oostelijke en zuidelijke corridors tussen het Nederlandse randstedelijk gebied en andere Europese economische kerngebieden. Zoals reeds eerder genoemd profiteren eerst steden in de relatieve nabijheid van de Randstad, en dan bovenal de steden die gelegen zijn op transportassen/corridors naar andere grote Europese kerngebieden. Er is vanuit de Randstad echter ook een noordelijke transportas te tekenen. Deze loopt vanuit de Randstad via Zwolle noordwaarts, maar ook de as via Almere, Lelystad, Heerenveen, Groningen en verder in de richting van Hamburg kan als zodanig omschreven worden (VROM-raad, 1999). Zoals ook in de paragraaf over cumulatieve causatie genoemd, profiteren een aantal van de aan deze transportas gelegen stedelijke gebieden in meer of mindere mate van spreidingsgroei vanuit de Randstad en van hun ligging langs de transportas. Bij de voorwaarde dat deze transportas een verbinding van betekenis vormt tussen twee groeipolen, in dit geval Europese kernzones, kunnen echter vraagtekens geplaatst worden. Hierop wordt verderop in deze scriptie ingegaan.

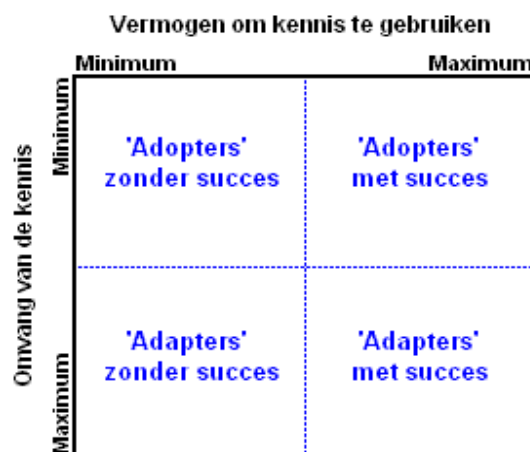
In Noord-Nederland zijn corridors slechts aan de orde als potentie. De mogelijke corridor naar het noorden moet gezien worden als een snoer van steden langs de hoofdtransportassen (VROM-raad, 1999).

2.3 Behaviorale theorie

In de behaviorale locatietheorie ligt de nadruk op het daadwerkelijke locatiekeuzegedrag van de ondernemer en de motivaties die daarbij een rol spelen. Er wordt een meer gedragswetenschappelijke benadering gevolgd die uitgaat van praktijksituaties. Over welke informatie beschikken ondernemers en welke factoren zijn doorslaggevend bij hun uiteindelijke keuze voor een bepaalde plek. Kortom, waar zijn locatiekeuzes in de praktijk op gebaseerd. Een drietal sleutelbegrippen in de behaviorale geografie zijn '*ruimtelijke cognitie, mental maps en regionale imago's*' (Atzema, et al., 1997). Deze begrippen zijn sterk aan elkaar gerelateerd. Met ruimtelijke cognitie wordt de kennis bedoeld die een persoon, in dit geval een ondernemer, heeft over ruimtelijke eenheden (landen, regio's, steden) en in dit kader over potentiële vestigingsplaatsen.

Een '*mental map*' is de voorstelling die iemand heeft van een bepaalde plaats of regio. Dit beeld kan voor iedereen verschillend zijn. Vaak echter vertonen mental maps van personen die tot een bepaalde groep behoren opvallende overeenkomsten. Met andere woorden, er wordt hetzelfde over een plaats gedacht. In dat geval kan gesproken worden over een bepaald stereotiep beeld dat ontstaat. Sterk in het verlengde hiervan ligt het begrip '*regionaal imago*'. Dit regionaal imago is een gedeeld beeld dat mensen hebben over een bepaalde plaats of regio. Veelal bevat dit beeld een stereotiep element, een bepaald waardeoordeel en eigen, al dan niet, correcte informatie. Enkele typerende voorbeelden hiervan zijn bijvoorbeeld: 'het Wilde Westen, het barre Siberië en het Groene Hart'. De ontwikkeling van een gewenst regionaal imago speelt tegenwoordig een belangrijke rol in de city- en regiomarketing.

Mensen, dus ook ondernemers, baseren hun keuzes op wat ze weten of liever gezegd, op wat ze denken te weten. De kennis van de ondernemer zal in de meeste gevallen onvolledig zijn en wordt gekleurd door vooroordelen en stereotiepe beeldvorming. Omdat dit echter de enige kennis is waarover de ondernemer beschikt, is het de kennis die hij voor zijn besluitvorming gebruikt. Dit wordt ook wel aangeduid met de term '*bounded rationality*'. Dit betekent dat de mate van rationeel handelen wordt begrenst door de beschikbare kennis. De Amerikaanse economisch geograaf Allan Pred (1967) heeft geprobeerd om de psychologische omstandigheden en motivering voor de keuze van een vestigingsplaats te schematiseren. In zijn behaviorale matrix (figuur 2.1) zet hij de omvang van kennis bij een ondernemer uit tegen het vermogen om deze kennis te gebruiken. Door leereffecten kan de positie die een ondernemer op deze matrix inneemt, veranderen van adopters zonder succes naar adapters met succes. Het blijkt in de praktijk echter moeilijk om bedrijven een plaats toe te kennen in deze matrix, omdat beide variabelen moeilijk meetbaar zijn.



Figuur 2.1: Bahaviourale matrix van Pred. Bron: Pred, 1967

Hoewel vanuit de behaviourale theorie niet direct een verband te leggen is met de ontwikkeling van corridors en ontwikkelingsassen bevat de theorie

toch twee aanknopingspunten die aansluiten bij de ambitie van het NOA-concept voor de ontwikkeling van de NOA.

1. Allereerst is daar het belang wat wordt gehecht kan worden aan het regionaal imago.

Vanuit nationaal perspectief is het regionaal imago van Noord-Nederland niet bepaald gunstig. Deels als erfenis uit het verleden, wordt Noord-Nederland nog altijd beschouwd als de periferie van Nederland. Ondanks bijvoorbeeld de nationale promotiecampagne 'er gaat niets boven Groningen' waarmee de provincie Groningen haar imago probeert op te vijzelen blijft het imagoprobleem bestaan. Hoewel niet geheel onterecht, gezien het sociaal economisch profiel van Noord-Nederland in verhouding tot het nationaal gemiddelde en de relatief perifere ligging, is het imago van afgelegen periferie deels een sociale constructie die door mensen buiten de provincie gedeeld wordt. Uit onderzoek blijkt bijvoorbeeld dat ondernemers uit het westen des lands veelal een nogal stereotiep beeld hebben van Groningen. Er wonen stugge mensen, het ligt ver weg en het is een kale ontoegankelijke ruimte (Ashworth & Pellenbarg, 2007). Hoewel ook de rationele voordelen bekend zijn: prettig woon/werk klimaat, weinig files en lage grondkosten, winnen de irrationele redenen het nog altijd van de rationele (Jansen & Maclain, 2006). Ook in politiek Den Haag kampen noordelijke politici en beleidsmakers nogal eens met het perifere imago en is de regio vaak een ondergeschoven kindje in besluitvormingsprocessen. Een gunstige beeldvorming draagt bij aan een grotere aantrekkingskracht voor de regio. Zowel consumenten als investeerders zijn sneller geneigd om een binding aan te gaan met Noord-Nederland als het beeld dat zij hebben positief is. Het perspectief van de NOA kan hier een positieve bijdrage aan leveren. Er kan worden gesteld dat de mental map van veel mensen moet

veranderen van Noord-Nederland als periferie en uiterst puntje van Nederland, naar een mental map waarin Noord-Nederland integraal deel uitmaakt van een grotere Europese regio. Er gaat ineens wel 'iets boven Groningen'. Tot slot moet Noord-Nederland er zorg voor dragen dat het, ook bij de buitenlandse partners op de NOA, op de mentale kaart gezet wordt. Gezien de relatieve onbekendheid van deze partners met de Noord-Nederlandse regio kan hieraan met een schone lei begonnen worden.

2. Ten tweede een tekort aan kennis en kunde bij het Noord-Nederlandse midden- en kleinbedrijf (MKB) kan zorgen voor knelpunten in het internationaliseringsproces dat het NOA-concept voor ogen heeft.

Het tweede aanknopingspunt is van een meer praktische aard en benadrukt het belang van kennis over bijvoorbeeld investerings-, exportmogelijkheden en buitenlandse markten (de NOA). In een studie over internationalisering van het Nederlandse MKB wordt gebrek aan kennis en vaardigheden genoemd als knelpunt waar bedrijven tegen aanlopen bij exporteren en investeren in het buitenland. Het gaat hier dan bijvoorbeeld om gebrek aan marktkennis (do's en dont's) of om een gebrek aan algemene kennis over export. Ook cultuur- en taalverschillen en een gebrek aan informatie worden genoemd (Hessels, Overweel, Prince, 2005). Aangezien het MKB in Noord-Nederland 75% van de werkgelegenheid voor zijn rekening neemt (SNN, 2005) speelt het een belangrijke rol bij de verwezenlijking van de NOA-visie. Terugkoppelend naar de matrix van Pred is de omvang van kennis en de mate waarin deze gebruikt kan worden bepalend voor succes. Bij het uitrollen van het NOA-concept moet dus een belangrijke rol weggelegd zijn voor het ontwikkelen en toegankelijk maken van relevante kennis voor het MKB. Zeker daar het MKB minder sterk gericht is op buitenlandse markten dan het

grootbedrijf vergt dit een forse inspanning om bij deze groep voldoende draagvlak te creëren.

Noord-Nederlandse bedrijven kenmerken zich in verhouding als weinig export en investeringsgericht. Dit gaat op voor alle drie de Noordelijke provincies. Deels kan dit geweten worden aan een ongunstige sectorstructuur. De transport- en distributiesector is in Noord-Nederland ondervertegenwoordigd. Opvallend is dat juist de grensregio's; Oost Groningen, Delfzijl en omgeving en Zuidoost-Drenthe slecht scoren op dit punt. Dit is deels verklaarbaar door het gebrek aan grote steden in deze gebieden (SNN, 2006).

2.4 De institutionele benadering

In de institutionele theorie wordt de aandacht gevestigd op de omgeving van de ondernemer. Volgens de institutionelen is regionale dynamiek afhankelijk van het institutioneel klimaat en de regionaal maatschappelijke context waarbinnen de ondernemer zich bevindt (Jansen, 2006). Deze context bestaat uit diverse instituties, organisaties, gedragscodes en vaste gewoonten, maar ook uit bijvoorbeeld kwaliteit van het woonmilieu, voorzieningenniveau, scholingsgraad, enzovoort. Binnen de institutionele theorie wordt onderscheid gemaakt tussen de formele en de informele instituties. Formele instituties in de vorm van wet en regelgeving en informele instituties in de vorm van normen, waarden en conventies. Verschillen in dit institutionele klimaat leiden tot regionale verschillen. Instituties fungeren op deze manier als selectiemechanismen.

In de praktijk blijken de zachte locatiefactoren in belang toe te nemen. *'Hard attraction factors alone like infrastructure will no longer be able to build a unique competition advantage'* (Rainisto, 2003). Deze zachte factoren vormen de factoren waar een regio zich mee kan onderscheiden van andere regio's. Pellenbarg (2006) heeft het in dit verband over het ontstaan van een *'level playing field'*. De harde primaire vestigingsplaatsfactoren, maar ook veel van de zachte factoren, zijn in de loop van de tijd over steeds grotere ruimten gelijk geworden. Zo zijn arbeidskosten bijvoorbeeld voor heel Nederland gelijk omdat CAO's landelijk afgesloten worden. Elementen in de fysieke omgeving zoals bijvoorbeeld kantoorpanden zijn bovendien makkelijk te kopiëren en daarmee geen onderscheidende factor (Wieberdink, 2006).

Bedrijven en ondernemers hebben ter plaatse te maken met de diverse wet en regelgeving, maar ook met zaken als vakbonden, het opleidingsniveau, de

arbeidsmentaliteit en bijvoorbeeld de bureaucratische afhandeling van zaken door de plaatselijke overheid. Het bedrijf en de bedrijfsvoering maken zelf ook deel uit van dit institutionele milieu. Verder is het institutionele milieu maatgevend voor de vorm en inhoud van samenwerkingsverbanden. Samenwerkingsverbanden en contacten tussen ondernemingen zijn goed voor het economisch klimaat van een regio en komen als zodanig het regionale vestigingsklimaat ten goede. Clustervorming ontstaat daar waar mogelijkheden zijn om te komen tot een efficiënte en functionele samenwerking. Tevens kan een gezond institutioneel klimaat draagvlak vormen voor een stevige binding van ondernemingen met hun regio. Daar waar bedrijven stevig zijn verankerd in hun regionale netwerk of cluster zal de neiging tot verplaatsing minder zijn. Dit komt de regionale duurzaamheid en groei ten goede. In dit verband kan gewezen worden op het begrip 'embeddedness' . Economische relaties zijn ingebed in de plaatselijke ondernemerscultuur (Jansen & Maclain, 2006).

Uit deze theorie zijn interessante inzichten te destilleren voor het perspectief van de NOA:

- Het belang van samenwerking en het leggen van contacten is groot. Dit bevordert clustervorming en versterkt de regionale banden van het bedrijfsleven met de regio. Dit is tevens ook een kern van de focus van het NOA-project. Het uitvoerende NOA-orgaan moet een overkoepelende institutie zijn met de regio over de partijen die een rol spelen bij de realisering en het uitbouwen van de NOA . Deze partijen moeten niet alleen geïdentificeerd en bijeengebracht worden. Het uitvoerend orgaan moet de lijm zijn die de partijen bij elkaar houdt. Deze lijm zal het sterkst zijn als het uitvoerend orgaan, in welke vorm dan ook, representatief is voor alle betrokken partijen. Op die manier

ontstaat een gunstig institutioneel klimaat. Kortom, samenwerken om te komen tot samenwerking.

- Het aanwijzen van economische centra voor bepaalde (kennisintensieve) activiteiten vereenvoudigt samenwerking en kan collectieve leereffecten bevorderen (Jansen, 2006). Kennis heeft de neiging zich op één plek te concentreren, de ruimtelijke spreidings- en uitwaaiereffecten zijn hierdoor relatief laag. Om tot vruchtbare samenwerking te komen voor interregionale kennisuitwisseling moet kennis complementair zijn. Dat wil zeggen dat kennis moet aansluiten op kennis die al in de regio aanwezig is. Succesvolle ontwikkelingen elders kunnen niet klakkeloos gekopieerd worden naar eigen regio. Er dient zorgvuldig gekeken te worden naar de competenties van een regio.

2.5 Evolutionaire benadering

De evolutionaire benadering is binnen de economische geografie relatief nieuw. De wortels van deze benadering zijn echter al te vinden bij de Oostenrijkse econoom Schumpeter die in 1943 het boek *'Kapitalisme Socialisme en Democratie'* schrijft. Hierin speelt de rol van innovatie en daarmee samenhangend de ondernemer reeds een belangrijke rol. In het boek *'Evolutionaire economie'* door Boschma, Frenken en Lambooy (2002) wordt evolutionaire economie omschreven als een theorie van economische verandering en aanpassing. De theorie analyseert:

- hoe nieuwe variatie in de economie tot stand komt en hoe deze leidt tot verandering van technologie, marktstructuur, sectorstructuur en instituties;
- hoe de selectieomgeving, die bestaat uit zowel markten als instituties, bepaalt welke variatie overleeft, en hoe dit leidt tot een bepaalde mate van stabiliteit (lock-in);
- hoe radicale innovaties in technologie en organisatievormen samengaan met veranderingen in de selectieomgeving zelf, in een proces van co-evolutie;
- hoe economisch gedrag suboptimale, onvoorspelbare en meervoudige uitkomsten kan opleveren (Boschma, et al., 2002).

