

# **Pieken in de Delta**

Gebiedsgerichte Economische Perspectieven



# Colofon

Uitgave van het Ministerie van Economische Zaken,  
directie Ruimtelijk Economisch Beleid.

Meer exemplaren zijn te bestellen bij het Ministerie van Economische Zaken:  
Telefoon: 0800 – 646 3951 (09.00 – 21.00 uur) of + 31 (0)70 308 1986  
Internet: [www.ez.nl](http://www.ez.nl)

Bestelcode: 04I21 Pieken in de Delta; Gebiedsgerichte Economische Perspectieven

Den Haag, juli 2004



# Inhoud

<b>Voorwoord</b>	<b>9</b>
<b>Samenvatting</b>	<b>11</b>
<b>1 Hoofdpijnen</b>	<b>17</b>
1.1 Een gebiedsgerichte economische agenda	17
1.2 Waarom gebiedsgericht beleid?	17
1.3 Prioriteiten stellen: waarom en hoe?	19
1.4 Beleidsopties IBO-werkgroep en kabinetsreactie	20
1.5 Totstandkoming en realisering van deze perspectieven en prioriteiten	22
1.6 Opbouw notitie	23
<b>2 Nederlandse regio's in Europees perspectief</b>	<b>25</b>
2.1 Inleiding	25
2.2 Vestigingsklimaat onder druk	25
2.3 Nederlandse regio's in West-Europees perspectief	26
2.4 Beter vestigingsklimaat nodig voor behoud en versterking van Nederlandse positie	29
<b>3 Nationale Gebiedsgerichte Economische Prioriteiten</b>	<b>33</b>
3.1 Inleiding	33
3.2 Bedrijventerreinen	33
3.3 Mainports	35
3.4 Bereikbaarheid en infrastructuur	37
3.5 Innovatie	39
3.6 Stadseconomie	43
<b>4 Economische perspectieven per gebied</b>	<b>45</b>
4.1 Inleiding	45
4.2 Noord-Nederland: schakel tussen de Randstad en Noordoost-Europa	46
4.3 Oost-Nederland: kennisconcentraties benutten	50
4.4 Noordvleugel Randstad (inclusief Utrecht): verdere uitbouw internationale dienstverlening	53
4.5 Zuidvleugel Randstad: werken aan nieuw economisch elan	58
4.6 Zuidwest-Nederland: profiteren van strategische ligging	63
4.7 Zuidoost-Nederland: naar een technologische topregio	64





# Inhoud

<b>5 Op weg naar realisatie</b>	<b>69</b>
5.1 Uitvoeringsstrategie	<b>69</b>
5.2 Budget	<b>70</b>
<b>Lijst met afkortingen</b>	<b>75</b>

## Voorwoord



Van Rodeschool tot Vaals, van Hoek van Holland tot Oldenzaal... Wie ons land op één dag doorkruist ziet de meest uiteenlopende landschappen aan zich voorbijgaan. We mogen dan een vlak land zijn, toch heeft iedere regio z'n eigen kenmerken en karakter. Ook in economisch opzicht bezit Nederland een rijkgeschakeerd landschap. Iedere regio heeft zijn eigen sterke punten en potenties. Economisch gezien zijn we helemaal geen plat land. Overal in onze vlakke delta schieten regionale 'pieken' uit de grond: uitmuntende kennisinstellingen, innovatieve bedrijven, ondernemende overheden, vruchtbare samenwerkingsverbanden. Het kabinet wil deze regionale verschillen uitbuiten. Want in een concurrerende wereldeconomie kan het regionale vestigingsklimaat in ons land tot de top behoren.

De afgelopen maanden heb ik vele gesprekken gevoerd met ondernemers en medeoverheden. In die gesprekken stond de zorg voor het verslechterende vestigingsklimaat centraal. Hoe komt het dat Nederland op allerlei internationale ranglijsten zakt? Wat moeten we doen om het groeivermogen van de economie te herstellen en te profiteren van het herstel van de wereldeconomie? Uit deze gesprekken kwam duidelijk naar voren dat het rijk een belangrijke bijdrage aan het economisch herstel kan leveren door selectief kansen te benutten in de regio. Natuurlijk zijn ook generieke acties nodig, zoals bijvoorbeeld bevordering van ondernemerschap. Maar daarnaast moeten we zorgen voor uitbreidingsruimte voor de mainports. Voor betere verbindingen tussen onze stedelijke netwerken en het buitenland. Voor voldoende hoogwaardige fysieke ruimte voor bedrijventerreinen. We moeten investeren in de stedelijke economie en werken aan sterke innovatieregio's.

Kortom, de basiskwaliteit (de delta) moet overal op orde zijn. Het rijk zal zich vooral richten op de pieken in de delta. In deze beleidsnotitie presenteer ik namens het kabinet een economische agenda met nationale gebiedsgerichte prioriteiten. Deze agenda is gekoppeld aan economische perspectieven van Nederlandse regio's. Dat zijn geen blauwdrukken. Ze vormen de inzet van het rijk om samen met de regio's tot een breed gedragen programma te komen. Ik wil daarbij zoveel mogelijk nationale en regionale prioriteiten met elkaar verbinden. En dan wel zo, dat ze elkaar versterken.

De acties in deze beleidsnotitie zijn gericht op het scheppen van economische kansen en het vergroten van de ruimte om te ondernemen. De komende jaren ga ik, samen met andere departementen, decentrale overheden, ondernemers en andere betrokkenen, aan de slag om deze gebiedsgerichte economische agenda uit te voeren. Want pieken in de delta is goed voor de regionale én de nationale economie!

Mevr. Ir. C.E.G. van Gennip MBA  
Staatssecretaris van Economische Zaken



figuur 1 Prioriteiten Pieken in de Delta

- Toekomstige herstructurering bedrijventerrein
- Toekomstige nieuw bedrijventerrein
- Epipe A
- ★ Nationaal eilandprojecten
- Mainports
- Toerisme
- Economische kerngebieden
- Innovatie hot spots
- Hoofverbindingssamen
- Zulferspeel
- B20 Gemeente
- Gemeente met toekomstig bedrijventerrein
- Hot spot gemeente



Noordvleugel  
Randstad:  
internationale  
diensten

Zuidvleugel  
Randstad:  
nieuw economisch  
elan

Zuid-West:  
tussen twee  
zeehavens

Noord:  
tussen Randstad  
en NO Europa

Oost:  
kenniscentra's  
benutten

Zuidoost:  
technologische  
topregio

# Samenvatting

## **Een gebiedsgerichte economische agenda**

Deze beleidsnotitie beschrijft de economische agenda van het kabinet voor zes gebieden in ons land.<sup>1</sup> Met deze gebiedsgerichte economische agenda wil het kabinet bijdragen aan de ambitie om van Nederland een concurrerende en dynamische economie te maken. De notitie is aangekondigd in de Nota Ruimte<sup>2</sup> en is het resultaat van een uitgebreid beleidsverkenkend traject in overleg met vele belanghebbenden.