De evolutionaire opvatting vertoont veel overeenkomsten met de institutionele en behaviorale benadering, maar bevat ook een aantal belangrijke nieuwe elementen. Zo wordt bijvoorbeeld veel meer nadruk gelegd op de rol die innovatie en toeval speelt voor economische ontwikkeling. In tegenstelling tot de neoklassieke theorie richt de evolutionaire theorie zich niet op het vormen van evenwichtsmodellen, maar juist op

processen die dit evenwicht verstoren. Deze onevenwichtigheden vormen in de evolutionaire benadering de motor voor economische ontwikkeling (Boschma, et al., 2002). Bepaalde factoren spelen daarbij een rol, komende beschrijving van deze factoren en van de evolutionaire benadering is vooral gebaseerd op Jansen & Maclain, (2006) en Boschma, Frenken & Lambooy (2002).

Een belangrijk kenmerk van de evolutionaire economie is de analyse van onomkeerbare historische processen. Het begrip '*padafhankelijkheid*' verwijst hiernaar: Economisch gedrag van bedrijven (en in een ruimer kader regio's) wordt voor een groot deel bepaald door kennis en ervaring die in de loop der tijd op een specifieke markt of in een bepaalde technologie zijn opgedaan. Bij grote veranderingen beschikken deze bedrijven slechts over een beperkt aanpassingsvermogen dat wordt begrenst door hun eigen routines. Ergo kan hierover in het kader van de NOA het volgende opgemerkt worden:

- Om tot regionale kennis 'spill over' (een uitwisseling van kennis) te komen, moet de over te dragen kennis aansluiten op kennis die reeds aanwezig is binnen een regio. Kennis moet complementair zijn om tot vruchtbare samenwerking te leiden. Voor Noord-Nederland betekent dit dat het zich moet richten op sectoren waar het sterk in is.

Routines zijn ingesleten regels en handelwijzen die gevormd zijn door ervaringen uit het verleden. Ondernemingen zijn vaak conservatief en risicomijdend, en dus geneigd tot weinig flexibiliteit bij het verlaten van een eenmaal ingeslagen pad.

- Hierin ligt zowel een kans als een bedreiging voor het NOA concept. De veel aangehaalde nuchtere 'doe maar gewoon, dan doe je gek

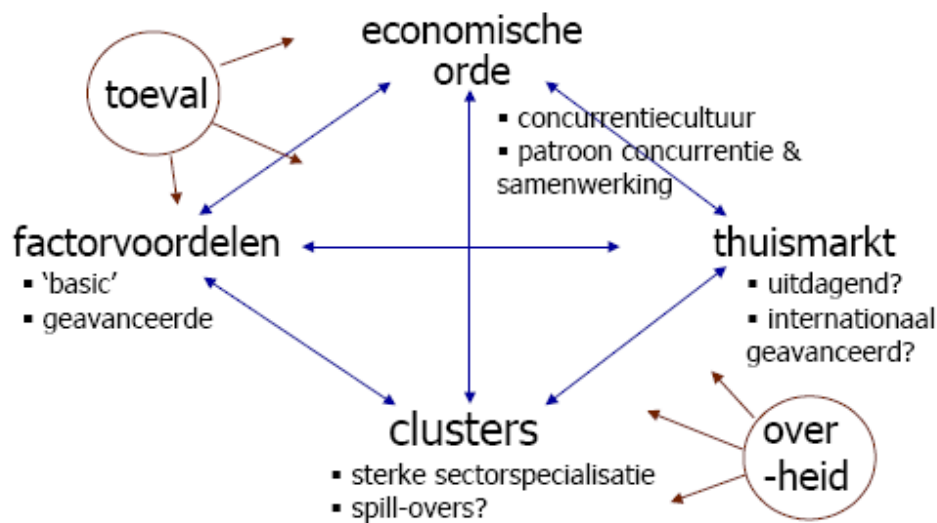
genoeg' mentaliteit van de noordelijke ondernemer wordt vaak geprezen. Zodra dit 'gewoon doen' echter gaat betekenen dat er geen ruimte is voor verandering, en met argwaan gekeken wordt naar vernieuwingen zal deze mentaliteit ook een beperkende factor kunnen worden.

De omgeving waarbinnen het bedrijf opereert is van grote invloed op het concurrentieproces. Deze 'selectieomgeving' bestaat onder andere uit markten, instituties en de ruimtelijke omgeving. Bedrijven die zich goed aan hun selectieomgeving aan weten te passen hebben een grote kans om te overleven. *Aanpassingsvermogen* wordt door de evolutionaire economie gezien als een belangrijke factor voor economisch succes in de moderne kenniseconomie. Bedrijven moeten kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen in de markt en bij hun concurrenten. *Aanpassingsvermogen* kan daardoor worden gezien als een kerncompetentie in een moderne kenniseconomie.

2.6 De clusterbenadering van Porter

De bedrijfseconoom Porter (1990) stelt in zijn clusterbenadering dat in veel landen, maar ook regio's in de loop van de tijd specialisatie heeft plaatsgevonden in bepaalde activiteiten. Zo staat Frankrijk bijvoorbeeld bekend als wijnland. Porter onderscheidt daarbij vier factoren die bepalend zijn voor de concurrentiepositie van een land of regio. Schematisch worden deze vaak gerepresenteerd als de 'diamant' van Porter (figuur 2.2) (Atzema, et al., 1997):

1. *'actor conditions' (productiefactoren)*, onderverdeeld in:
 - 'basic factors' als; klimaat, grondstoffen en geografische ligging.
 - 'advanced factors' als; scholingsgraad, universiteiten, telecommunicatienetwerken.
2. *'Demand conditions' (vraagfactoren)*; een belangrijke katalysator voor vernieuwing binnen bedrijven. Een kritische markt draagt bij aan de noodzaak voor ondernemingen om te vernieuwen en kwalitatief hoogwaardige producten te leveren.
3. *'Firm strategy, structure and rivalry' (economische orde)*; concurrentiecultuur, ondernemersklimaat en het patroon van concurrentie en samenwerking.
4. *'Related and supporting industries' (clusters en netwerken)* ; de hoeksteen in Porters benadering. Porter stelt dat de mate van ontwikkeling van netwerken en samenwerkingsverbanden een belangrijke factor is voor succes.



Figuur 2.2: De 'diamant' van Porter. Bron: Porter, 1990

Volgens Porter kan een land of een regio zich het best concentreren op activiteiten waar het goed in is. Dit biedt de meest waarschijnlijke sleutel voor succes. Het klakkeloos overnemen van ontwikkelingsstrategieën die in andere regio's succesvol zijn zal in dit kader niet werken. In de praktijk gebeurt dit bijvoorbeeld nogal eens op het gebied van innovatiebeleid. Overheden signaleren een schijnbaar succesvolle trend en proberen deze naar hun eigen regio te kopiëren. Hierbij verliezen ze de plaatselijke competenties uit het oog. De kunst is om onderscheidend te zijn en in te spelen op sterkten van de regio. Hierbij zijn bovenstaande factoren indicatief om het succes van een regio te bepalen. Het is volgens Porter mogelijk om op basis van deze factoren een inschatting te maken van de concurrentiepositie en daarmee de toekomstverwachtingen voor een land of gebied. Daarbij dient echter niet vergeten te worden dat de echte concurrentie plaatsvindt op het niveau van bedrijven en sectoren. Dit meso-niveau is dus in realiteit maatgevend voor de ontwikkeling van een regio.

“In dit kader kan ook gewezen worden op het werk van Paasi (1996, 2002). Volgens Paasi is regiovorming de uitkomst van een proces van vier verschillende op elkaar inwerkende dimensies. De identiteit, de samenhang en de toekomstige ontwikkelingen van een regio worden door deze dimensies gevormd. In de eerste plaats is er de territoriale vorm van de regio. Hierbij gaat het over de vastgestelde grenzen. Ten tweede speelt de symbolische dimensie een rol. Welke bekende regionale symbolen zijn er die vorm geven aan de regionale structuur. Ten derde spelen de aanwezige regionale instituties een rol. Op welke manier vertegenwoordigen deze de regio. En als laatste kan het regionaal bewustzijn genoemd worden. Op welke manier leeft de regio bij haar bewoners en bij buitenstaanders. Al deze krachten samen smeden een regio tot een geïntegreerd geheel en vormen de regionale identiteit zowel intern onder de eigen bewoners als in de beeldvorming naar buiten.” (Wieberdink, 2006).

Zoals reeds eerder opgemerkt in het hoofdstuk over de behaviourale benadering is het vormen van een krachtige regionale identiteit van groot belang voor Noord-Nederland. Een gunstige beeldvorming draagt bij aan een grotere aantrekkingskracht voor de regio. Zowel consumenten als investeerders zijn sneller geneigd om een binding aan te gaan met Noord-Nederland als het beeld dat zij hebben positief is. Het perspectief van de NOA kan hier een positieve bijdrage aan leveren.

2.7 De creatieve klasse benadering van Florida

Een laatste moderne visie op regionale en vooral stedelijke ontwikkeling die hier behandeld wordt presenteert de Amerikaan Richard Florida in zijn recentelijk uitgebrachte boek "The Rise of the Creative Class" (2002). Een titel die veel beleidsmakers, sociale en ruimtelijke wetenschappers inmiddels bekend in de oren zal klinken. Florida (2002) poneert het idee dat niet technologie en kennis de belangrijkste voorwaarden vormen voor economische groei, maar creativiteit. Hij introduceert in dat kader het begrip 'creatieve klasse' dit is een deel van de (beroeps)bevolking voor wie vernieuwing, creativiteit en innovatieve ideeën een belangrijke rol spelen bij hun werkzaamheden.

Een eenduidige definitie van deze creatieve klasse is niet makkelijk te geven. Om tot deze creatieve klasse te behoren is het niet zozeer van belang in welke sector iemand werkzaam is of welk opleidingsniveau behaald is. Het draait hierbij om de vraag of iemand van creativiteit zijn broodwinning heeft gemaakt. Florida onderscheidt drie groepen die gezamenlijk de creatieve klasse vormen, te weten de 'super creative core', die bestaat onder andere uit de wetenschappers, architecten, computer en ICT specialisten onderwijzers, medici, enzovoort. Samen met de 'bohémians', waaronder kunstenaars, muzikanten, ontwerpers, fotografen en dergelijke vallen, vormt deze groep het creatieve hart. Deze groep is 'probleemzoekend' bezig en staat aan de wieg van nieuwe ideeën, kennis, technologie, vormgeving en inhoud.

Als derde groep onderscheidt Florida de 'creative professionals' wederom een brede groep mensen wier werkzaamheden liggen in kennisintensieve bedrijfstakken zoals hightech sectoren, juridische zaken, overheid en beleidsfuncties, bedrijfsmanagement, enzovoort. Deze groep is voornamelijk

probleemoplossend bezig en kan gezien worden als creatief uitvoerend orgaan van de nieuwe ideeën die in de creatieve kern ontstaan (Stam, 2005).

Welk belang heeft de creatieve klasse voor regionale economische groei en ontwikkeling? Florida ziet deze klasse als motor en smeermiddel voor de moderne stedelijke economie. De aanwezigheid van een creatieve klasse vormt een nieuwe vestigingsfactor voor bedrijven en is bovendien een kraamkamer voor nieuwe bedrijvigheid en 'spin offs'. Het is niet het bedrijf dat werknemers aantrekt, maar andersom, het bedrijf dat aangetrokken wordt door een bepaald type werknemer en een creatief klimaat (van Dalm, 2006). De creatieve klasse vestigt zich daar, waar het creatief klimaat van een voldoende hoog niveau is kortom in bruisende en vitale steden met een groot, maar vooral vernieuwend, aanbod op het gebied van uitgaan, cultuur, eetgelegenheden en winkels. De creatieve klasse is een klasse van zelfbewuste individuen die op zoek zijn naar een bepaalde 'quality of life' en een specifieke op hun behoeften aangepaste woon- en leefomgeving. Steden die in deze behoeften kunnen voorzien, zullen het meest succesvol zijn bij het aantrekken en ook behouden van deze creatieve klasse die op zijn beurt weer aantrekkingskracht uitoefent op diverse vormen van bedrijvigheid en bedrijven.

Aanwezigheid van een creatieve klasse wordt tegenwoordig door veel bedrijven gezien als een belangrijke vestigingsplaatsfactor en is op die manier een belangrijk onderdeel van het regionaal vestigingsklimaat. Een gezond creatief klimaat kan ook worden gezien als een waardevolle 'asset' in de regionale uitstraling naar buiten. De theorie benadrukt het belang van andere dan primaire en secundaire 'harde factoren' als transportkosten, kosten van grondstoffen en producten en nabijheid van de markt. Regionale concurrentiekracht is afhankelijk van de mate waarin een regio in staat is een

creatieve klasse te genereren, aan te trekken en te behouden, een stedelijk klimaat is daarvoor het meest geschikt. Hierbij spelen bijvoorbeeld factoren als: het aanbod van culturele voorzieningen, een open tolerant en divers klimaat, informele ontmoetingsruimten en diversiteit onder inwoners een rol kortom alles wat een stad tot een bruisend levendig geheel maakt, een plek 'waar het gebeurt'.

2.8 Samenvatting, conclusies en inzichten uit de besproken theorieën

Uit de regionale groeitheorieën valt te concluderen dat een aantal aandachtsgebieden en factoren bepalend zijn voor het concurrerende vermogen van een regio. Het is moeilijk te zeggen welk van deze aandachtsgebieden en factoren het zwaarst moet wegen.

- In de klassieke en neoklassieke benaderingen wordt de aandacht gericht op de aanwezige productiefactoren, kosten en marktwerking om regionale ontwikkelingen te verklaren. In de groeipooltheorie vind het ontwikkelingsas-denken zijn oorsprong. Hierbij wordt uitgegaan van de assumptie dat de groeipolen zich niet in alle richtingen in de ruimte uitbreiden maar dat de spreidingsgroei, in de theorie van cumulatieve causatie spread-effects, vooral plaatsvindt langs verbindingssassen met andere groeipolen. Op die manier vormen zich tussen de groeipolen dus corridors.
- In de behaviourale en institutionele theorievorming ligt de nadruk meer op het keuzeproces van de ondernemer en zijn motivaties daarbij. Interactie tussen bedrijven onderling en bedrijven en overheden en vertrouwensbanden spelen een belangrijke rol bij clustervorming en regionale binding van bedrijven met hun omgeving. Sleutelwoorden in de behaviourale geografie zijn ruimtelijke cognitie, mental maps en regionale imago's.
- Van een andere orde zijn de evolutionaire benadering en de creatieve klasse van de Amerikaan Florida. In de eerstgenoemde speelt aanpassingsvermogen, onvoorspelbaarheid (toevalligheden leiden tot bepaalde ontwikkelingen) en padafhankelijkheid een rol. In de tweede

wordt de aanwezigheid van een zogenaamde 'creatieve klasse' gezien als motor en smeermiddel van de moderne stedelijke economie. Bedrijven worden aangetrokken door een bepaald type werknemers en een creatief klimaat.

- Porter tot slot stelt in zijn clusterbenadering dat een regio zich het best kan concentreren op de activiteiten waar het goed in is. Dat klinkt logisch maar hier zijn vele voorbeelden te noemen (met name op het gebied van innovatiebeleid) van regio's die klakkeloos een ontwikkelingsstrategie adopteren die op een andere plek succesvol lijkt. Porter onderscheidt vier bepalende factoren die een rol spelen voor de concurrentiepositie van een land te weten: productiefactoren, vraagfactoren, economische orde en clusters en netwerken. Met name de laatste zijn volgens Porter van belang voor succes.

Uit de regionale groeitheorieën valt te concluderen dat er ruwweg drie belangrijke aandachtsgebieden zijn die bepalend zijn voor het concurrerende vermogen van een regio. De harde productiefactoren, de 'zachte factoren' zoals bedrijfs- en leefomgeving en institutioneel/creatief klimaat en de perceptie van de regio zoals die leeft bij inwoners en buitenstaanders. Tevens kan binnen de theorieën onderscheid gemaakt worden tussen endogene en exogene groeimodellen. De ene is gericht op ontwikkeling op eigen kracht, de ander op input van buiten. Regionale ontwikkeling op eigen kracht is waarnaar gestreefd wordt in overkoepelend Europees beleid en het beleid gevoerd in Noord-Nederland.

In West Europa is sprake van een zogeheten 'level playing field' waarin relatief weinig onderling verschil bestaat in het aanbod van infrastructurele, economische en culturele voorzieningen in de diverse regio's. Deze primaire en secundaire vestigingsfactoren zijn globaal hetzelfde in de gehele zone en

gelden zo dus minder als doorslaggevende locatiekeuzefactoren voor ondernemingen. Het onderscheidende vermogen van een regio moet gezocht worden in onderscheidende unieke regionale kenmerken die het verschil maken.

3. Het concept 'corridor' en de NOA als beleidsinstrument

3.1 Begripsbepaling; de corridor als geografisch instrument

Alvorens dieper in te gaan op de NOA is het van belang om de begrippen 'ontwikkelingsas' en 'corridor' nader toe te lichten en te definiëren. Deze theoretische termen kunnen op die manier vertaald worden naar de NOA, en gebruikt worden om de vraag te beantwoorden hoe de NOA te duiden. Er wordt hierbij een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de corridor als beschrijving van een aangetroffen situatie enerzijds, en de corridor als potentieel ordenend principe anderzijds." (VROM-raad, 1999)

De begrippen corridor en ontwikkelingsas vertonen een grote verwantschap en kunnen op een aantal manieren uitgelegd worden. Een bijzonder kernachtige definitie van het begrip corridor wordt aangereikt door Lambooy (1998):

"Een corridor is een ruimtelijk-economische configuratie met een lineaire vorm, die een connectie van tenminste twee plaatsen vormt, en waarbij er een bepaalde intensiteit van interactie en een minimum van 'dichtheid' bestaat" (Elerie en Pellenbarg, 1998).

Lambooy (1998) onderscheidt drie principes van ruimtelijke relatievorming; groei, verbinding en beheersing en drie vormen van ruimtelijke neerslag van relaties (as, corridor, netwerk). Bij het 'groeiprincipe' moet worden gedacht aan uitbreiding (spread-effects) vanuit een kernzone naar buiten. Deze uitbreiding kan door diverse factoren richting krijgen. Bijvoorbeeld door infrastructuurassen of aantrekkingskracht van andere kernen. Bij het

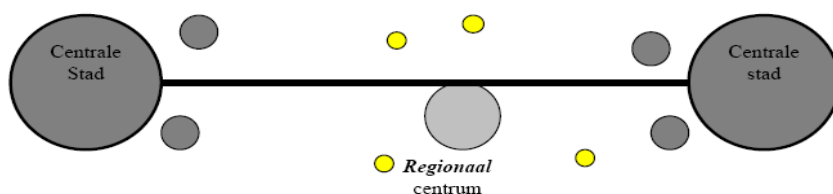
'*verbindingsprincipe*' (meestal lineair) staat de verbinding centraal. Het draait hierbij vooral om het verbindingsaspect met vervoersrelatie. Het '*beheersprincipe*' draait om invloeden, in veel gevallen informatiestromen, die vanuit een stad of plaats kunnen worden uitgeoefend op een elders gelegen plaats door bijvoorbeeld de aanwezigheid van een hoofdkantoor. De mate van onderlinge vervlechting van de geformuleerde principes en vormen, is bepalend voor de economische groeiwerking die ervan uitgaat. De ontwikkeling van een corridor vergt visie, waarbij de investering gericht moet zijn op toekomstige economische potenties en niet op directe problemen die nu spelen, bijvoorbeeld files in de Randstad. Daarbij moet gedacht worden aan twee economische centra die nog onvoldoende zijn verbonden om hun vele economische potenties te benutten. Een buitenlands voorbeeld daarvan is bijvoorbeeld de Kanaaltunnel tussen Londen en Parijs (Geertsen, Jansen, Lerc, Wolting, 2007).

3.2 Het Corridormodel

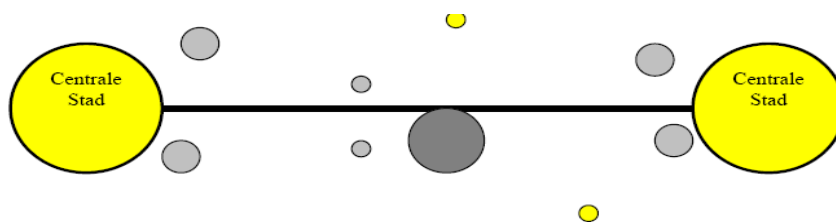
Het corridormodel binnen de economische geografie is ontwikkeld door onderzoekers die waarnamen dat langs transportassen, veelal snelwegen, tussen twee stedelijke gebieden in veel gevallen een snelle infrastructurele, demografische en economische groei plaatsvindt (Pater, Groote, Terlouw, 2002). Het model sluit hiermee aan op de veronderstellingen uit de groeipooltheorie van Perroux dat economische groei zich voortplant langs verbindingen tussen groeipolen. Structuur en ontwikkeling van een regio lijkt dus gedeeltelijk bepaald te worden door haar situering in een ruimer geografisch kader of geografische context. Een goed voorbeeld van een dergelijke snel ontwikkelende corridor regio in Nederland is West-Brabant. De regio profiteert van haar strategische ligging tussen het randstedelijk gebied enerzijds en de Vlaamse ruit (Antwerpen, Gent, Brussel en Leuven) anderzijds. Ruimtegebrek en congestie in deze grootstedelijke gebieden zorgen middels spread-effects, die zich voordoen langs infrastructuurassen, voor kansen voor deze corridorregio.

Modelmatig kan de ontwikkeling van een corridorregio in een drietal fases worden weergegeven (De Pater, et al., 2002):

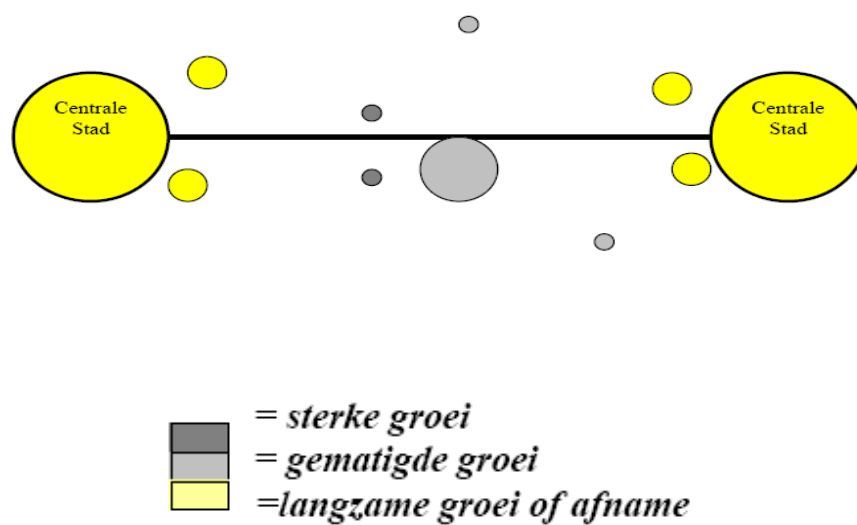
1. In de eerste fase expanderen vooral de kleinere kernen die zowel nabij de transportas als in het urban field van een grote stad liggen. De verder weg gelegen zones, die buiten forensenafstand liggen, raken achterop in deze fase. De inwoners trekken weg naar de grote steden. Alleen in de buurt van de transportas behouden regionale centra hun inwonertal, de eerste forensen vestigen zich.



2. In de volgende fase komen de regionale centra, die langs de transportas maar buiten de urban fields liggen, tot ontwikkeling door de komst van suburbaniserende bedrijven en huishoudens. Vooral bij open afritten van de snelweg is de vraag naar grond groot. In deze fase verbetert ook de situatie in verder weg gelegen gebieden. Migratie vanuit die gebieden naar de stedelijke gebieden neemt af en pendel naar de zich ontwikkelende corridorzone neemt toe; de metropolen zelf verliezen inwoners.



-
3. In de laatste fase kunnen de regionale centra zich zo ontwikkelen dat een onafhankelijkheid ontstaat van de groeiimpulsen uit de grote steden. De regionale centra functioneren min of meer autonoom en ontwikkelen een eigen urban field met bijbehorende suburbanisatieprocessen. Deze fase hoeft echter nooit aan te breken. Het kan ook zijn dat de tussenliggende kern in fase twee blijft hangen.



Figuur 3.1: De ontwikkeling van een corridorregio in drie fasen. Bron: Zandt, 2005

3.3 De corridor als beleidsinstrument

In beleidskringen heeft het corridorconcept rond 1993 zijn intrede gedaan tijdens de voorbereiding van de vijfde Nota Ruimtelijke Ordening. In de Nota Ruimte voor Economische Dynamiek (1997) van het Ministerie van Economische Zaken wordt een drietal verschillende benaderingen gegeven van corridors:

- De corridor als infrastructuur; de corridor heeft in dit kader vooral een verkeerskundige betekenis in de vorm van infrastructuurassen. Deze invulling is vooral gebruikt door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- De corridor als economische ontwikkelingsas; hierbij wordt een impliciete of expliciete relatie gelegd met de economische ontwikkelingsmogelijkheden die samenhangen met belangrijke vervoersassen. Het infrastructuurnetwerk is in deze optiek sterk bepalend voor de ruimtelijke neerslag van functioneel-economisch samenhangende activiteiten. De exacte begrenzing van de corridor speelt hierbij een ondergeschikte rol.
- De corridor als verstedelijkingsas; het infrastructuurnetwerk fungeert hier als basis om verstedelijkingsrichtingen voor wonen en werken te ontwikkelen. Dit is met name van belang voor het creëren van draagvlak voor diverse voorzieningen (openbaar vervoer) en om de deconcentrerende tendens in ruimtelijke ontwikkeling op te vangen (Lambooy, 1998). Deze invulling werd vooral gegeven door VROM.

De benadering van de corridor als economische ontwikkelingsas sluit het best aan op het NOA-concept. Zoals reeds eerder vermeld is het van belang om een duidelijk onderscheid te maken tussen "de corridor als beschrijving van

een aangetroffen situatie enerzijds, en de corridor als potentieel ordenend principe anderzijds." (VROM-raad, 1999). De NOA, zoals geformuleerd door het SNN, is enerzijds een planningsconcept waarin de corridor moet fungeren als ordenend principe en drager van economische ontwikkelingen voor Noord-Nederland. Anderzijds komt het NOA-concept voort uit gesignaleerde ontwikkelingen die zich op (Noord) Europees schaalniveau voordoen.

3.4 De NOA als potentieel ordenend principe

De NOA vloeit voort uit het overkoepelende beleidskader 'Pieken in de Delta' (2006) zoals dat in Den Haag door het Ministerie van Economische Zaken geformuleerd is. 'Pieken in de Delta' moet een basis vormen voor nationale concurrentiekracht en bevat zes gebiedsgerichte Pieken in de Delta. Een van deze pieken is; '*Noord-Nederland: schakel tussen de Randstad en Noord Oost Europa*'. Het NOA-scenario had deels versterkt en geconcretiseerd moeten worden met de plannen voor de aanleg van de Zuiderzeelijn. Dit zou een snelle openbaar vervoer verbinding worden van Schiphol en Amsterdam naar Almere en Groningen. Met deze snelle verbinding hoopte men ook de NOA te versterken en op langere termijn aansluiting te vinden bij Europese transportnetwerken. De positionering van Noord-Nederland en van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen op de as Amsterdam-Hamburg (en verder) moet hierdoor versterkt worden. Met het (voorlopig?) sneuvelen van de plannen voor de aanleg van de Zuiderzeelijn zijn de ambities van het Noorden om haar internationale positie te versterken en aansluiting te vinden bij internationale ontwikkelingen in NOA-verband niet verdwenen. Het is echter wel een aderlating voor het NOA-scenario. In de strategische agenda voor Noord-Nederland 2007-2013 (SNN, 2005) wordt de NOA als volgt omschreven:

Het SNN wil wonen en werken concentreren in een aantal economische kernzones. Deze kernzones moeten gelegen zijn aan, of goed verbonden zijn met, de internationale transportassen te weten:

- de A6/A7 (Randstad - Groningen - Duitsland);
- de A28/A37 (Randstad - Emmen - Duitsland);
- de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl;

-
- *de havens van Harlingen en Delfzijl.*

Door de internationale transportassen verder te optimaliseren moet Noord-Nederland beter kunnen profiteren van haar intermediaire ligging tussen de Europese economische kerngebieden in West-Nederland (Randstad) en Noord-Duitsland (Bremen/Hamburg). Op die manier ontwikkelt zich de context van de zogenaamde internationale Noordelijke Ontwikkelingsas. De aansluiting van Nederland met de, zich momenteel sterk ontwikkelende economische kerngebieden in Noord-Duitsland en Scandinavië, en op termijn met de nieuwe Europese lidstaten Polen, Litouwen, Letland en Estland wordt verbeterd. In overleg met de Duitse autoriteiten moet de transnationale samenwerking in de opkomende internationale oost-westcorridor nieuwe inhoud krijgen, onder andere door gezamenlijke investeringen in oost-west georiënteerde infrastructuur. Intussen zijn of worden de volgende stappen reeds gezet om de internationale transportassen te verbeteren:

De A31 (Emden - Ruhrgebied) is in december 2004 voltooid. De A37 (Hoogeveen - Meppen/A31) zal binnenkort op het kwaliteitsniveau van autosnelweg zijn gebracht. Verder is de verdubbeling van de E233 -gedeelte Meppen (A31) tot aan Cloppenburg (A1)- in het Duitse verkeerswegenplan opgenomen. De bereikbaarheid van Bremen/Hamburg staat hoog op de Duitse politieke agenda. Eerste delen van de geplande Küstenautobahn (A22) ten Noorden van Hamburg en Bremen zijn onlangs in uitvoering genomen. Ten slotte zal aanleg van de Zuiderzeelijn (ZZL) het streefbeeld van de Noordelijke Ontwikkelingsas een aantal stappen dichterbij brengen. Het SNN acht verdere verbeteringen noodzakelijk. Vóór 2014 moeten de bestaande knelpunten op de hoofdverbindingen structureel op het kwaliteitsniveau van auto(snel)weg worden gebracht. Daarbij ligt prioriteit bij de Zuidelijke Ringweg Groningen, de rotonde nabij Joure, de A28 tussen Zwolle en Meppel en de N33 tussen Assen en Zuidbroek/A7 (SNN, 2006).