De ruimtelijke aspecten van deze agenda zijn in een breder verband vastgelegd in de Nota Ruimte. Deze beleidsnotitie geeft de economische onderbouwing van die ruimtelijke aspecten en werkt ze verder uit, ook in reactie op het rapport van het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) Regionaal Economisch Beleid.<sup>3</sup> Dat gebeurt in samenhang met de andere onderdelen van het regionaal-economisch beleid, zoals het beleid voor bedrijventerreinen, het beleidsonderdeel Economie van het Grotestedenbeleid, het toeristisch beleid, de lopende structuurfondsprogramma's en het innovatiebeleid.

## **Herstel van het groeivermogen**

Herstel van het groeivermogen van de Nederlandse economie en versterking van het vestigingsklimaat vragen om ambitieuze maatregelen op een breed terrein. Veel van de rijksmaatregelen gelden voor ondernemers in het hele land, zoals het verminderen van de administratieve lastendruk, een goed werkende arbeidsmarkt en de zorg voor een concurrerend fiscaal klimaat. In aanvulling op deze generieke acties zijn gebiedsgerichte maatregelen nodig. De economische structuur van Nederlandse regio's is immers geschakeerd. Daardoor moet het kabinet soms regionaal maatwerk leveren. Ruimtelijke maatregelen zijn uiteraard per definitie gebiedsspecifiek.

## **Kansen benutten**

De overheid moet de voorwaarden scheppen waaronder economische activiteiten kunnen opbloeien. Dat geldt op

terreinen waar sprake is van marktfalen. De overheid kan nieuwe economische kansen scheppen, door knelpunten met een (semi-)publiek karakter weg te nemen. Het kabinet wil de economische groei in alle regio's stimuleren door regio-specifieke kansen van nationaal belang te benutten. Naast de zorg voor een generieke basisikwaliteit, moet dit gebeuren door het wegnemen van regio-specifieke knelpunten van nationaal belang. Wie het nationale groeivermogen wil versterken moet comparatieve voordelen van regio's ('pieken') benutten in plaats van alleen maar achterstanden egaliseren. Het rijk, provincies en gemeenten hebben hierbij hun eigen verantwoordelijkheid.

## **Decentraal wat kan, centraal wat moet**

In eerste instantie moeten lokale en provinciale overheden economische kansen in hun regio zelf benutten. Het Hoofdlijnenakkoord van het kabinet gaat uit van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Het rijk blijft met dit motto verantwoordelijk voor de borging van 'basiskwaliteit'. Dat is het minimale kwaliteitsniveau, ook van economische randvoorwaarden, dat voor alle delen van Nederland moet gelden. Daarnaast heeft het rijk een bijzondere verantwoordelijkheid voor de gebieden in de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. Dat zijn de gebieden die bepalend zijn voor de structuur van Nederland, die knelpunten hebben die bestuurlijke grenzen overschrijden, een complexe of kostbare opgave met zich meebrengen of anderszins voor het functioneren van Nederland van grote betekenis zijn. Kortom, de delta moet op orde zijn en het rijk wil zich vooral richten op de pieken in de delta.

## **Scherp kiezen noodzakelijk**

Het kabinet moet in de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur scherp kiezen welke ontwikkelingen het wil stimuleren. Dit is nodig om te voorkomen dat regionaal-economisch beleid generiek beleid gaat overlappen en het Rijk op de stoel van de lagere overheden gaat zitten. Ook zijn veel plannen lang

<sup>1</sup> Voor deze notitie is ons land opgedeeld in zes gebieden met ieder een eigen perspectief: Noord-Nederland, Oost-Nederland, Noordvleugel Randstad (inclusief Utrecht), Zuidvleugel Randstad, Zuidwest-Nederland en Zuidoost-Nederland. <sup>2</sup> Werkgroep IBO regionaal economisch beleid (2004), Regionaal economisch beleid in de Toekomst. Zie [www.ez.nl](http://www.ez.nl) onder documenten / kamerbrieven of [www.minfin.nl](http://www.minfin.nl) onder IBO. <sup>3</sup> Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (2004): *Nota Ruimte, ruimte voor ontwikkeling*.



blijven steken in een conceptuele fase door gebrek aan bestuurlijke aandacht binnen en tussen overheidslagen om projecten snel van de grond te krijgen.

Voor een slagvaardig overheidsoptreden is een duidelijke focus van bestuurlijke energie noodzakelijk. Alleen zo kan de publieke sector sneller resultaten boeken. Daarnaast maakt ook de krappe budgettaire situatie scherpe keuzes nodig in de nationale investeringsagenda. Dat hierdoor niet alle maatschappelijke verwachtingen en verlangens -ook op economisch terrein- kunnen worden gehonoreerd is helaas onontkoombaar.

### **Kiezen op basis van nationaal economisch rendement**

Het nationale duurzaam economische rendement is voor het kabinet de leidraad bij het maken van nationale economische keuzes. Daarnaast houdt het kabinet rekening met het maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak voor de verschillende keuzes. Zonder draagvlak kun je als overheid immers niet slagvaardig optreden. Bij het maken van de nationale keuzes in deze notitie is gebruik gemaakt van kwantitatieve criteria en nationale en regionale SWOT-analyses. Hierbij heeft het kabinet gekeken naar lopende marktontwikkelingen die verder gestimuleerd kunnen worden. Dit vanuit het besef dat de economische structuur op middellange termijn een gegeven is, vanwege de 'padafhankelijkheid' van het ruimtelijke patroon van economische groei.<sup>4</sup>

### **De economische structuur van Nederland**

Het kabinet benoemt in de Ruimtelijke Hoofdstructuur economische kerngebieden. Deze economische kerngebieden karakteriseren zich door de aanwezigheid van de belangrijkste concentraties stuwende werkgelegenheid, door de aanwezigheid van een of meerdere universiteiten en/of door belangrijke relaties met de twee mainports.