Hoewel in deze omschrijving van de NOA, ontwikkeling en optimalisering van internationale transportassen en het noordelijk infrastructuurnetwerk voor Noord-Nederland een belangrijke rol speelt, heeft het NOA-concept een bredere ambitie. Uit gestelde doelen en gesprekken is op te maken dat de NOA door het SNN gezien wordt als een as in de breedste zin van het woord. Er wordt belang gehecht aan diverse componenten zowel op het infrastructurele, economische als op het politieke en sociaal culturele vlak. De transportassen en het infrastructuurnetwerk kunnen hierbij fungeren als ordenend principe en drager voor ontwikkelingen. De prioriteit van het NOA-concept ligt nadrukkelijk bij het stimuleren van samenwerking tussen de stedelijke gebieden op de NOA. De aard van die samenwerking is niet zozeer van belang. Belangrijk is dat samenwerking en interactie zorgt voor nieuwe initiatieven en zo een voedingsbodem vormt voor (economische) ontwikkeling.

In een artikel voor het Duitse 'BAW Instituut voor regionaal economisch onderzoek' dat op verzoek van het SNN het strategisch onderzoek heeft uitgevoerd naar de NOA, wordt dit als volgt verwoord:

“Onder geen beding dient het ontwikkelen van corridors te worden gezien als een louter politieke aangelegenheid van overheden, net zo min als de concurrentiepositie van corridors enkel en alleen van infrastructuur afhangt. In plaats daarvan is de betrokkenheid van het bedrijfsleven en wetenschappelijke instellingen en van diverse soorten niet-overheidsorganisaties die met corridoractiviteiten en –netwerken te maken hebben van het grootste belang als de corridorpolitiek het behalen van economische, sociale, wetenschappelijke en culturele voordelen tot doel heeft. Infrastructuur dient te worden beschouwd als

een instrument en als belangrijkste fysieke voorwaarde voor werkbare samenwerkingsstructuren"(Lutzky & Stenke, 2005).

3.5 Conclusies

Wat is nu, zowel vanuit de theorie als gegeven de beleidsambities, de juiste manier om de NOA zien? Aan de hand van de typeringen en benaderingen van de NOA die in dit hoofdstuk behandeld zijn kan het NOA-concept duidelijk getypeerd en gedefinieerd worden.

Kijkend naar de ambities die met de NOA-visie beoogd worden en naar de link die daarmee gezocht wordt met fysieke infrastructuur kan een duidelijk stempel op het concept gedrukt worden, namelijk dat van 'corridor als economische ontwikkelingsas' zoals omschreven in de Nota Ruimte voor Economische dynamiek, hierin wordt een impliciete of expliciete relatie gelegd met de economische ontwikkelingsmogelijkheden die samenhangen met belangrijke vervoersassen. Het infrastructuurnetwerk is in deze optiek sterk bepalend voor de ruimtelijke neerslag van functioneel-economisch samenhangende activiteiten. De exacte begrenzing van de corridor speelt hierbij een ondergeschikte rol. Deze omschrijving sluit haarfijn aan op de beschrijving van de NOA uit de strategische agenda voor Noord-Nederland:

Door de internationale transportassen verder te optimaliseren kan Noord-Nederland beter profiteren van haar intermediaire ligging tussen de Europese economische kerngebieden in West-Nederland en in Noord-Duitsland (Bremen/Hamburg). Aldus ontwikkelt zich het perspectief van de zogeheten internationale Noordelijke Ontwikkelingsas. Nederland krijgt een veel betere aansluiting met de economische kerngebieden in Noord-Duitsland en Scandinavië –die op dit moment sterk in ontwikkeling zijn– en op termijn met de nieuwe EU-lidstaten Polen, Litouwen, Letland en Estland (SNN, 2006).

De prioriteit van het NOA-concept ligt nadrukkelijk bij het stimuleren van samenwerking tussen de stedelijke gebieden op de NOA. Dit blijkt zowel uit de gestelde doelen als uit gesprekken met het SNN. Ontsluiting en aansluiting door infrastructuur wordt gezien als katalysator voor deze samenwerking. De aard van die samenwerking is niet zozeer van belang. Belangrijk is dat samenwerking en interactie zorgt voor nieuwe initiatieven en zo een voedingsbodem vormt voor (economische)ontwikkeling.

Theoretisch is het corridormodel te herleiden tot de inzichten uit Perroux's groeipooltheorie. Groeipolen genereren spread effects, deze zullen zich volgens genoemde theorie vooral concentreren langs verbindingssassen met andere groeipolen. In het NOA-concept wordt dan ook ingezet op de schakelfunctie die Noord-Nederland moet krijgen tussen economische kernzones in Europa. Met andere woorden, verbindingen moeten via Noord-Nederland gaan lopen.

4. De NOA: ruimtelijke afbakening

Na in het voorgaande hoofdstuk in te zijn gegaan op de het corridormodel en de NOA als potentieel ordenend principe in de vorm van een planningsconcept en toekomstvisies wordt in dit hoofdstuk gekeken naar de NOA als daadwerkelijk bestaande situatie.

Een probleem dat zich direct voordoet bij het beschrijven van de NOA is de precieze territoriale afbakening van het geheel. In dit kader is het van belang om te specificeren op welk ruimtelijk schaalniveau gekeken wordt naar het onderwerp van onderzoek. Hierbij zijn meerdere schaalniveaus te onderscheiden die een gezamenlijke context kennen. Op het hoogste schaalniveau bevindt zich de gehele Europese Noordelijke Ontwikkelingsas met een context die wordt gevormd door tal van ontwikkelingen op het gebied van economie, technologie, infrastructuur, innovatie en beleid op een Europees niveau. Dit is qua ruimtelijk schaalniveau een megacorridor zoals die door de Vrom-raad (1999) omschreven wordt.

Megacorridors hebben zich op Noordwest Europese schaal ontwikkeld langs internationale transportassen (weg, rails, water) en bestaan in ruimtelijke zin feitelijk uit brede gordels van stedelijke netwerken langs deze transportassen. In Nederland worden deze megacorridors gevormd door de hele brede as van de Randstad richting Ruhrgebied (Apeldoorn en ook Zwolle worden nog net door deze as geraakt); een as vanuit de Randstad via Breda richting de Vlaamse ruit in zuidelijke richting en idem via Breda in oostelijke richting met nog een splitsing naar Maastricht en Luik. Uit deze omschrijving blijkt dat een groot deel van Noordoost-Nederland en een deel van Zuidwest-Nederland

ten opzichte van deze stedelijke netwerken een perifere ligging hebben (VROM-raad, 1999).

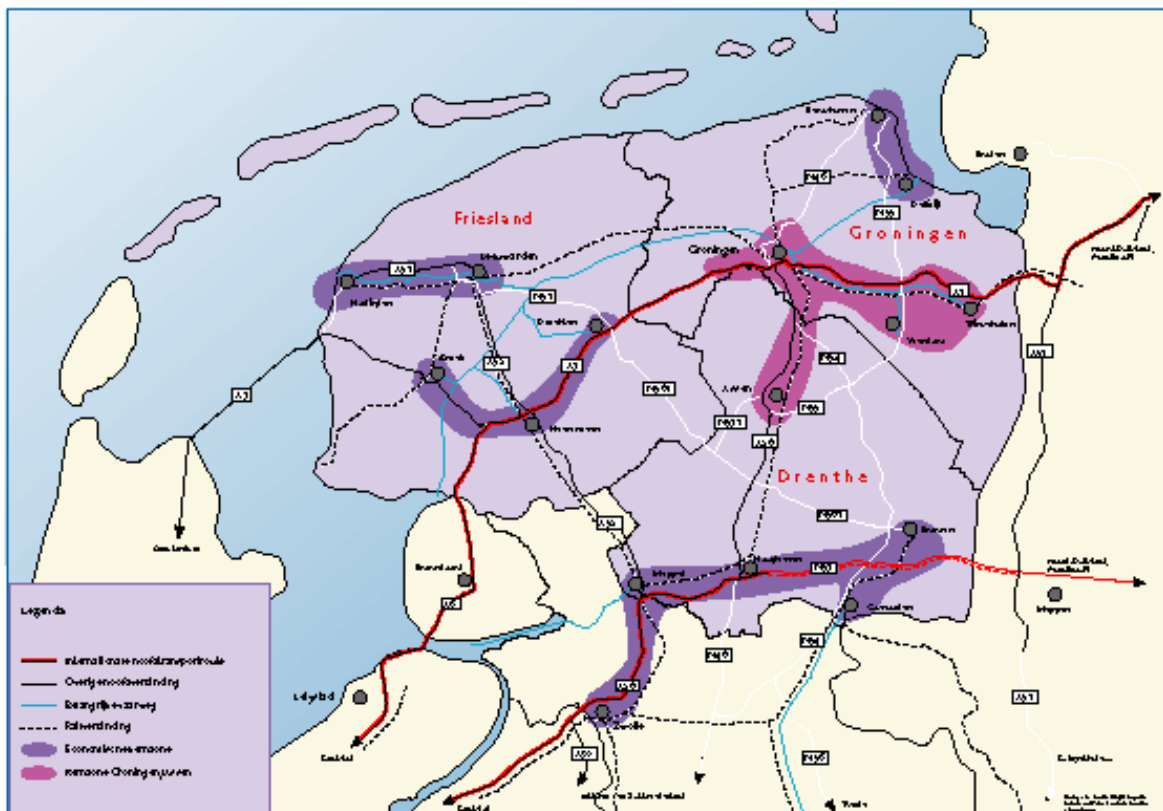
Op een lager schaalniveau onderscheidt VROM de 'nationale corridors'. Deze worden gevormd door de hoofdtransportassen op nationaal niveau waaraan stedelijke knooppunten liggen en waar de hoofdtransportassen tussen mainports en achterland ook deel van uitmaken. Deze hoofdtransportassen liggen voornamelijk binnen de megacorridors, maar er zijn op nationale schaal ook (transport)assen te onderscheiden die van de Randstad naar Noord-Nederland lopen. Er is een as van de Randstad via Zwolle richting Noorden, maar ook een as via Almere/Lelystad/Emmeloord/Heerenveen/Groningen en verder richting Hamburg die als nationaal corridor getypeerd kan worden. Langs die as vindt zowel op de grote stedelijke knooppunten als Almere en Groningen ook bij kleinere 'knooppunten' als Heerenveen, Drachten en Hoogezand concentratie van economische activiteiten plaats die profiteren van de ligging langs de transportas." (VROM-raad, 1998)

Uit deze omschrijving wordt duidelijk dat de Nederlandse NOA geen megacorridor vormt. Het is echter wel de scope die de NOA meekrijgt vanuit de NOA-visie, Een ander schaalniveau wordt gevormd door de regio Noord-Nederland, met de politiek bestuurlijke eenheid van het SNN als uitgangspunt. Op dit lagere schaalniveau worden er door VROM ook in Noord-Nederland corridors onderscheiden. Noord-Nederland wordt in dit onderzoek geplaatst in de context van de Europese NOA. Beide schaalniveaus zullen derhalve in dit hoofdstuk aan bod komen.

4.1 Ruimtelijke structuur Noord-Nederland kort besproken

In de Ruimtelijke Analyse Structuurvisie Zuiderzeelijn (Ministerie van V&W, 2006) wordt de ruimtelijke structuur van Noord-Nederland getypeerd als ijl. En in relatie tot de rest van Nederland is die typering wel op zijn plaats. Spreiding van stedelijke activiteiten in de noordelijke provincies is groot. In een vierhoek vinden we de grootste steden Groningen, Leeuwarden, Emmen en Assen. Daartussen liggen verspreid in de ruimte diverse grote en kleinere plaatsen. De stad Groningen neemt binnen Noord-Nederland de belangrijkste positie in. Verplaatsingspatronen tussen het Noorden en de rest van Nederland zijn, mede door de relatief grote afstand, beperkt en de meeste verplaatsingen vinden plaats binnen Noord-Nederland zelf. De noordelijke provincies maken wel deel uit van netwerken maar vormen zelf geen ruimtelijke structurerende centra van (inter)nationale netwerken. Hierdoor zijn ze afhankelijk van andere gebieden.

Binnen Noord-Nederland is wel sprake van een intern netwerk met corridorachtige banden (Lambooy, 1998). In het 'Kompass voor het Noorden' wordt een vijftal economische kernzones gedefinieerd waarbinnen economische ontwikkeling bij voorkeur geconcentreerd moet worden te weten; Leeuwarden-Harlingen (de "Westergozone"), Heerenveen-Drachten (de "A7-zone"), Meppel-Hoogeveen-Emmen (de "Zuidrentse stedenband"), Groningen-Assen, en Eemsmond (de beide laatste in Groningen ook wel samengenomen onder de titel "Logistiek Complex Groningen"). Deze kernzones zijn gegroepeerd langs infrastructuurbundels (zie figuur 4.1) en worden allen aangemerkt als stedelijke netwerken, waarbij alleen het netwerk Groningen-Assen een nationaal netwerk is en de anderen regionale netwerken vormen.



Figuur 4.1: De economische kernzones van Noord-Nederland. Bron: SNN, 2007

Hieronder wordt een korte typering gegeven van de economische kernzones. De inhoud hiervan is grotendeels ontleend aan het rapport: 'Een duurzamer bereikbaarheidsstrategie voor een florerend Noord-Nederland' van de Milieufederatie Groningen (2001).

4.1.1 Groningen-Assen

De stad Groningen neemt in Noord-Nederland een centrale positie in. Het is met afstand de grootste stad (181.000 inwoners ²) en veel verplaatsingen van zowel Friese als Drentse steden zijn gericht op Groningen. De stad vervult een belangrijke onderwijsfunctie

² Bron: CBS. Genoemde inwonertallen hebben betrekking op het totaal aantal inwoners per gemeente in 2006, afgerond op hele duizendtallen.

(aanwezigheid van een Universiteit en HBO). Zakelijke dienstverlening en ICT vormen belangrijke economische sectoren voor de stad evenals de zorgsector en delfstofwinning. Met name Groningen en Assen (63.000 inwoners) werken nauw samen in het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen en hebben omvangrijke plannen voor de aanleg van kantorenlocaties en bedrijventerreinen. Ook moet een groot aantal woningen gerealiseerd worden. Verder is men bezig om afzonderlijke vervoersnetwerken van regionale centra aan elkaar te schakelen om tot een efficiënter geheel te komen.

4.1.2 Westergozone

De Westergozone is een van de twee aanwezige kernzones in Friesland . De ruggengraat van de zone wordt gevormd door de spoorlijn Harlingen- Leeuwarden, de autosnelweg A31 en het Van Harinxmakanaal. De haven van Harlingen speelt een (bescheiden) rol voor het goederenvervoer.

Naast Groningen vervult ook Leeuwarden (92.000 inwoners) een centrale positie in Noord-Nederland. De stad heeft voor de provincie Friesland een belangrijke centrumfunctie en speelt vooral een vooraanstaande rol in de zakelijke en financiële dienstverlening en op het gebied van openbaar bestuur. Ook beschikt de stad over HBO. Het behoud en het versterken van deze functies zijn voor Leeuwarden van belang. Dit kan bemoeilijkt worden door de relatief geïsoleerde ligging van de stad.

4.1.3 De A7-zone

Heerenveen (43.000 inwoners) en Drachten (55.000 inwoners) kunnen worden gerekend tot middelgrote steden in Noord-Nederland. Mede dankzij mogelijkheden die hun ligging aan de A7 biedt, hebben deze steden de laatste jaren een relatief snelle ontwikkeling doorgemaakt op het gebied van distributie en logistiek alsmede ontwikkeling van kantoorlocaties. Hiermee vormt de A7-zone de sterkst groeiende regio in Friesland. Verwacht wordt dat groei van deze sectoren zich in de toekomst voortzet. Verder is van oudsher in Drachten veel industrie aanwezig. Toenemende congestie op de A32/A28, rond Meppel en Zwolle, en op de A7 en A28, richting Randstad, kan een bedreiging zijn voor de goede autobereikbaarheid van deze steden.

4.1.4 De Eemsmond

Delfzijl (28.000 inwoners) is de grootste stad in dit kerngebied. De zone Eemsmond richt zich voornamelijk op havenactiviteiten en de bedrijvigheid die daaruit voortvloeit. Ook is de chemiesector zeer sterk vertegenwoordigd. Een goede bereikbaarheid via diverse vervoersmodaliteiten is een pré voor de ontwikkeling en het voortbestaan van deze activiteiten. Momenteel laat de bereikbaarheid echter te wensen over. De capaciteit, vooral verbindingen over de weg, loopt vol in de piekuren.

4.1.5 De Drentse Stedenband

De Drentse stedenband wordt gevormd door de steden Emmen, Hoogeveen, Meppel en Coevorden. Gezamenlijk hebben de vier gemeenten een inwonertal van ongeveer 230.000 mensen. De Drentse stedenband wordt ontsloten door de A28 en de N37. Hoogeveen en Meppel zijn door hun ligging aan deze A28 relatief sterk gericht op transport en distributie. De stad Emmen vormt de grootste kern in de zone. Naast een op industrie gebaseerde economie richt deze stad zich tevens op de landbouw en dan in het bijzonder op de tuinbouw. Mede door de verdubbeling van de N37 tot A37 is de stedenband over de weg goed aangesloten op het (inter)nationale netwerk van wegverbindingen. Verder kennen de gezamenlijke steden een redelijke ontwikkeling van woningbouw en bedrijventerreinen. Railverbindingen met Emmen, en dan met name vanuit het noorden van Nederland, zijn echter zwak te noemen.

4.2 Mogelijke plaatsing van de Noord Corridor in Noord-Nederland

Omdat de NOA conceptmatig wordt gepresenteerd als economische ontwikkelingsas in brede zin, kan gesteld worden dat de economische ontwikkelingsmogelijkheden van de regio gekoppeld worden aan de aanwezigheid van (potentieel) belangrijke (internationale) infrastructuurassen, middels de structurerende werking van deze assen.

Voorals bijleggen voor beleidsmakers is het van belang om een duidelijke consensus te bereiken over de feitelijke loop van de NOA in Noord-Nederland. Mede gezien de ruimtelijke spreiding van vastgestelde kernzones en stedelijke activiteiten in deze regio en de relatief ijle ruimtelijke structuur is er ruimte voor discussie over deze feitelijke loop van de NOA. In de strategische agenda voor Noord-Nederland worden een viertal internationale transportassen aangeduid bij het omschrijven van de NOA:

1. de A6/A7 (Randstad-Groningen-Duitsland)
2. de A28/A37 (Randstad-Emmen-Duitsland)
3. de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl
4. de havens van Harlingen en Delfzijl

Elk van deze infrastructuurassen geeft mogelijkheden voor een route van de NOA. Uiteraard dient hierbij opgemerkt te worden dat al de genoemde transport/infrastructuurassen in ruim verband een versterkende werking hebben en een toegevoegde waarde vertegenwoordigen voor een aanwezige corridor dan wel gezamenlijk de corridor vormen.

Pellenburg (2000) onderscheidt drie mogelijke 'lopen' voor een Noord-corridor:

1. Vanaf de Afsluitdijk via Leeuwarden naar Groningen.
2. Via Flevoland en Heerenveen naar Groningen.
3. Via Zwolle, Hoogeveen en Assen naar Groningen.

Welk van deze drie routes de infrastructurele kern vormt van de NOA (in Noord-Nederland) hangt af van de gekozen definiëring. Zowel Pellenburg (2000) als Lambooy (1998) geven de voorkeur aan de as Lelystad-Lemmer-Heerenveen-Drachten-Groningen. Onder ander het motief multimodaliteit speelt bij deze keuze een rol. Deze as Lelystad-Groningen is verbonden via weg en water. Een spoorverbinding heeft deze as echter niet, en door de recentelijk afgewezen plannen voor de bouw van de Zuiderzeelijn is het op zijn minst onzeker of deze spoorverbinding in de toekomst wel gerealiseerd gaat worden, en zo ja wanneer.

Ook de as lopende via Zwolle, Hoogeveen en Assen naar Groningen is in dit kader interessant. Via een weg (A28) en spoorverbinding vormt deze as een goede verbinding in Noord-Nederland. Met de bouw van de Hanzelijn, een nieuwe rechtstreekse spoorverbinding tussen Lelystad en Zwolle (via Dronten en Kampen) wordt deze verbinding nog sterker. Deze spoorlijn moet in 2012 gereed zijn (Prorail, 2007). De as Leeuwarden-Groningen vormt geen verbinding van betekenis volgens Lambooy (1998). Ook configuraties rond Groningen ziet hij niet als corridor maar centrum bepaald.

4.3 De NOA in de Europese ruimte

Er wordt in de geografie en economie op grote schaal gebruik gemaakt van economische modellen en andere voorstellingen, waarin wordt getracht om regionale differentiatie en integratie in kaart te brengen.

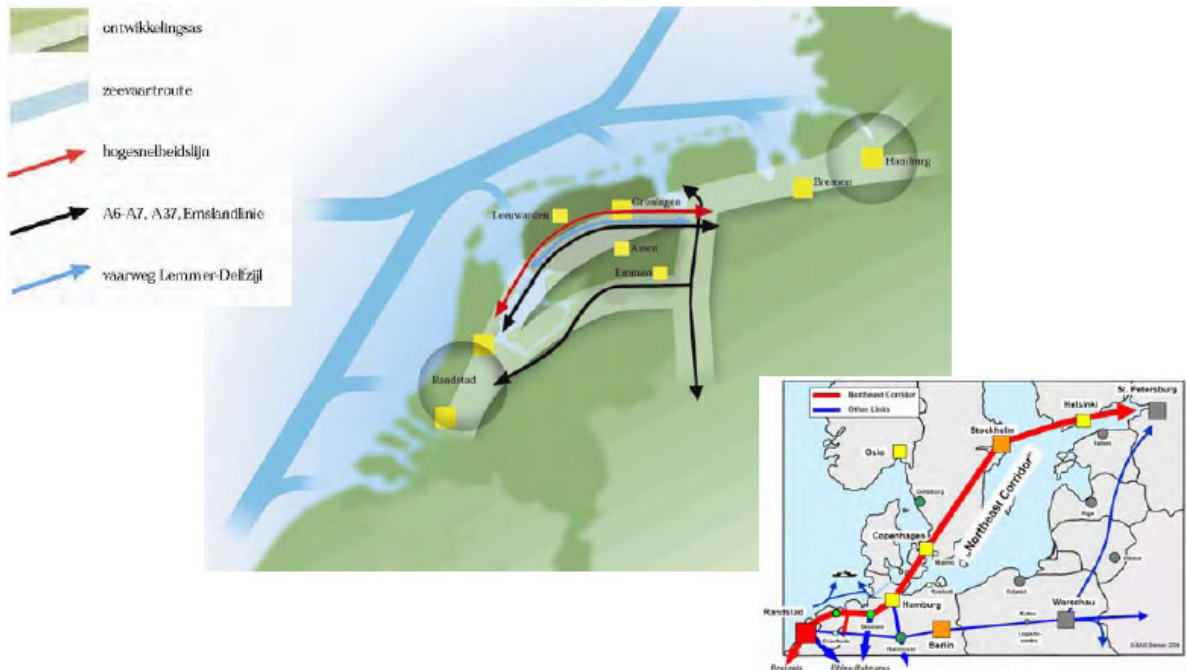
Binnen de geografie en economie zijn, onder andere door het Franse overheidsbureau DATAR, een aantal economische kernregio's en Trans-Europese corridors gedefinieerd binnen Europa (zie figuur 4.5). Deze geschetste situaties en verkenningen evenals het grotere accent op regionale ontwikkeling en zelfstandigheid in het Europees zowel als het Nederlandse overheidsbeleid, zijn voor het SNN het vertrekpunt geweest bij het formuleren van het NOA-concept. Dit maakt onderdeel uit van een bredere strategische visie op de toekomstige ontwikkeling van Noord-Nederland.

In de ruimtelijke visies en modellen die van Europa geschetst zijn, is evident dat Noord-Nederland perifeer gelegen is tussen een aantal economische kernzones en hoofdcorridors van regionale ontwikkeling in Europa. Hoewel niet altijd eenduidig gedefinieerd, en nogal globaal in hun omschrijvingen en ruimtelijke aggregatieniveau, geven deze modellen toch een aardig beeld van de huidige positie van Noord-Nederland ten opzichte van de Europese economische kerngebieden en hotspots (zie figuur 4.2).

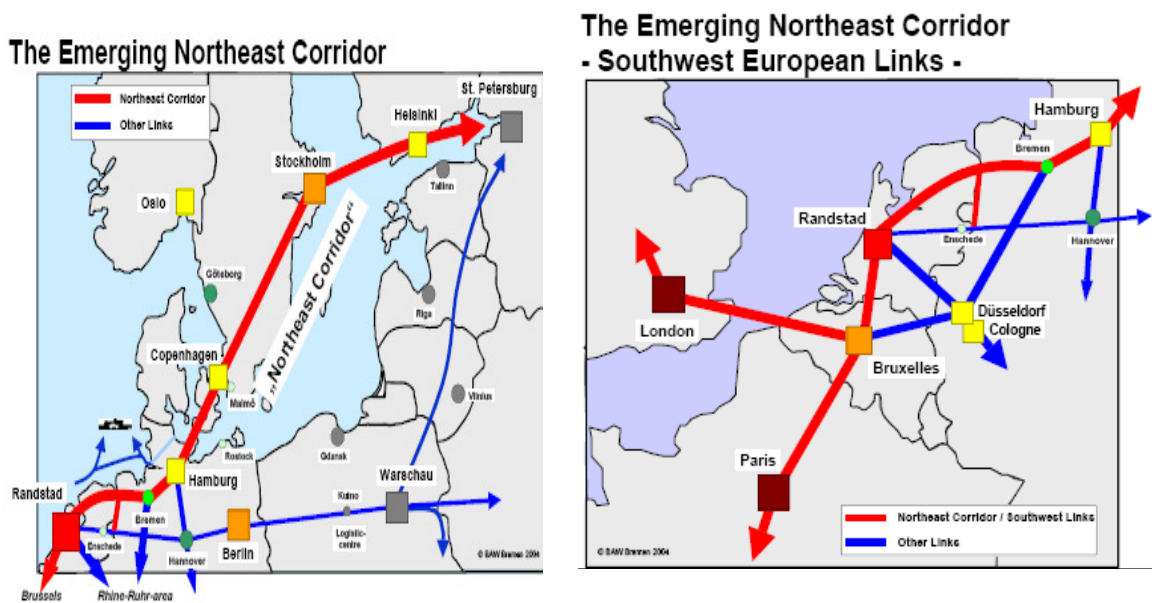


Figuur 4.2: Europese economische kerngebieden. Bron: Tordoir, 2006

Door de uitbreiding van de Europese Unie met de Baltische staten in 2004 en de ontwikkelingen op economisch en infrastructureel gebied in de Scandinavische landen is de relatieve positie die Noord-Nederland inneemt in Europa veranderd. Voorzichtig kan geconstateerd worden dat Noord-Nederland een relatief centralere ligging heeft verworven binnen Europa. Het NOA scenario dat door het SNN geschetst wordt is dat van een (infrastructurele) corridor vanuit de Randstad naar het Noordoosten waarin Noord-Nederland een schakelfunctie krijgt als logistiek knooppunt en gateway naar economische kerngebieden van Scandinavië, de Baltische staten en Noord-Duitsland (zie figuur 4.3 & 4.4). De door DATAR (2002) geschetste 'Arc Baltique' (zie figuur 4.5) wordt op die manier via Noord-Nederland doorgetrokken en verbonden met het Europese kerngebied (de Eurodelta)



Figuur 4.3: De Noordelijke Ontwikkelingsas. Bron: Van Dijk, 2006; Lutzky et al., 2005



Figuur 4.4: Representaties van de NOA in Europa. Bron: Lutzky et al., 2005

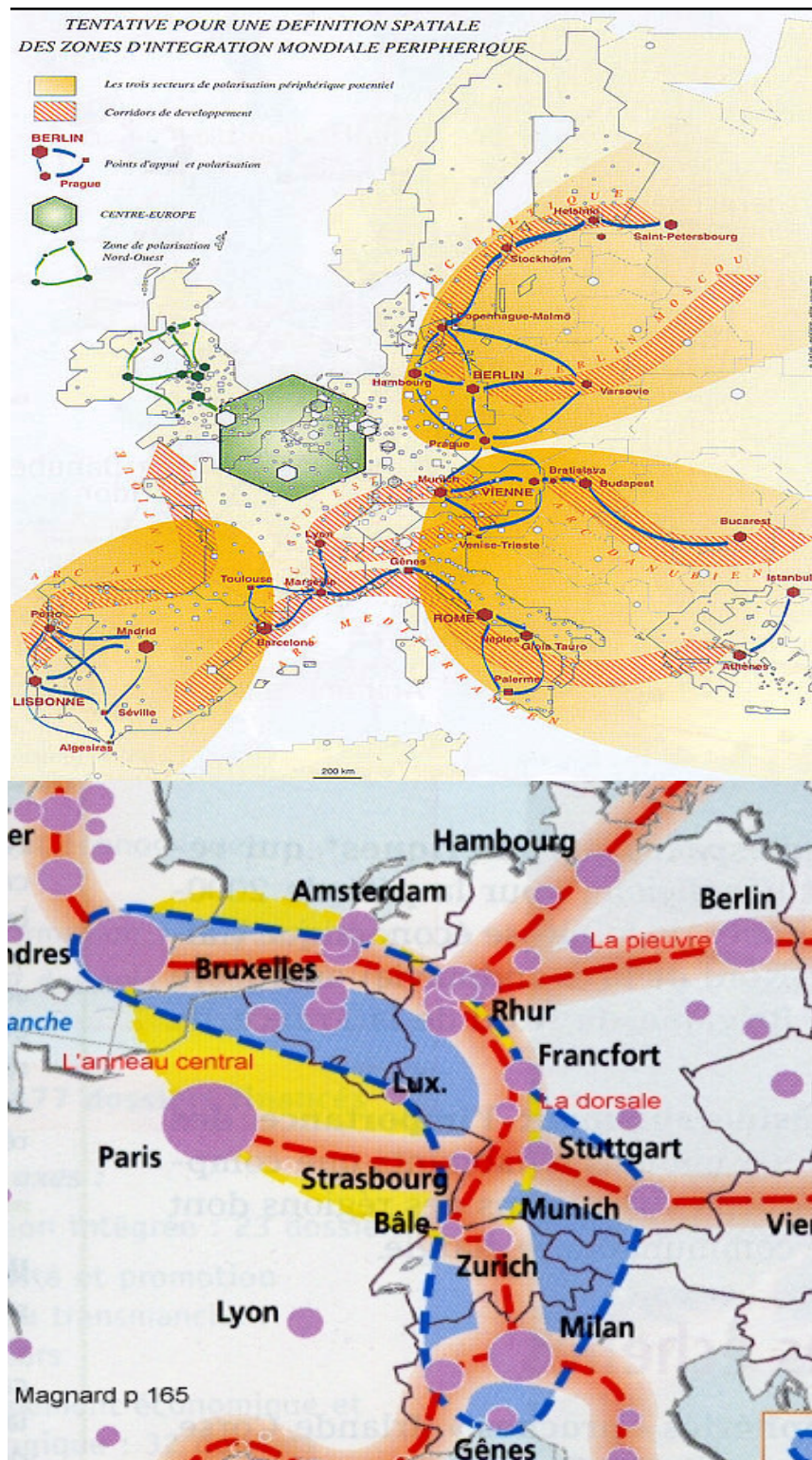
De NOA moet een invulling geven aan de “missing link” zoals die gezien wordt door het SNN in het licht van Europese studies.