Het zwaartepunt van de Nederlandse economie ligt in het Westen. In de Randstad wordt op 25% van het grondgebied

50% van het bruto binnenlands product verdiend. Dit is ook goed zichtbaar op figuur 3 in hoofdstuk 2 (*blz 30*) waarin de dichtheid per km<sup>2</sup> aan stuwende werkgelegenheid staat weergegeven. Op grond van hun verschillende economische profielen worden in de Randstad drie economische kerngebieden onderscheiden: de Noordvleugel, de Zuidvleugel en de regio Utrecht. De gebieden met de sterkste groeiprestaties liggen langs de A2-as (*zie ook figuren 5 en 6 in hoofdstuk 2, blz 30*), met in de Noordvleugel van de Randstad (inclusief Utrecht) het accent op (inter)nationale dienstverlening en logistiek en in Zuidoost Nederland het accent op hoogwaardige industrie. De economische kerngebieden in Zuidoost Nederland liggen in de A2-zone (met daaraan sterk verbonden de economische kerngebieden Tilburg en Venlo) en Zuid-Limburg. De dichtheid van de stuwende werkgelegenheid in het Oosten, Noorden en Zuidwesten is duidelijk lager. In Oost-Nederland liggen de drie economische kerngebieden (Twente, Arnhem-Nijmegen, Wageningen-Ede-Rhemen-Veenendaal) rond universiteiten en de mega-corridor naar Duitsland. De economische kerngebieden in Zuidwest-Nederland (A16-A4-zone in West Brabant, Zeeuwse Sloehaven-Kanaalzone) kennen een oriëntatie op de wereldhavens in Rotterdam en Antwerpen. De economie in het Noorden (met het economische kerngebied Groningen-Assen) beschikt over eigen sterkten en nieuwe kansen, waardoor de economische dynamiek in dit gebied is verbeterd.

### **Gebiedsgerichte economische perspectieven**

Alleen wanneer partijen samen een economische visie ontwikkelen op de knelpunten en kansen van een regio, ontstaat samenhang en synergie in het beleid. Het ministerie van Economische Zaken heeft daarom in nauw overleg met regionale partijen een analyse gemaakt van de economische perspectieven van de verschillende regio's. Deze perspectieven vormen geen blauwdruk, maar zijn een basis om de synergie tussen nationale en regionale prioriteiten te versterken

<sup>4</sup> Over de ruimtelijke patronen van economische groei is meer informatie te vinden in twee in opdracht van het ministerie van Economische Zaken opgestelde rapporten van het Bureau Louter: 'De economische hittekaart van Nederland' (2003) en de 'De economische hittekaart van Noordwest-Europa' (2003). Deze rapporten zijn opvraagbaar bij EZ.



(figuur 1). Doel is meer inhoudelijke en bestuurlijke samenhang bij ruimtelijke investeringen en -waar mogelijk- bundeling van publieke en private geldstromen. Om goede resultaten te behalen is immers gerichte inzet van mensen en middelen nodig op gezamenlijke prioriteiten.

### **Nationale economische prioriteiten**

Het kabinet wil zich samen met andere overheden en bedrijven richten op de volgende nationale economische prioriteiten. Dit zijn de pieken in de delta die de basis vormen voor onze internationale concurrentiekracht.

- **Internationaal concurrerende mainports:**

De luchthaven van Schiphol en de haven van Rotterdam vormen belangrijke motoren van de nationale economie. Het kabinet wil beide mainports verdere ruimte voor duurzame groei en kwaliteitsverbetering bieden -binnen de wettelijke kaders voor milieu en veiligheid- om hun internationale concurrentiepositie te handhaven. Concrete onderdelen van deze strategie zijn de ontwikkeling van de Zuidas tot een internationale toplocatie voor zakelijke diensten, de aanleg van de Tweede Maasvlakte en Rotterdam CS als katalysator voor nieuw elan voor de Rotterdamse economie.

- **Economische kerngebieden:**

Binnen de nationale ruimtelijke hoofdstructuur onderscheidt het kabinet een aantal economische kerngebieden. Vanwege hun belangrijke functie en positie in de nationale economische structuur staan deze gebieden voor het kabinet centraal bij het stellen van nationale economische prioriteiten.

- **Topprojecten bedrijventerreinen:**

Het Actieplan Bedrijventerreinen kondigt in aanvulling op generieke maatregelen een specifieke rijksinzet aan voor ongeveer vijftig grote bedrijventerreinen met een complexe ontwikkelings- of herstructureringsopgave.

- **Prioritaire hoofdverbindingssassen:**

het kabinet geeft in zijn infrastructuurbeleid prioriteit aan de oplossing van knelpunten op de hoofdverbindingssassen boven

knelpunten elders in de hoofdinfrastructuur. De knelpunten op de hoofdverbindingssassen, en daarbinnen met name de triple A-verbindingen (A2, A4 en A12), worden in samenhang gezien en kunnen prioriteit krijgen, ook in geval van een enigszins gunstiger verhouding van kosten en baten bij knelpunten op andere verbindingen.

- **Gebiedsgericht innovatiebeleid:**

Het kabinet wil met andere overheden en bedrijven vier innovatieregio's versterken:

de brainport Eindhoven/Zuidoost-Brabant als onderdeel van de toptechnologieregio Eindhoven-Leuven-Aken (ELA), Oost-Nederland (Triangle Twente, Wageningen, KAN), de Noordvleugel van de Randstad (inclusief de regio Utrecht) en de Zuidvleugel van de Randstad.

- **Stedelijke economie en toerisme:**

het kabinet zal met de dertig grote steden afspraken maken over het beleidsonderdeel economie uit het GSB in de stadsconvenanten voor de periode 2005-2009. In de Vernieuwde Toeristische Agenda kiest het kabinet voor bevordering van het inkomend toerisme in ons land.

### **Het waarmaken van nationale keuzes**

Om regionale knelpunten aan te kunnen pakken moet een breed arsenaal van instrumenten worden ingezet. De rijksinspanning per project is maatwerk en kan variëren van het beschikbaar stellen van financiële middelen, het inbrengen van kennis en netwerken, actief 'makelen en schakelen' tot het wegnemen van administratieve belemmeringen. Voor een belangrijk deel komt de verantwoording over de uitvoering terug in de Uitvoeringsagenda van de Nota Ruimte. Ook het Actieplan Bedrijventerreinen, het Beleidskader Stadseconomie en de Vernieuwde Toeristische Agenda bieden een verdere uitwerking en verantwoording van de realisatie van de keuzes in deze notitie. Gegeven de onzekerheid over de wijze van voortzetting van de EU-Structuurfondsen na 2006, zullen in 2005 over de omvang en de regionale neerslag van de



middelen na 2006 nadere besluiten worden genomen.