4.4. Beschrijving economische Europese kerngebieden op de NOA

In dit deel wordt een beknopte beschrijving gegeven van een drietal economische kernzones binnen Europa die in het NOA-concept met elkaar verbonden worden. Dit zijn de Eurodelta, Noord-Duitsland en de regio Öresund. Aangezien laatstgenoemde wordt gezien als een van de meest succesvolle grensoverschrijdende samenwerkingsverbanden in Europa wordt op deze regio dieper ingegaan. Hoe is hier de samenwerking aangepakt? Wat zijn de doorslaggevende succesfactoren? En vooral welke lering kan Noord-Nederland trekken uit dit verhaal?

4.4.1 De Eurodelta

Ten zuiden van Noord-Nederland loopt het van oudsher economische kerngebied van Europa dat sinds de DATAR studie veelal aangeduid wordt als de 'banaan', 'blue banana' of 'la dorsale' (zie figuur 4.5). Dit is een sterk verstedelijkte zone die zich uitstrekt vanuit Londen via onze eigen Randstad en Brussel door het Ruhrgebied richting Noord-Italië. Het hart van dit economische kerngebied wordt gevormd door de zogenaamde Eurodelta. Dit is de driehoek die wordt gevormd tussen de Randstad, het Rijn-Ruhrgebied in Nordrhein Westfalen en de Vlaamse Stedenruit. In deze polycentrische mega-agglomeratie zijn ongeveer 32 miljoen Europeanen woonachtig die rond de 12% van de EU-economie voor hun rekening nemen. Geavanceerde procesindustrie, logistiek en handel en zakelijke diensten vormen hierbij de belangrijkste sectoren (Tordoir, 2006).



Figur 4.5: Europeise corridors en de 'Blue Banana'.

Bron: DATAR, 2002

Binnen de Eurodelta is een driehoekige structuur te onderscheiden van stedelijke agglomeraties die onderling verbonden zijn door bundels infrastructuur en verstedelijkte corridors. Er zijn ruwweg vier hoofdassen te definiëren, ieder met lengte van globaal twee uur reistijd:

1. De west as: Amsterdam/Rotterdam - Antwerpen/Brussel (Nederlandse deel de A4-as).
2. De zuid as: Antwerpen/Brussel - Luik/Aken - Rhein/Ruhr.
3. De oost as: Amsterdam/Utrecht – Arnhem/Nijmegen – Rhein/Ruhr. (Nederlands deel: A12-as).
4. Zuidoost as: Amsterdam/Utrecht – Eindhoven – Maastricht/Luik/Aken (Nederlands deel: A2-as).

De hoekpunten van deze driehoekige structuur vormen de aanknopingspunten voor de verbinding van de Eurodelta met andere Europese kerngebieden, al dan niet binnen de “ blauwe banaan”, en de rest van Europa (Tordoir, 2006). De genoemde drie snelwegen, de A4 de A2 en de A12 genieten in het rijksbeleid speciale aandacht (Pieken in de Delta, 2006) en zijn aangeduid als de zogenaamde ‘triple A-verbindingen. Ze worden gezien als belangrijke ontwikkelingsassen voor de Nederlandse economie en vormen verbindingen tussen Nederlands belangrijkste mainports en stedelijke agglomeraties en grote buitenlandse agglomeraties en economische kerngebieden.

Het mag uit bovenstaande duidelijk zijn dat de oriëntatie van de Eurodelta voor een belangrijk deel zuid en zuidoostelijk gericht is. Een internationale oriëntatie in noordoostelijke richting (Noord-Duitsland, Scandinavië) is in de

toekomst denkbaar maar zal in eerste instantie waarschijnlijk via het Ruhrgebied lopen (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2006)

In dat kader is er nog een andere transportas te onderscheiden die een belangrijke (weg en spoor) verbinding vormt tussen de Eurodelta en het noordelijke en oostelijke deel van Europa namelijk de A1-as. Deze loopt van de agglomeratie Amsterdam via Amersfoort via de Stedendriehoek (Apeldoorn-Deventer-Zutphen) door Twente de Duitse grens over richting Osnabrück en verder in de richting Bremen/Hamburg. Verbindingen van de Randstad met Noord-Duitsland en Scandinavië lopen veelal via deze as. De as is in potentie dus een concurrerende factor voor een Noordelijke Ontwikkelingsas via Noord-Nederland.

4.4.2 Noord-Duitsland

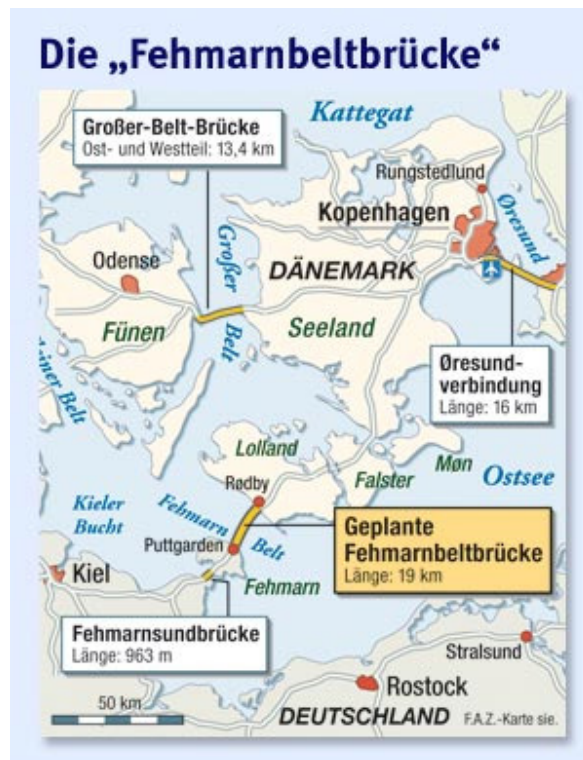
Noord-Duitsland is de directe buurman van Noord-Nederland en daarom ruimtelijk gezien de meest logische partner om nauwe banden mee aan te knopen (zeker ook omdat reeds (bestuurlijke) samenwerkingsverbanden bestaan tussen beide regio's. In de regio doen zich wellicht de belangrijkste ontwikkelingen voor met betrekking tot het schakelen van Noord-Nederland aan de NOA. Noord-Duitsland vormt de verbindende schakel tussen Noord-Nederland en de Randstad op de ruimtelijk-economische succeszone die loopt van Bremen/Hamburg via Kopenhagen/Malmö, Stockholm, Helsinki/Zuid Finland naar Sint-Petersburg, de zogenaamde 'Arc Baltique' (zie Figuur 4.5) . Een succesvol deel van deze corridor ligt in Scandinavië, in het Öresundgebied. Noord-Duitsland is tevens de regio waar op het gebied van infrastructuur veel geplande ontwikkelingen gaande zijn die in potentie een versterkende werking hebben op de NOA. Behalve dat, kan de regio Bremen/Niedersachsen (Weser-Ems) en Hamburg gezien worden als een 'Priority Partner Region' voor Noord-Nederland. De regio herbergt sterke logistieke centra waarin een belangrijke rol is weggelegd voor de diverse havens, Hamburg, Bremen, Bremerhaven en Wilhelmshaven, als (internationale) transporthub (Lutzky et al., 2005).

Met de aanleg van de zogeheten Küstenautobahn A22 moeten bestaande bottlenecks in de E22 verbinding (Amsterdam-Groningen-Bremen-Hamburg en verder) nabij de agglomeraties Bremen en Hamburg verminderd worden. Dit zal de connectiviteit verbeteren voor het wegverkeer van Noord-Nederland in de richting Hamburg en Scandinavië. De start van de aanleg van deze kustsnelweg is gepland voor 2012, waarna het geheel rond 2019 gereed moet zijn (Lutzky et al., 2005) (zie figuur 4.6).



Figuur 4.6: De geplande Küstenautobahn. Bron: <http://www.a22-jetzt.de/>

Een ander verbindend project is de recent aangekondigde bouw van een brugverbinding, de Fehmarnbelt-Brücke tussen het Deense Rødby en Puttgarden aan de Duitse oostzeekust (zie figuur 4.7). Het project wordt gebouwd tussen het Duitse eiland Fehmarn en het Deense eiland Lolland over de 18 kilometer brede Fehmarn Belt. De verbinding moet de bestaande veerdienst Rødby-Puttgarden vervangen in de zogenaamde Vogelfluglinie, de belangrijkste connectie tussen Hamburg en Kopenhagen/Malmö. Op 29 juni 2007 kwamen de verkeersministers van Denemarken, Duitsland en Sleeswijk-Holstein tot een akkoord over de bouw van de brug. De brug zal de centrale ligging van de Öresund in Noord-Europa nog verder versterken en de reistijd tussen Hamburg en Kopenhagen met een uur verminderen. Deze brug moet in 2019 gerealiseerd zijn.



Figuur 4.7: De geplande Fehmarnbelt-brug. Bron: Frankfurter Allgemeine Zeitung (onbekend)

4.4.3 De Öresund regio

Ten noordoosten van Noord-Nederland ligt de door DATAR gedefinieerde 'Arque Baltic' (zie figuur 4.5). Een internationale corridor die van Hamburg via Kopenhagen/Malmö, Stockholm, Helsinki tot Sint-Petersburg loopt (BAW, 2005). Het zwaartepunt van deze as wordt gevormd door de Öresund Regio. Deze regio wordt door velen gezien als een van de succesvolste grensoverschrijdende regio's in Europa. Denemarken en Zweden werken samen om het gebied op de Europese kaart te zetten en de steden Kopenhagen en Malmö samen te smeden tot de nieuwe metropool van Scandinavië. Het gebied is in korte tijd flink gegroeid en heeft de transitie gemaakt van een relatief perifeer gelegen, op traditionele leest geschroeid industriegebied, naar een creatieve hotspot in Europa met een snel groeiende werkgelegenheid. De verbindende schakel hierbij wordt gevormd door de in 2000 gereed gekomen vaste oeververbinding tussen deze beide steden. Deze nieuwe verbinding bestaat uit een 15,5 km lange brug over de Sont die plaats biedt aan een vierbaans autoweg en een tweebaans spoorverbinding die deels door een tunnel over de zeebodem loopt.

De recent aangekondigde bouw van een brugverbinding, de Fehmarnbelt-Brücke tussen Rodby naar Puttgarden aan de Duitse oostzeekust zal de centrale ligging van de Öresund in Noord-Europa nog verder versterken en de reistijd tussen Hamburg en Kopenhagen met een uur verminderen. Deze brug moet in 2019 gerealiseerd zijn.



Figuur 4.8: De Öresund regio en de Öresund brug. Bron: OECD, 2005

Van oudsher is de Öresund een sterke economische regio met een economische basis die was gelegen in landbouw en industrie. Toen deze sectoren echter te maken kregen met stagnatie raakte de regio in een economische crisis. Verlies aan banen en werkgelegenheid in de beide sectoren zorgden voor een toenemend werkloosheidspercentage.

Vanaf de jaren negentig bloeit de economie in de regio, mede door een groei van de dienstensector, flink op. Heden ten dage beschikt de Öresund over een sterke dynamische economie met een breed fundament. De regio herbergt een aantal kennisintensieve sectoren. Met name activiteiten op het gebied van ICT, medische en farmaceutische industrie, en voedsel zijn sterk ontwikkeld. De overheid heeft met behulp van de Öresund Universiteit een aantal belangrijke groeiclusters in kaart gebracht en hiervoor netwerkorganisaties opgericht. *Medicon Valley Academy, Öresund IT Academy, Öresund Food Network* en *Öresund Environment* zijn een aantal van deze organisaties (Wieberdink, 2006).

Medicon Valley, de succesvolste cluster in de reeks, moet de uitwisseling tussen verschillende sectoren versterken zoals biotechnologie, gezondheid en techniek. De Öresund regio heeft een groot aandeel in de productie van medische apparatuur en men hoopt middels deze samenwerking de

concurrentiepositie verder te verstevigen. Ook de belangrijke IT-sector hoopt men te kunnen versterken.

Het Öresund Food Network heeft ten doel meer samenhang te kweken tussen het bedrijfsleven en wetenschappers in de van oudsher in de regio aanwezige voedselcluster met het hele scala van productie-industrie, ingrediënten en verpakkingsindustrie en de distributie tak. Op het gebied van milieu en omgeving tenslotte, moet Öresund Environment een betere afstemming bewerkstelligen tussen bedrijfsleven, wetenschap en de publieke sector.

4.4.4 Succes in de Oresund

Het succes van de Öresund is zeker deels toe te schrijven aan de bouw van de vaste oeververbinding. Niet alleen heeft de brug geleid tot een betere verbinding met de Europese markt. Ook gaf de bouw van de brug een impuls aan de regionale samenwerking tussen Zweden en Denemarken. Bovendien staat de brug als object symbool voor de succesvolle samenwerking van de regio. De brug draagt op die manier bij aan de uitstraling van de regio naar buiten en speelt een belangrijke rol voor het regionaal imago. Toch verklaart de brug maar voor een deel het succesverhaal van de Öresund. Een ander deel kan worden toegewezen aan een duidelijke *'branding strategie'* en een succesvolle samenwerking tussen lokale partijen in het Öresund Comité.

In het speciaal opgericht Öresund Comité, oorspronkelijk opgericht om integratie tussen de beide landen te bevorderen na de bouw van de brug, werken lokale en regionale politici samen. Dit comité is geen onafhankelijk bovenlokaal bestuur maar heeft meer de functie van platform voor de uitwisseling van informatie. Zodoende heeft het een coördinerende functie. Het comité functioneert volgens het principe *'governance without*

government'. Samenwerking is geheel vrijwillig en er ontbreekt een wettelijke structuur. Samenwerking kan niet afgedwongen worden via macht en middelen. Het grote succes van het Öresund comité kan worden toegeschreven aan het beperkt aantal functies. Het Comité verzorgt de branding, haalt subsidies binnen en bevordert regionale samenwerking. Hierdoor staat het Comité slechts ten dienste aan onderliggende netwerken (Wieberdink, 2006).

Dit onderschrijft een conclusie die getrokken kan worden uit het eerdere hoofdstuk over regionale groeitheorieën dat niet alleen harde locatiefactoren een belangrijke rol spelen bij de ontwikkeling van een regio, maar vooral ook steeds meer de zachte factoren als institutie en cognities (ontstaan van een 'level playing field'). Dit is vooral het geval bij moderne geavanceerde economieën. In de branding strategie van de Öresund worden deze inzichten toegepast. De regio promoot zichzelf onder de naam '*Øresund, The Human Capital*', een manier om duidelijk te maken dat de regio bij uitstek geschikt is om in te wonen, te werken en te recreëren. Door nadruk te leggen op 'Human' moeten de speerpunten van de regio; gezondheid, vrije tijdsbesteding, en quality of life, uitgedragen worden. Het gebruik van de letter 'Ø' legt de nadruk op het Scandinavische karakter van het gebied. Voor deze branding van de regio is een aparte organisatie opgericht (Öresund Network AB) die tot taak heeft de regio te vermarkten dat wil zeggen, een duidelijk profiel voor de regio creëren en deze uitbouwen. De regio maakt onder andere gebruik van het internet (middels een eigen website: www.oresund.com), reclamecampagnes en brochures om de regio te 'verkopen'. Ook worden speciale Öresund dagen georganiseerd en is de regio vertegenwoordigd op grotere (internationale) beurzen. Verder mogen (regionale) bedrijven gebruik maken van het Öresund logo deze maken op die manier indirect reclame voor de regio.

Toch is het niet alles goud wat er blinkt. Er zijn wel degelijk een aantal problemen en aandachtspunten waar de ogenschijnlijk zo succesvolle regio mee te kampen heeft. Paradoxaal genoeg is het beeld van één geïntegreerde regio naar buiten toe beter gelukt dan de ontwikkeling van het interne regionale identiteitsgevoel. De verschillende systemen en instituties in de twee landen maken samenwerking nog vaak lastig. Zo is er verschil in wet en regelgeving tussen Denemarken en Zweden. Een Deens bedrijf dat zijn personeel voor een klus over de grens zet krijgt met de afwijkende wet en regelgeving Zweden te maken en andersom, dit werkt nog veel frustratie in de hand (Hospers, 2005). Ook is in de Öresund regio intern geen sprake van een Öresund identiteit. Bewoners van de regio voelen zich Zweed of Deen maar zeker geen 'Öresunder'. De angst bestaat dan ook dat dit gebrek aan regionale identiteit op den duur een remmende factor gaat vormen op de regionale ontwikkeling. Een groot regionaal bewustzijn versterkt de samenhang, wat vertrouwensbanden en samenwerking stimuleert. Zonder dit bewustzijn ligt samenwerking minder voor de hand. Het Öresund Comité legt zich dus ook toe op interne 'branding' om de gedeelde identiteit te versterken.

5. Draagvlak voor de NOA in Noord-Nederland

Welk draagvlak is aanwezig bij de publieke en private actoren in de regio voor het NOA-concept? Een lastige vraag, daar de uitvoering van het NOA-project reeds in gang is gezet, en integraal deel van dit concept is juist het communiceren van de NOA-visie.

“Het Projectbureau NOA zet in op de volgende communicatiestrategie:

- 1. Bekendheid over en draagvlak voor het NOA-concept creëren bij de belangrijke stakeholders in (Noord) Nederland (informereren en dialogiseren).*
- 2. Bekendheid verkrijgen bij buitenlandse doelgroepen over de regio Noord-Nederland en het NOA-concept (informereren en dialogiseren).*
- 3. Creëren van partnerschappen en doorontwikkelen van de communicatie (formereren)” (SNN, 2007).*

Het ligt dus in de lijn van verwachting dat er in de loop van de tijd een positieve tendens is betreffende het draagvlak bij de diverse stakeholders. Zelf schrijft het Projectbureau in haar ‘Actieplan NOA 2007-2010 Naar de Top van Europa’, dat er veel draagvlak voor de NOA is in Noord-Nederland:

“De NOA kan als concept op brede ondersteuning rekenen in Noord-Nederland. Dat blijkt niet alleen uit de belangstelling van overheden (gemeenten, Provincies), maar ook uit de betrokkenheid van kennisinstellingen, bedrijfsleven en culturele organisaties” (SNN, 2007).

Dit is (deels) in tegenspraak met conclusies die in 2005 door Buck Consultants International getrokken werden in de quick scan ‘Huidige relaties en toekomstperspectief NOA’, met betrekking tot het draagvlak voor het NOA-

concept. In deze quick scan is gesproken met een totaal van 55 vertegenwoordigers uit de sectoren bedrijfsleven, transport en logistiek, onderwijs en kennis, cultuur en sport en bestuur.

In de quick scan toont een deel van de gesprekspartners, vooral uit het bedrijfsleven zich sceptisch over de meerwaarde van de Noordelijke Ontwikkelingsas voor Noord-Nederland. Het beeld is dat het om een relatief dunbevolkt en/of arm gebied gaat met enig groeiperspectief maar niet heel lucratief, bovendien is er vaak een sterkere noord-zuid- dan oost-west-oriëntatie richting Noord-Nederland, waarbij de handelsstromen, kennisbases, en dergelijke, als zeer onevenwichtig gezien worden. De Scandinavische landen slaan Noord-Nederland over op hun weg naar de economische kerngebieden in West-Europa. Bedrijven oriënteren zich niet zozeer op ontwikkelingscorridors als de NOA, maar op ontwikkelingsregio's overal in Europa. *“Het overheersende beeld is dat het perspectief van het NOA voornamelijk vooral een werkconcept is van georganiseerd bedrijfsleven en bestuurders”* (Buck, 2005). Er is echter ook een deel van de gesprekspartners dat aangeeft wel degelijk gunstige perspectieven te zien in de NOA. Dit op basis van bestaande contacten, groei van economieën en infrastructuur, complementariteit, synergiemogelijkheden en springplankfuncties naar grote achterlanden in West-Europa en Rusland.

Het is lastig om hier eenduidige conclusies uit te trekken. Mogelijk kan er een groeiend draagvlak voor het NOA-concept gesignaleerd worden. Het onderzoek van Buck stamt uit juli 2005, het actieplan van het SNN is van mei 2007. Het zou kunnen dat de in de tussengelegen tijd verrichte inspanningen van het projectbureau NOA inmiddels hun vruchten afwerpen.

Aan de andere kant is het aannemelijk dat het projectbureau in haar actieplan een enigszins rooskleurige voorstelling van zaken geeft (al dan niet opzettelijk), door haar uitvoerende taak en nauwe betrokkenheid bij het

concept. Het bureau brengt de NOA boodschap positief en zal daardoor veel positieve feedback krijgen die uitgelegd wordt als draagvlak. Voorlopig kan gevoeglijk aangenomen worden dat de inspanning van het SNN zeker wel enig impact hebben op het vergroten van de NOA draagkracht.

Een deel van de gevoerde gesprekken in het kader van dit onderzoek lijkt de conclusies van Buck (min of meer) te staven. In een interview met vertegenwoordigers van Groningen Seaports wordt het NOA-concept bijvoorbeeld een 'ver van mijn bed show' genoemd. Als knelpunt voor samenwerking wordt de ontbrekende connectie met de markt genoemd van veel overheidsprojecten. Projecten leven wel bij diverse overheden en non profit organisaties maar niet bij de marktpartijen. Er dient voor gewaakt te worden dat de NOA niet, zoals veel van dergelijke projecten, in de sfeer blijft van "overheidsfeestje" maar daadwerkelijk iets oplevert. Dat geloof blijkt nog niet uit dit gesprek. Groningen Seaports verwacht dat het NOA concept het meest effect heeft als het wordt gebruikt als een soort vlag/paraplu om projecten onder te hangen en te coördineren. Die coördinatie ontbreekt vaak nog bij overheden die daar nu mee bezig zijn. Coördinatie is nodig voor ontwikkeling. Laat er een soort NOA coördinatiebureau komen voor allerlei regionale ontwikkelingsprojecten.

Uit de gesprekken met de gemeente Groningen en de NOM blijkt dat er bij deze partijen zeker interesse en draagvlak is voor het NOA project. Ze zien in de NOA zeker kansen en mogelijkheden om de (economische) ontwikkeling van Noord-Nederland te stimuleren. Ze plaatsen hier echter wel kanttekeningen bij. Zo wordt geconstateerd dat een stevig politiek fundament voor de NOA vooralsnog ontbreekt. Om de NOA tot een succes te maken is overleg op niveau van de Duitse bondslanden noodzakelijk, om te komen tot een gezamenlijk beleid en gemeenschappelijke kansen te pakken. Tevens

moet er rond de tafel gezeten worden met vertegenwoordigers van de diverse belanghebbenden partijen uit de transportwereld, de chemische industrie enzovoort. Betrokkenheid van grote spelers uit het bedrijfsleven bijvoorbeeld de Gasunie, zal het NOA-project meer body geven. Om de NOA echt op de kaart te zetten in binnen en buitenland wordt het opzetten van een stevige bestuurlijk orgaan van groot belang geacht (bijvoorbeeld een commissie met eventueel een oud minister aan de leiding). De huidige aanpak van het NOA-project lijkt op dit vlak nog tekort te schieten. Ook is het niet duidelijk hoe potentiële buitenlandse partners aankijken tegen het NOA verhaal. Met andere woorden, welk draagvlak is er in het buitenland? Als knelpunt voor samenwerking wordt hier de mogelijke desinteresse genoemd van grote Duitse steden die andere prioriteiten hebben dan het kleine Noord-Nederland.

Onder de voor dit onderzoek gesproken professoren heerst enig scepsis over de keuze van een ontwikkelingsas als regionale groeistrategie. Het is een oude strategie die afgestoft is en opnieuw ingezet wordt. Een ontwikkelingsas strategie lijkt een primaire focus op infrastructuur te impliceren. Het is de vraag hoe groot het (huidige) nut is van een primaire focus op infrastructuur voor de regionale ontwikkeling van Noord-Nederland. De gesprekken benadrukken nog eens het belang van de focus op bedrijven bij het uitrollen van het NOA-project. Het regionaal schaalniveau blijft vaag, bedrijven bieden daarin een concreet aanknopingspunt. Het project dient dan ook ten dienste te staan van deze bedrijven. Ook innovatie en kennisontwikkeling worden gezien als belangrijke factoren voor economische ontwikkeling van een regio. Een eigenschap van kennis is dat het de neiging heeft om zich op een plek te concentreren. De ruimtelijke spreiding- en uitwaai effecten zijn hierdoor relatief laag. Om tot een regionale “kennis spill over” (een uitwisseling van kennis) te komen moet de kennis aansluiten op kennis die reeds aanwezig is

binnen een regio. Ontwikkeling van kennis (een kenniseconomie) vraagt om een netwerk aanpak. Economische activiteiten zijn ingebed in sociale netwerken.

6. Conclusies en aanbevelingen

Op basis van het onderzoek kan het volgende geconcludeerd worden.

Een corridor is een lineair ruimtelijk systeem waarin activiteiten gekoppeld zijn aan een vervoersas of aan meerdere verknoopte (en gebundelde) vervoersassen tussen tenminste twee plaatsen. Uit het theoretisch kader blijkt de aanwezigheid van expanderende stedelijke concentraties of wel 'groeipolen', gelegen aan een hoogwaardige multimodale transportas de ideale voorwaarde te vormen voor de ontwikkeling van een corridor. Hierbij is het uitgangspunt dat expansie vanuit groeipolen zich niet in alle richtingen in de ruimte voordoet, maar dat de uitbreiding vooral plaatsvindt langs verbindingssassen tussen andere groeipolen. De nabijheid van de stedelijke concentraties of groeipolen langs de corridor is de factor die de aard van de bedrijvigheid bepaalt. Naarmate de afstand tot de stedelijke concentratie of groeipool groter is zal de activiteit afnemen en de aard van de bedrijvigheid veranderen met een grotere nadruk op logistieke en ruimte-extensieve activiteiten.

In Noord-Nederland zijn deze voorwaarden voor corridorvorming maar mondjesmaat aanwezig. De ruimtelijke structuur van de regio kan worden gekenmerkt als relatief ijl. Stedelijke concentraties liggen relatief ver uit elkaar (en zijn zeker vanuit internationaal perspectief relatief klein) en verplaatsingspatronen tussen het Noorden en de rest van Nederland en de Randstad zijn relatief beperkt. De assen Lelystad-Lemmer-Heerenveen-Drachten-Groningen en Zwolle-Hoogeveen-Assen-Groningen lijken de beste kaarten te hebben voor het vormen van een corridor, waarbij de eerstgenoemde as de voorkeur geniet. Het is duidelijk dat relaties vanuit het economisch kerngebied van Nederland (Eurodelta) veelal in de richting gaan

van Noord-Frankrijk, België en westelijke delen van Duitsland (Rührgebiet). Verbindingen van de Randstad met Scandinavië en Noord-Duitsland lopen veelal via de A1, niet via Noord-Nederland. Er is sprake van spreidingsgroei (spread-effects) vanuit het westen en zuiden van Nederland. Schaarste in ruimte voor bedrijvigheid en wonen neemt toe in de randstedelijke kernzones. Ook grootstedelijke problematiek als congestie heeft een uitdrijvende werking. De uitstralende werking is echter vooral oostelijk en zuidelijk gericht en momenteel profiteren vooral de nabij de Randstad gelegen stedelijke gebieden daarvan, zoals Apeldoorn en Zwolle. Noord-Nederland speelt vooralsnog geen rol van betekenis als het gaat om het vormen van een ruimtelijk structurerend internationaal netwerk. Handelsstromen en personenvervoer tussen Noord-Nederland en de NOA landen zijn relatief beperkt. Ontwikkelingen op het gebied van infrastructuur kunnen hier in de toekomst verandering in gaan brengen. Dat deze op termijn voor grote verschuivingen gaan zorgen is echter moeilijk te voorspellen. Voor Noord-Nederland kan de NOA dus in de eerste plaats gezien worden als beleidsconcept. Er wordt een relatie gelegd met de economische ontwikkelingsmogelijkheden die samenhangen met belangrijke vervoersassen. Het infrastructuurnetwerk is in deze optiek sterk bepalend voor de ruimtelijke neerslag van functioneel-economisch samenhangende activiteiten. De exacte begrenzing van de corridor speelt hierbij een ondergeschikte rol.

Op internationale schaal is wel corridorvorming te signaleren, dit was dan ook het uitgangspunt bij het formuleren van het NOA-concept door het SNN. Duitsland en Denemarken hebben bijvoorbeeld aan aantal majeure infrastructurele projecten op stapel staan (en reeds uitgevoerd) om stedelijke kerngebieden beter op elkaar aan te sluiten. Zo is daar de aanleg van de küstenautobahn, die overigens primair als doel heeft om congestieproblemen rond Bremen en Hamburg op te lossen, en de nieuwe Fehmarnbeltbrücke.

Ook de reeds in gebruik genomen Öresund brug is een goed voorbeeld. De (stedelijke) kerngebieden die op deze manier met elkaar verbonden worden zijn echter aanzienlijk groter dan de aanwezige kernen in Noord-Nederland. Hoewel Noord-Duitsland en Scandinavische landen vanwege de groeiverwachtingen aantrekkelijke handelspartners zijn, is de afstand (gevoelsmatig) groot en het inwonertal relatief laag. Het is de vraag of aanleg van fysieke infrastructuur een lonende strategie is voor Noord-Nederland en of het een primaire rol speelt bij het stimuleren van samenwerking.

Wat betreft het draagvlak voor de NOA bij publieke en private partijen is het lastig om een eenduidige conclusie te trekken. Er heerst bij de voor dit onderzoek geconsulteerde partijen nog veel onduidelijkheid over wat het NOA-concept precies inhoudt. Het wordt gezien als een leuk verhaal, maar er is nog geen concreet idee over de precieze inhoud of hoe het concept vorm gegeven gaat worden. Het wordt als lastig ervaren om de enorme brede doelstelling die met het NOA-concept beoogd wordt in een concreet jasje te gieten. Vooral private partijen lijken daarom een afwachtende houding aan te nemen.

Uit zowel onderzoek van Buck (2005) als uit eigen onderzoek³ blijkt dat het bedrijfsleven deels sceptisch is over het NOA-concept. Buck (2005) concludeert dat bij een deel van de onderzochte bedrijven niet direct geloof is in de meerwaarde van de NOA voor Noord-Nederland. Een even zo groot deel van deze bedrijven ziet echter wel gunstige perspectieven voor de NOA.