#### **Tot slot**

De nationale keuzes in deze notitie zullen een belangrijke bijdrage leveren aan de verbetering van het vestigingsklimaat en de ruimte om te ondernemen. Nog te veel projecten komen traag of helemaal niet van de grond omdat verschillende

belangen niet bij elkaar komen, gezamenlijke bestuurlijke wil ontbreekt of de benodigde middelen tekort schieten. Om de knelpunten echt te kunnen aanpakken moeten het rijk, gemeenten, provincies en bedrijven heel gericht mensen en middelen inzetten op gezamenlijke prioriteiten. De gebiedsgerichte economische agenda helpt bij het kiezen van deze prioriteiten

### **Economische perspectieven van Nederlandse regio's**

#### **Noord-Nederland: schakel tussen de Randstad en Noordoost-Europa**

Het Noorden heeft de afgelopen jaren behoorlijk economisch gepresteerd. Bovendien zijn de verschillen in productiestructuur met de rest van het land afgenomen. Dat geeft aan dat de economische dynamiek in het Noorden is verbeterd. Het economische perspectief in het Noorden ligt in het verder versterken van bestaande sectoren (bijvoorbeeld door het versterken van het innoverend vermogen) en het behoud van unieke landschappelijke kwaliteiten (toerisme). Een voorbeeld zijn de plannen om meer spin-off te genereren uit de concentratie van energie-activiteiten in het Noorden (het Energy Valley project). Met de instelling van het Waddenfonds wil het kabinet de unieke natuurkwaliteit van de wadden versterken en de duurzame economische ontwikkeling van het Noorden versterken. De economische ontwikkelingen langs de A6/A7 en de A28 zijn gunstig, onder andere dankzij de bundeling van economische activiteiten in kernzones. Een nieuw perspectief voor het Noorden is een grotere oriëntatie op Duitsland en de Oostzeelanden. Met de aanleg van een snelle OV-verbinding van de Randstad naar het Noorden wordt een betere bereikbaarheid van het Noorden en de Noordvleugel van de Randstad beoogd. Het kabinet heeft hiervoor een financiële bijdrage van 2,73 mld. euro gereserveerd.

#### **Oost-Nederland: kennisconcentraties benutten**

In Oost-Nederland bieden kennisclusters rond de universiteiten in Twente, Nijmegen en Wageningen belangrijke aanknopingspunten voor kennis- en productiviteitsontwikkeling. Veelbelovend is het Valley-concept: Food Valley rond Wageningen en de Gelderse Vallei, Health Valley rond Arnhem/Nijmegen en Technology Valley in Twente. De aanleg en herstructurering van bedrijventerreinen in deze gebieden ondersteunen deze potenties. De ligging langs Europese hoofdtransportassen (Betuweroute, A12-A15, Waal/Rijn) biedt vooral voor de zuidflank van Gelderland (o.a. Arnhem- Nijmegen en Ede-Wageningen) kansen op het gebied van hoogwaardige logistiek. De knelpunten op de A12 en de ruit Arnhem-Nijmegen (op de lange termijn door doortrekking van de A15 naar de A12) hebben in dit licht een hoge prioriteit. In deze centra liggen ook opgaven voor nieuwe en verouderde bedrijventerreinen.

#### **Noordvleugel Randstad en regio Utrecht: verdere uitbouw internationale dienstverlening**

Kern van het economische perspectief van dit gebied is de verdere uitbouw van de positie van de Noordvleugel als centrum voor internationale zakelijke dienstverlening en hoogwaardige internationale logistieke activiteiten. Ruimte voor de verdere groei van Schiphol is daarvoor een vereiste. Op de Zuidas liggen goede kansen voor een internationaal concurrerend vestigingsmilieu voor de zakelijke dienstverlening. Nieuwe bedrijventerreinen moeten de groei van vooral logistieke bedrijvigheid mogelijk maken.

De autobereikbaarheid van Schiphol en Groot-Amsterdam (inclusief Almere) is een nationale prioriteit. De gevarieerde economische structuur in dit gebied beschikt over meer troeven, zoals het agro-logistieke gebied in Aalsmeer en het havenindustriële complex in het Noordzee-Kanaalgebied. Betere onderlinge relaties en meer spin-off van de vele kennisinstellingen en kennisnetwerken dragen bij aan het versterken van de concurrentiekracht van het hele gebied. Maar ook het aanpakken van ruimtelijke knelpunten (onder andere via herstructurering van verouderde en ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen) is noodzakelijk. Utrecht is een centrum voor nationaal georiënteerde dienstverlening en moet -als draaischijf voor het nationale verkeer en vervoer- goed bereikbaar blijven. Amsterdam en de kuststreek fungeren als trekker van buitenlandse toeristen naar Nederland.

#### **Zuidvleugel Randstad: werken aan nieuw economisch elan**

De Zuidvleugel moet de huidige sterktes behouden en tegelijkertijd de productiestructuur versterken door productie en diensten beter op elkaar te laten aansluiten. Dat is een ingewikkelde sociaal-economische opgave. De relatief jonge beroepsbevolking, voor een aanzienlijk deel van allochtone afkomst, moet meer gaan profiteren van de economische kansen. Het scheppen van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor ondernemingen én burgers staat in dit gebied centraal. Het nieuwe HSL-station in Rotterdam moet het vestigingsklimaat in deze stad verbeteren. De herstructurering van verouderde bedrijventerreinen (vooral in Groot-Rijnmond) geeft ruimte aan economische vernieuwing. De verdere uitbouw van traditionele sterktes vraagt extra fysieke ruimte, zowel in de haven (aanleg Tweede Maasvlakte) als daarbuiten (Hoekse Waard) voor activiteiten die met de haven samenhangen. Den Haag heeft bijzondere kansen op het terrein van toerisme en internationaal juridische dienstverlening. Aanleg van de A4-Midden-Delfland zal de Ruit van Rotterdam ontlasten en verbetert de bereikbaarheid van de zakelijke diensten in het centrum van Rotterdam.

#### **Zuidwest-Nederland: profiteren van strategische ligging**

Zuidwest-Nederland moet nog beter profiteren van de strategische ligging tussen de wereldhavens in Rotterdam en Antwerpen. Dit gebied zou daarom moeten mikken op de vestiging van bedrijven die belangrijke relaties met deze havens onderhouden. Het versterken van de relaties van het MKB met grote internationale bedrijven biedt mogelijkheden om de productiviteit van deze regio te verhogen. Er liggen bijzondere economische kansen in de Moerdijkse Hoek en het Sloehaven-Kanaalzone-gebied. Het aanvullen van ontbrekende schakels in de A4 is op langere termijn een belangrijke infrastructuuropgave. De toeristische potenties van het kustgebied in Zeeland kunnen verder worden versterkt.