³ Als kanttekening moet hier vermeld worden dat het eigen onderzoek niet omvangrijk genoeg is om tot generaliseerbare conclusies te komen betreffende (de kwantiteit van) het draagvlak.

Uit gesprekken met de NOM en de gemeente Groningen blijkt dat er bij deze partijen zeker draagvlak is voor de NOA. Beide partijen zien mogelijkheden en aanknopingspunten voor samenwerking in NOA verband. Een stevig bestuurlijk fundament zien ze daarbij evenwel als onontbeerlijk. Ook draagvlak voor de NOA in het buitenland wordt van belang geacht.

Daar er reeds is begonnen met de uitvoering van het NOA-project, is het te verwachten dat het draagvlak voor het project toeneemt in de loop van de tijd. Een belangrijk onderdeel van de uitvoering van het project is namelijk het communiceren en uitdragen van de NOA-visie om draagvlak te creëren bij de diverse partijen in binnen en buitenland.

Het nu volgende deel van de conclusie heeft het karakter meegekregen van een aanbeveling. De aanbevelingen komen voort uit verkregen inzichten uit de theorie en praktijk.

De harde vestigingsplaatsfactoren uit de klassieke regionale groeitheorieën lijken aan belang in te moeten boeten ten gunste van zachte minder meetbare factoren als ondernemerschap, leefklimaat, innovatie en creativiteit. Ontwikkeling van kennis (een kenniseconomie) vraagt om een netwerk aanpak. Economische activiteiten zijn ingebed in sociale netwerken. In termen van een verbinding is niet alleen de logistieke (transport)sector interessant. Samenwerking moet wellicht, vooralsnog, niet zozeer primair gezocht worden op het vlak van afzetmarkten, goederenstromen en fysieke verbindingen. Hiervoor ontbreekt zowel de demografische als de fysieke aanleiding. Het oplossen van de huidige bottlenecks in de transportinfrastructuur van Noord-Nederland kan wel een effectieve strategie zijn. Het blijkt dat het aanpakken van bottlenecks relatief het grootste effect heeft op regionale ontwikkeling. Dit is echter in mindere mate gericht op lange termijn ontwikkeling.

Het NOA-concept legt de nadruk op de strategische ligging van Noord-Nederland en wordt uitgevoerd en gedragen door een samenwerkingsverband van de drie Noordelijke provincies. Hiermee zou de grootste kracht van het NOA-concept wel eens kunnen liggen in het formuleren en uitdragen van een duidelijke 'branding strategie' voor Noord-Nederland. Het NOA-concept kan middels het SNN een instrument vormen dat de diverse Noord-Nederlandse partijen (overheden, kennisinstellingen en bedrijfsleven) met elkaar verbindt. Door een dergelijk platform te vormen stimuleert de NOA samenwerking en interactie en vergroot tegelijk de

regionale samenhang wat een gunstige uitwerking kan hebben op de uitstraling naar buiten.

Marktbelangen moeten aansluiten op het project. Het is dus zaak om vooral draagvlak en input te zoeken bij het lokale noordelijke bedrijfsleven, en dan in het bijzonder bij het Noordelijk MKB dat een belangrijke rol speelt voor de Noord-Nederlandse economie. Uit literatuur betreffende internationalisering van het midden- en kleinbedrijf wordt duidelijk dat afstand voor dit MKB nog wel degelijk een rol speelt bij het vinden van een partner (Hessels, et al., 2005). Kleine bedrijven zullen hun partners en relaties over het algemeen dichterbij huis zoeken. Tevens zijn gebrek aan kennis en vaardigheden en gebrek aan informatie belemmerende factoren voor het MKB om zich op de buitenlandse markt te begeven. Het NOA-project zou een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het ontwikkelen en toegankelijk maken van relevante kennis en informatie. Ook is het zaak om grotere (stuwende) bedrijven bij het project te betrekken deze kunnen een voortrekkersrol spelen en geven body aan het NOA-project.

Het NOA-project moet een stevig bestuurlijk fundament krijgen, zodat genoeg slagkracht ontwikkeld kan worden om te komen tot daadwerkelijke gecoördineerde samenwerking tussen overheden enerzijds en vertegenwoordigers uit de diverse belanghebbende partijen, bijvoorbeeld de transportwereld en de chemische industrie, anderzijds. Het plaatselijk belang en de angst voor concurrentie moet overstegen worden (dit geldt op alle schaalniveaus). Lokale overheden zitten elkaar soms onbedoeld in de weg en laten het plaatselijk belang prevaleren boven het regionaal belang.

Het scheppen van een hechte regionale identiteit die ervoor zorgt dat de Noord-Nederlandse en overige NOA partijen zich met elkaar verbonden voelen en gezamenlijk opereren is van wezenlijk belang. Overleg gezamenlijk

over grote investeringen in bijvoorbeeld infrastructuur, zodat men elkaar niet in de wielen rijdt. Het uitvoerende NOA-orgaan moet een overkoepelende institutie zijn met de regie over de partijen die een rol spelen bij de realisering en het uitbouwen van de NOA. Deze partijen moeten niet alleen geïdentificeerd en bijeengebracht worden. Het uitvoerend orgaan moet de lijm zijn die de partijen bij elkaar houdt. Deze lijm zal het sterkst zijn als het uitvoerend orgaan, in welke vorm dan ook, representatief is voor alle betrokken partijen. Op die manier ontstaat een gunstig institutioneel klimaat. Kortom, samenwerken om te komen tot samenwerking.

Bronnenlijst

- Ashworth, G. Pellenbarg, P.H. (2007). *The image of the Northern Netherlands*. In Ashworth, G., Groote, P., Pellenbarg, P.H. (Eds) (2007). *A Compact Geography of the Northern Netherlands*. Assen: In Boekvorm.
- Atzema, O. A. L. C., Lambooy, J. G., Wever, E. (1997). *Ruimtelijke economische dynamiek: een inleiding in de theoretische aspecten van de economische geografie*. Bussem: Uitgeverij Coutinho.
- Biehl, D. (1991). The role of infrastructure in regional development'. In *Infrastructure and Regional Development*, ed Vickerman R.W., pp. 9-35. European Research in Regional Science 1. London: Pion.
- Biehl, D., ed (1986). *The Contribution of Infrastructure to Regional Development*. Final Report of the Infrastructure Studies Group to the Commission of the European Communities. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.
- Blum, U. (1982). Effects of transportation investments on regional growth: a theoretical and empirical investigation. *Papers of the Regional Science Association* 49, 169-184.
- Boschma, R. A., Frenken K., Lambooy, J. G. (2002). *Evolutionaire economie: een inleiding*. Bussem: Uitgeverij Coutinho.
- Bröcker, J., Peschel, K. (1988) *Trade*. In W. Molle and T. Cappelin (Eds) *Regional Impact of Community Policies in Europe*. Avebury: Aldershot.
- Buck Consultants International (2005). *Huidige relaties en toekomstperspectief Noordelijke Ontwikkelingsas*. Nijmegen: Buck Consultants International.
- Dalm, R. van (2003). Regionaal econoom Richard Florida: 'Talent, technologie en tolerantie'. *Geografie*, 13, no...15-18. Geraadpleegd op 13 januari 2007 via http://www.geografie.nl/geografie/inhoud_show.php?id=286
- Datar, (2002). *Aménager la France de 2020, Mettre les territoires en mouvement*. Parijs: La Documentation Française.

-
- Dijk, J. van (2006). *Noordoost-Nederland en Noordwest-Duitsland: overeenkomsten en verschillen tussen de regionale economieën*. Hardenberg: NHI. Geraadpleegd op 1 augustus 2007 via www.joukevandijk.nl/files/Notitie%20NHI%20met%20Bijlagen.pdf
- Elerie J.N.H. & Pellenbarg P.H. (eds.) (1998). *De welvarende periferie. Beschouwingen over infrastructuur, economie en het mozaïek van functies in Noord- en Oost-Nederland*. Groningen: Regio-Project Uitgevers.
- Florida, R. (2002). *The rise of the Creative Class*. New York: Basic Books.
- Geertsen, S., Jansen, A., Lerc, R. van der, Wolting, P. (2007). *Het corridorconcept op regionaal schaalniveau*. Geraadpleegd op 31 juli 2007 via <http://home.planet.nl/~wolting/planologie.htm>
- Hessels, S.J.A., Overweel, M.J., Prince, Y.M. (2005). *Internationalisering van het Nederlandse MKB*. Zoetermeer: EIM.
- Hosper, G. (2005). De Öresund: beleid door beeldvorming. *Geografie*, 14, no. ..., 12-15.
- Jacobs, D. & Lankhuizen, M. (2005). *De sterke Nederlandse clusters volgens de Porter-methodiek anno 2003*. Groningen: Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.
- Jansen, S. & Maclain, E. (2006). *Groningen: core region van de toekomst?: Over sociaal-economische ontwikkelingsstrategieën uit het verleden, de situatie in het heden en kansen voor de toekomst*. Utrecht: Universiteit Utrecht.
- Keeble, D., Offord, J., Walker, S. (1988). *Peripheral Regions in a Community of Twelve Member States*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.
- Keeble, D., Owens, P.L., Thompson, C. (1982). Regional accessibility and economic potential in the European Community. *Regional Studies* **16**, 419-432.

-
- Lambooy, J.G. (1998). *Corridor: kan het heen en weer?* In J.N.H. Elerie & P.H. Pellenbarg (eds.) (1998). *De welvarende periferie. Beschouwingen over infrastructuur, economie en het mozaïek van functies in Noord- en Oost-Nederland*. Groningen: Regio-Project Uitgevers.
- Lutzky, N. & Stenke, G. (2005). *De Noordoost-Europese Corridor: Nieuwe perspectieven voor interregionale samenwerking*. Bremen: BAW
- Lutzky, N., Platzdasch, S., Schonert, M. Stenke, G. Wehling, W. (2005). *The Northeast-European Agenda for Noord-Nederland; Expert paper*. Bremen: BAW
- Milieufederatie Groningen. (2007). *Een duurzamer bereikbaarheidsstrategie voor een florerend Noord-Nederland. Geraadpleegd op 31 juli 2007 via <http://www.mfgroningen.nl/coffeng.htm>*
- Ministerie van Economische Zaken, Directie Ruimtelijk Economisch Beleid (2006). *Pieken in de Delta: gebiedsgerichte economische perspectieven*. Den Haag: Ministerie van Economische Zaken.
- Ministerie van EZ, (1997). *Nota ruimte voor economische dynamiek*. Den Haag: Ministerie van EZ
- Ministerie van V&W, (2006). *Ruimtelijke Analyse Structuurvisie Zuiderzeelijn*. Den Haag: Projectorganisatie Zuiderzeelijn.
- Paasi, A. , (1996). *Territories, boundaries and consciousness: the changing geographies of the Finnish-Russian border*. Chichester: Wiley.
- Pater, B. de, Groote, P., Terlouw, K. (2002). *Denken over regio's, geografische perspectieven*. Bussum: Uitgeverij Coutinho.
- Pellenbarg, P.H. (2000). *Corridor and image*. In: Achurch I., Bjørnland D., Bomhoff E.J., Hovgesen H.H., Martin D., Pellenbarg P.H., Wamelink G.C.A. (2000) *Development along transportation corridors: Spatial-economic development along transportation corridor: a European perspective*. Heerenveen: Gemeente Heerenveen.

-
- Pellenbarg, P.H. (2006). Locatie of prestatie? Bedrijventerreinen en vestigingskeuze. *Stedebouw en Ruimtelijke Ordening*, 87, no. 3, 26-29.
- Pellenbarg, P.H. (1998). *De welvarende periferie: geen utopie*. In Elerie, J.N.H., Pellenbarg, P.H. (Eds.) (1998). *De welvarende periferie. Beschouwingen over infrastructuur, economie en het mozaiek van functies in Noord- en Oost-Nederland*. Groningen: Regio-Projekt Uitgevers.
- Porter, M.E. (1990). *The competitive advantages of nations*. New York: Free Press
- Pred, A.R. (1967), *Behaviour and location; foundations for a geographic and dynamic location theory*. Lund: Lund Studies in Geography 27.
- Rainisto, S.K. (2003). *Success factors of place marketing: a study of place marketing practices in northern Europe and the United States*. Helsinki: Helsinki University.
- Samenwerkingsverband Noord-Nederland (1999). *Kompas voor het Noorden, Ruimtelijk-economisch ontwikkelingsprogramma Noord-Nederland 2000 t/m 2006*. Groningen, Samenwerkingsverband Noord-Nederland.
- Samenwerkingsverband Noord-Nederland (2005). *Strategische Agenda voor Noord-Nederland 2007-2013*. Groningen, Samenwerkingsverband Noord-Nederland.
- Samenwerkingsverband Noord-Nederland (2007). *Naar de Top van Europa: Actieplan Noordelijke Ontwikkelingsas 2007-2010*. Groningen, Samenwerkingsverband Noord-Nederland.
- Stam, E. (2005). *Componenten en Causaliteit van Creatieve Bedrijvigheid*. Utrecht: Universiteit Utrecht (urban and regional research centre).
- Tordoir, P.P. (2006). *Deltalijn Randstad Rijn-Ruhr; missing link in the Eurodelta*. Geraadpleegd op 31 juli 2007 via <http://www.gelderland.nl/smartsite.shtml?id=13571&menu=13563>

-
- Vanneste, O.(1967). *Het groeipoolconcept en de regionaal-economische politiek : toepassing op de Westvlaamse economie*. Leuven: Antwerpen [etc.] : Standaard Wetenschappelijke Uitgeverij.
- VROM (2004). *Nota Ruimte. Ruimte voor ontwikkeling*. Den Haag: Ministerie van VROM.
- VROM-raad, (2001). *Denklijnen voor het Noorden en overig Nederland*. Den Haag: VROM-raad.
- VROM-raad. (1999). *Corridors in balans: Van ongeplande corridorvorming naar geplande corridorontwikkeling*. Den Haag: VROM.
- Wieberdink, F. (2006). *Een onderzoek naar de toepassing van regiomarketing en de wijze van samenwerking in het stedelijk netwerk WERV*. Enschede: Universiteit Twente.
- Zandt, B. in het (2005). *Een krachtig "kleintje" in de toekomst? Onderzoek naar de toekomstige concurrentiepositie van de regio Venlo als logistieke corridor tussen Randstad en Roergebied*. Nijmegen: Radboud Universiteit Nijmegen.

Lijst met figuren

Figuur 2.1: Bahaviourale matrix van Pred. Bron: Pred, 1967

Figuur 2.2: De 'diamant' van Porter. Bron: Porter, 1990

Figuur 3.1: De ontwikkeling van een corridorregio in drie fasen. Bron: Zandt, 2005

Figuur 4.1: De economische kernzones van Noord-Nederland. Bron: SNN, 2007

Figuur 4.2: Europese economische kerngebieden. Bron: Tordoir, 2006

Figuur 4.3: De Noordelijke Ontwikkelingsas. Bron: Van Dijk, 2006; Lutzky et al., 2005

Figuur 4.4: Representaties van de NOA in Europa. Bron: Lutzky et al., 2005

Figuur 4.5: Europese corridors en de 'Blue Banana'.
Bron: DATAR, 2002

Figuur 4.6: De geplande Küstenautobahn. Bron: <http://www.a22-jetzt.de/>
Geraadpleegd op 31 juli 2007

Figuur 4.7: De geplande Fehmarnbelt-brug. Bron: Frankfurter Allgemeine Zeitung (onbekend): <http://duits.skynetblogs.be/post/4699785/brug-duitslanddenemarken>.
Geraadpleegd op 31 juli 2007

Figuur 4.8: De Öresund regio en de Öresund brug. Bron: OECD, 2005