#### **Zuidoost-Nederland: naar een technologische topregio**

Zuidoost-Nederland moet, in samenwerking met het Belgische en Duitse grensgebied, de sterke technologische positie van het gebied verder uitbuiten. Dit Euregionale gebied blijft kansrijk voor hoogwaardige kennisintensieve industrie. Het innovatiebeleid moet zich richten op betere samenwerking tussen bedrijven en kennisinstellingen. Een goed opgeleide beroepsbevolking, een goede aansluiting tussen vraag en aanbod van technisch geschoold personeel en een goed leefklimaat voor (ook buitenlandse) kenniswerkers zijn daarbij essentiële voorwaarden. De ruimtelijke en infrastructurele knelpunten op de A2 (Den Bosch, Eindhoven, Westelijke Mijnstreek) vragen bijzondere aandacht, net als de verdere ontwikkeling van Venlo Tradeport (in relatie tot de mainport Rotterdam). De forse herstructureringsopgave in de grote gemeenten langs de A2-as levert een belangrijke bijdrage aan de oplossing van de ruimtelijke knelpunten.







# 1 Hoofdlijnen

en verhoogt daarmee de slagvaardigheid van het beleid.

## 1.1 Aanleiding en doel

Het groeivermogen van de Nederlandse economie hapert. Een belangrijke oorzaak is de wereldwijde conjuncturele malaise. Ook komen steeds meer structurele tekortkomingen van de Nederlandse economie aan het licht. Zo blijkt uit recente internationale ranglijsten dat de Nederlandse economie steeds slechter scoort in vergelijking met die in concurrerende landen.<sup>1</sup> Herstel van het groeivermogen van de Nederlandse economie en verbetering van onze concurrentiepositie zijn daarom belangrijke doelstellingen van het kabinet. Met 'Pieken in de Delta' wil het kabinet een bijdrage leveren aan het bereiken van die doelstellingen.

In deze beleidsnotitie schets het kabinet de uitgangspunten voor een nieuwe gebiedsgerichte economische agenda, mede in reactie op het rapport van het Interdepartementaal Beleidsonderzoek (IBO) Regionaal Economisch Beleid. In 2006 lopen zowel het 'Kompas voor het Noorden' als de huidige regionale Europese programma's af. Dit maakt een bezinning op de doelstellingen en vormgeving van het toekomstige regionaal-economisch beleid wenselijk.

Deze notitie beschrijft de gebiedsgerichte economische agenda van het kabinet voor zes economisch samenhangende gebieden in ons land. Die agenda staat niet op zichzelf, maar hangt nauw samen met initiatieven en beleidsvoornemens op andere terreinen. Zo zijn de ruimtelijke aspecten van deze agenda in een breder verband vastgelegd in de Nota Ruimte. Deze beleidsnotitie onderbouwt die ruimtelijke aspecten en werkt ze verder uit. Dat gebeurt weer in samenhang met de andere onderdelen van het gebiedsgerichte economische beleid, zoals het beleid voor bedrijventerreinen, het beleidsonderdeel Economie van het grotestedenbeleid, het toeristisch beleid, de lopende

structuurfondsprogramma's en het innovatiebeleid.

## 1.2 Een gebiedsgerichte economische agenda

### Generieke maatregelen vormen de basis

Om het groeivermogen van onze economie te herstellen moeten allereerst de huidige knelpunten in het ondernemingsklimaat verdwijnen.<sup>2</sup> Economische potenties moeten immers zo goed mogelijk benut worden. Drie thema's staan daarbij centraal: ruimte om te ondernemen, goed werkende markten en een excellent innovatieklimaat. Veel maatregelen bij deze thema's gelden voor iedereen: het verminderen van de administratieve lastendruk, een concurrerend fiscaal klimaat, het stimuleren van speur- en ontwikkelingsactiviteiten. Deze maatregelen zijn generiek van aard: ze maken geen onderscheid tussen regio's maar hebben indirect wel invloed op de (verschillen in) economische groei van de Nederlandse regio's.

### Regio's hebben het voortouw

Naast het generieke economische beleid van het rijk werken de decentrale overheden aan het vestigingsklimaat in de eigen regio. Zij kennen de knelpunten en kansen in hun gebied het best en plukken direct of indirect ook de vruchten van het gevoerde beleid. Regionaal economische beleid vanuit het rijk zal daaraan recht doen door zoveel mogelijk ruimte aan decentrale overheden te geven. Deze benadering sluit aan bij het motto uit het Hoofdlijnenakkoord 'decentraal wat kan, centraal wat moet' en de sturingsfilosofie uit de Nota Ruimte.

### Regiospecifieke knelpunten van nationaal belang

Naast generieke en lokale knelpunten zijn er knelpunten die regiospecifiek zijn en waarvan de oplossing van nationaal belang is. De baten van het wegnemen van deze knelpunten zijn in aanzienlijke mate regio-overschrijdend. Zonder een betrokkenheid van het rijk komt een oplossing van het knelpunt niet, of in onvoldoende mate, tot stand, bijvoorbeeld omdat de samenwerking tussen overheidslagen onvoldoende

<sup>1</sup> Ministerie van Economische Zaken, Commissariaat voor Buitenlandse Investeringen in Nederland (CBIN) (2003): Groei zonder grenzen: de werving van buitenlandse investeringen in een veranderende wereld.

<sup>2</sup> Ministerie van Economische Zaken (2003), In actie voor ondernemers. Hierin zijn 43 beleidsacties aangekondigd om de belangrijkste knelpunten voor ondernemers weg te nemen.



is, nationale bevoegdheden in het geding zijn of een internationale dimensie aanwezig is. In lijn met het advies van de IBO-werkgroep (zie paragraaf 1.4) acht het kabinet voor dit type knelpunten een rol voor regionaal economisch beleid van het rijk weggelegd. Uiteraard moet dit type overheidsingrijpen tot betere resultaten leiden dan het afzien ervan of alleen generiek rijksbeleid of decentraal beleid.

### **Een nieuwe doelstelling voor het regionaal-economisch beleid**

Het kabinet wil de economische groei in alle regio's stimuleren door regiospecifieke kansen van nationaal belang te benutten. Naast de zorg voor een generieke basiskwaliteit, moet dit gebeuren door het wegnemen van regiospecifieke knelpunten van nationaal belang, ongeacht de relatieve positie van een regio ten opzichte van een andere regio. Het kabinet wil in alle regio's voorwaarden scheppen waaronder economische activiteiten kunnen opbloeien. Er moet wel sprake zijn van marktfaalen. Door knelpunten met een (semi-) publiek karakter weg te nemen kan de overheid nieuwe economische kansen scheppen.

### **Maatwerk van het rijk geboden**

De rijksrol bij het wegnemen van deze knelpunten is een kwestie van maatwerk en kan variëren van het beschikbaar stellen van financiële middelen, het inbrengen van kennis en netwerken, actief 'makelen en schakelen' tot het wegnemen van administratieve belemmeringen. Vanwege het bovenlokale karakter van de knelpunten moeten verschillende overheden samenwerken als partners bij de oplossing van het probleem. Gegeven de onzekerheid over de wijze van voortzetting van de EU-Structuurfondsen na 2006 wil het kabinet in 2005 op basis van de hier geschetste uitgangspunten besluiten nemen over de omvang en de regionale neerslag van de middelen na 2006. Het kabinet wil bewerkstelligen dat Europese, nationale en decentrale middelen op

zinnige en voortvarende wijze worden besteed en elkaar versterken. Hierover zal het kabinet in 2005 nadere besluiten nemen.

### **Scherp kiezen noodzakelijk**

Het kabinet wil scherpe keuzes maken ten aanzien van de rijksrol bij regiospecifieke knelpunten. Terughoudendheid is nodig om overlap tussen regionaal-economisch beleid en generiek beleid te voorkomen en om te vermijden dat het rijk op de stoel van decentrale overheden gaat zitten. Ook de schaarse middelen die het kabinet tot haar beschikking heeft dwingen tot scherpe keuzes. Bovendien komen projecten ook alleen goed van de grond als er voldoende en gerichte bestuurlijke aandacht en financiële middelen voor zijn. Selectiviteit van het rijk verhoogt de effectiviteit van haar beleid. Veel plannen zijn lang blijven steken in een conceptuele fase door gebrek aan bestuurlijke aandacht binnen en tussen overheidslagen. Juist omdat onze internationale concurrentiekracht hapert is het van belang dat we nationale prioriteiten snel en doeltreffend tot stand brengen. Het kabinet wil deze prioriteiten zoveel mogelijk baseren op heldere criteria, om het nationale belang zo goed mogelijk te kunnen objectiveren.

### **Sturingsfilosofie**

Deze positionering van het regionaal-economisch beleid sluit aan bij de sturingsfilosofie uit de Nota Ruimte. Volgens deze sturingsfilosofie blijft het Rijk verantwoordelijk voor de borging van de 'basiskwaliteit'. De basiskwaliteit betreft die waarden, ook op economisch terrein, die voor alle delen van Nederland moeten gelden. Dit geldt bijvoorbeeld voor het niveau van onderwijsvoorzieningen, ruimte voor woon- en werklokaties en voldoende bereikbaarheid. Daarnaast heeft het rijk een bijzondere verantwoordelijkheid voor de gebieden in de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. Dat zijn de gebieden die bepalend zijn voor de structuur van Nederland,

die knelpunten hebben die bestuurlijke grenzen overschrijden of een complexe danwel kostbare opgave met zich meebrengen, of anderszins voor het economisch functioneren van Nederland van grote betekenis zijn.

### **1.3 Potenties en achterstanden**

#### **Kompas voor het Noorden**

In 1998 bereikten het rijk en het Noorden overeenstemming over de noodzaak om het economische faseverschil tussen het Noorden en de rest van het land weg te werken. Op basis van deze beleidsinzet maakte het rijk financiële afspraken over het Kompas-programma voor de periode 2000-2006 en maakte het rijk afspraken over investeringen in infrastructuur tot en met 2010. Het kabinet zal deze afspraken uiteraard nakomen en toont zich daarmee een betrouwbare partner. Voor de periode na 2006 wil het kabinet haar beleidsinzet herijken aan de nieuwe doelstelling van het regionaal-economisch beleid. Dit houdt in dat het kabinet na 2006 de economische groei in het noorden wil stimuleren door kansen van nationaal belang te benutten. Daarbij kan het Noorden ook putten uit het Waddenfonds. Dit fonds, waarin het kabinet de komende twintig jaar 500 mln euro stort, is door het kabinet ingesteld ter verbetering van de unieke natuurkwaliteit van de wadden en ter versterking van de duurzame economische ontwikkeling van het Noorden.

#### **Welvaartsverschillen relatief gering**

Deze koerswijziging voor de periode na 2006 sluit aan bij de resultaten van het IBO-rapport. Het beschikbare huishoudinkomen in het Noorden ligt 8,5% onder het nationale gemiddelde. De economische verschillen in Nederland zijn in Europees perspectief beperkt. Dit relatief kleine welvaartsverschil hangt samen met verschillen in leeftijdsopbouw, opleiding, arbeidsparticipatie en werkloosheid. Deze factoren zijn beleidsmatig slechts beperkt beïnvloedbaar. De werk-

groep laat verder zien dat verschillen in economische prestaties tussen regio's vanwege agglomeratie-effecten in combinatie met het gevoerde generieke beleid tot op zekere hoogte onvermijdelijk zijn. Het is daarom onwaarschijnlijk dat regionaal-economisch beleid deze verschillen kan laten verdwijnen.

#### **Effectiviteit beleid**

Het Kompas voor het Noorden beoogt via een brede programmatische aanpak de bestaande welvaartsverschillen te verkleinen. De Midterm Review van het programma over de periode 2000-2002 toonde aan dat Kompas een positieve bijdrage levert aan een structurele versterking van de economische structuur in Noord-Nederland en zal volgens een schatting zo'n 4500 extra banen opleveren. Het Kompas-programma levert hiermee een bijdrage aan de verkleining van de bestaande welvaartsverschillen. Met de IBO-werkgroep meent het kabinet echter dat het niet waarschijnlijk is dat voorzetting van het programma na 2006 de bestaande welvaartsverschillen kan elimineren. Zo blijkt het faseverschil tussen het Noorden en de rest van het land sinds 1996 nauwelijks te zijn afgenomen, ondanks de goede groeiprestaties in het noorden. Door de hoge groei van de rest van het land, mede als gevolg van het optreden van agglomeratie-effecten, blijft het faseverschil bestaan. Op grond van deze ervaring, en de samenhang tussen welvaartsverschillen en demografische factoren zoals opleiding, moet de effectiviteit van additioneel beleid na 2006 op het faseverschil als zodanig worden betwijfeld.

#### **Vertrouwen in eigen kracht**

Net als Limburg, Zeeland, Overijssel en Brabant in het verleden lijkt het noorden thans over voldoende eigen potenties te beschikken om zich zonder achterstandsbeleid van het rijk verder te kunnen ontwikkelen. De daadkracht in de afgelopen jaren en de behoorlijke economische prestaties



van het noorden die daarvan het gevolg zijn, geven hiervoor voldoende vertrouwen. In het Noorden zijn er in de periode 1995-2002 zo'n 120.000 banen bijgekomen, het merendeel in de zakelijke dienstverlening. Sinds de start van het Kompas-programma waren dat er zo'n 39.000, terwijl het Kompasprogramma in dezelfde tijd ongeveer 4500 banen oplevert (die overigens ten dele nog gerealiseerd moeten worden). Deze verhouding laat zien dat het noorden ook buiten het Kompas-programma om, eigen economische potenties heeft kunnen ontwikkelen, zoals het economisch perspectief in hoofdstuk 4 van deze notitie laat zien. Ook het niveau van de basiskwaliteit in het Noorden biedt naar het oordeel van het kabinet geen basis om het beleid om achterstanden weg te werken na 2006 te continueren.

#### **Grotestedenbeleid en reconstructiebeleid gaan door**

De herijking van de doelstelling van het regionaal-economisch beleid heeft geen gevolg voor het grotestedenbeleid. Het kabinet wil het grote stedenbeleid met kracht voortzetten en heeft besloten een nieuwe convenantperiode in te gaan (2005-2009). Het rijk en de G30 hebben begin april 2004 een akkoord bereikt over het beleidskader hiervoor. Het kabinet wil hiermee bijdragen aan het vergroten van de economische groei in de dertig steden, als belangrijke voorwaarde voor het oplossen van sociale-, fysieke- en veiligheidsproblemen in de steden. Oplossen van stedelijke problemen is ook een belangrijke voorwaarde voor regionale economische groei. Ook het beleid voor het begeleiden van de reconstructie van de zandgronden in Oost- en Zuid-Nederland staat niet ter discussie.

#### **Inzet voor de periode na 2006**

Voor de periode na 2006 wil het kabinet met alle regio's, dus ook met het Noorden, verkennen welke rol het rijk kan spelen in een gezamenlijke economische strategie voor het gebied. De gebiedsgerichte economische perspectieven in deze

beleidsnotitie vormen hierbij voor het rijk het uitgangspunt. De beleidsinzet van het kabinet voor het noorden is conform de aanbevelingen van de IBO-werkgroep (zie volgende paragraaf). Niet meer het wegwerken van het faseverschil staat centraal, maar de bijdrage die het rijk kan leveren aan het benutten van kansen met een nationaal belang.

#### **1.4 Beleidsopties IBO en kabinetsreactie**

De IBO werkgroep regionaal-economisch beleid heeft zeven beleidsopties geformuleerd. Hieronder staat de reactie van het kabinet op hoofdlijnen. Op een aantal opties zal het kabinet in een later stadium specifiekere reageren.

##### ***Optie 1: Eén gebiedsgericht budget voor knelpunten van nationaal belang***

#### **Aanbeveling werkgroep**

Maak één gebiedsgericht budget op basis van geïdentificeerde knelpunten die vanwege regio-overschrijdende effecten niet door lokale overheden kunnen worden opgelost. Wees daarbij terughoudend: beoordeel steeds of er sprake is van een concreet knelpunt en of het aannemelijk is dat overheidsinterventie tot betere resultaten leidt dan afzien van overheidsingrijpen (met behulp van een kosten-baten analyse).

#### **Kabinetsreactie**

Het kabinet neemt deze aanbeveling over en streeft ernaar om na 2006 te gaan werken met één gebiedsgericht budget voor het wegnemen van concrete geïdentificeerde knelpunten die regio-specifieke economische kansen van nationaal belang in de weg staan. De inzet van dit budget is een kwestie van maatwerk, waarbij het rijk zoveel mogelijk op het realiseren van het nationaal belang zal sturen. Dit kan leiden tot een stroomlijning van het gebiedsgerichte instrumentarium, ook omwille van het verminderen van adminis-



tratieve lasten voor bedrijven en overheden. Het kabinet zal hierover rapporteren bij haar besluit in 2005 over de omvang en verdeling van gebiedsgerichte economische middelen na 2006. Bij de vormgeving van het financieel instrumentarium zal het kabinet de voorstellen van de Commissie Brinkman in het kader van het programma Andere Overheid betrekken.

#### ***Optie 2: Apart beleid noorden beëindigen***

##### **Aanbeveling werkgroep**

Overweeg om geen herverdelingsbeleid meer te voeren via regionaal-economisch beleid. Dit betekent dat geen apart beleid voor het Noorden meer wordt gevoerd, maar dat het Noorden op dezelfde manier als andere landsdelen wordt betrokken bij het voeren van regionaal-economisch beleid.

##### **Kabinetsreactie**

Het kabinet zal zich houden aan de financiële afspraken met het noorden, die wat betreft het Kompas lopen tot 2006. Voor de periode daarna wil het kabinet het regionaal-economisch beleid richten op het stimuleren van economische groei in alle regio's, door het benutten van regio-specifieke kansen van nationaal belang door het wegnemen van knelpunten van nationaal belang. Dit is ook de kabinetsinzet voor het noorden na 2006. Er zal een nadrukkelijk een verband komen met de uitkomsten van het Europese debat over Structuur-fondsen na 2006. Voor een slagvaardig overheidsoptreden -op alle overheidsniveau's- is het immers nodig dat de neuzen tussen overheidslagen in dezelfde richting staan. Het kabinet wil bewerkstelligen dat Europese, nationale en decentrale middelen op zinvolle en voortvarende wijze worden besteed en elkaar versterken. Hierover zal het kabinet in 2005 nadere besluiten nemen.

#### ***Optie 3: Overweeg de IPR te beëindigen***

##### **Aanbeveling werkgroep**

Overweeg de centrale Investeringspremie Regeling (IPR) te beëindigen. De effectiviteit van het instrument is beperkt en er is vanuit doelmatigheidsoverwegingen geen aanleiding om de vestigingsplaats van bedrijven actief te beïnvloeden.

##### **Kabinetsreactie**

Het kabinet wil zich houden aan de bestaande afspraken met het noorden en de IPR tot 2006 handhaven. Het kabinet wil voorts de definitieve evaluatie van de IPR afwachten. Bij een definitief besluit over de toekomst van de IPR zal naast de doelmatigheid en doeltreffendheid van dit instrument, ook de mogelijke rol van een dergelijk instrument in de beleidsconcurrentie met andere lidstaten, binnen de mogelijkheden van het steunkader na 2006, een rol spelen. Het kabinet is voor het terugdringen van staatssteun in alle landen en zal zich hard maken voor een 'level playing field' voor Nederland.

#### ***Optie 4: Geen aparte budgetten naast het gebiedsgerichte budget***

##### **Aanbeveling werkgroep**

Voer na 2006, naast het gebiedsgerichte budget, geen aparte instrumenten meer die zijn gericht op de economische ontwikkeling van bepaalde gebieden (zoals de subsidie voor herstructurering van bedrijventerreinen, het Kompas voor het Noorden en de Investeringspremie Regeling IPR). Uit dit budget kan ook de economische pijler van het grotestedenbeleid worden gefinancierd.

##### **Kabinetsreactie**

Het kabinet streeft ernaar de financiële instrumenten zoveel mogelijk te stroomlijnen. Zie hiervoor verder de reactie op optie 1.



### **Optie 5: Stroomlijn uitvoeringsorganisaties**

#### **Aanbeveling werkgroep**

Stroomlijn de organisaties die in de regio aanwezig zijn om de regionale economie te stimuleren. Betrek bij die stroomlijning in elk geval Syntens en de ROM's, regiokantoren van EZ en de beleidsafdelingen van de Kamer van Koophandel.

#### **Kabinetsreactie**

Het kabinet erkent de wenselijkheid van een stroomlijning van de economische organisaties in de regio en werkt hier toe een aantal opties uit. Het kabinet zal hierover rapporteren aan de Kamer, mede naar aanleiding van de evaluatie van de ROM's.

### **Optie 6: Onderzoek naar belemmeringen voor mobiliteit arbeid en bedrijven**

#### **Aanbeveling werkgroep**

Onderzoek de maatschappelijke kosten en baten van beleidsaanpassingen die de ruimtelijke allocatie van productiefactoren verbeteren. Daarbij gaat het met name om de loonvorming, de huizenmarkt en de sociale zekerheid.

#### **Kabinetsreactie**

Het kabinet erkent de mogelijkheid dat generiek rijksbeleid onbedoelde effecten kan hebben op de regionale welvaartsverdeling. Uiteindelijk maakt het kabinet bij iedere maatregel een afweging tussen de verschillende effecten van een maatregel. Het kabinet zal op nader te inventariseren onderdelen van het generieke beleid bestuderen wat de invloed van dit beleid is op de ruimtelijke allocatie van productiefactoren.

### **Optie 7: Verbeter de kwaliteit van de evaluaties**

#### **Aanbeveling werkgroep**

Verbeter de kwaliteit van toekomstige evaluaties van regionaal-economisch beleid door de netto effecten van dit beleid expliciet in beeld brengen. Laat daartoe een vaste groep van onafhankelijke wetenschappers de rijksoverheid adviseren over onderzoeken waarvan de rijksoverheid opdrachtgever is. Benut de resultaten van evaluaties bij het jaarlijks vaststellen van het budget voor regionaal-economisch beleid.

#### **Kabinetsreactie**

Het kabinet erkent de noodzaak van goede beleidsevaluaties. Voor de structuurfondsprogramma's is een uitgebreid evaluatie-kader opgesteld waarbij veel aandacht uitgaat naar de meting van netto-effecten. De Mid Term Review van het Kompas voor het Noorden is op dit evaluatiekader gebaseerd. Dit is ook in lijn met de in 2002 van kracht geworden Regeling Prestatiegegevens en Evaluatieonderzoek rijksoverheid (RPE). Het is daarom vooral een zaak deze evaluatiekaders en de RPE goed uit te voeren. Het kabinet acht de suggestie van de werkgroep om wetenschappers te betrekken bij de opzet van toekomstig evaluatieonderzoek zinvol.

## **1.5 Prioriteiten stellen: waarom en hoe?**

### **Kiezen op basis van nationaal economisch rendement**

Het bovenstaande betekent dat voortaan het nationaal economische rendement voor het kabinet leidend is bij het maken van gebiedsgerichte economische keuzes door het rijk. Het uitgangspunt is duurzame economische ontwikkeling. Dat betekent dat naast economische aspecten ook sociale en ecologische doelstellingen meewegen. Ook maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak is een belangrijke overweging. Om het nationale economische rendement te bepalen is bij de

<sup>3</sup> Zie ook discussierapport *Naar Gebiedsgerichte Economische Perspectieven, hoofdrapport en deelrapporten*, Ministerie van Economische Zaken (2002)

selectie van nationale prioriteiten gebruik gemaakt van kwantitatieve criteria en nationale en regionale SWOT-analyses.<sup>3</sup> Waar mogelijk zullen maatschappelijke kosten-batenanalyses worden gebruikt om het nationale economische rendement te toetsen en om tot optimale projecten te komen.

### **Totstandkoming van de perspectieven**

De gebiedsgerichte economische perspectieven in deze notitie (zie hoofdstuk 4) zijn opgesteld op basis van sterktezwakte-analyses van steden, provincies en regio's. Het ministerie van Economische Zaken heeft gesprekken gevoerd met ongeveer 100 nationale en regionale belanghebbenden om na te gaan of er draagvlak was voor deze perspectieven. De gesprekken en reacties hebben een grote rol gespeeld bij de uitwerking van de regionale beelden en de daaruit voortvloeiende comparatieve voordelen voor regio's. Deze visie op de economische structuur op middellange termijn is geen blauwdruk. Wel biedt de visie een belangrijk aanknopingspunt om knelpunten en/of kansen voor de regionale ontwikkeling op te sporen.

### **Gezamenlijke visie van belang**

Een gezamenlijke visie op de economische ontwikkeling kan de inhoudelijke en bestuurlijke samenhang versterken en waar nodig leiden tot bundeling van bestaande geldstromen. De initiatieven van rijk en regio moeten meer met elkaar samenhangen en elkaar beter aanvullen. Alleen wanneer mensen en middelen -op alle overheidsniveaus- doelgericht worden ingezet voor gemeenschappelijke prioriteiten kunnen er ook echte resultaten worden behaald. Een gebiedsgerichte economische agenda helpt bij het kiezen van deze prioriteiten.

### **Comparatieve voordelen**

De acties uit deze notitie zijn gericht op de middellange termijn (5 tot 10 jaar). Daarbij zijn aantoonbare regionale comparatieve voordelen als uitgangspunt gehanteerd. Dit is

een gevolg van de padafhankelijkheid van het ruimtelijke patroon van economische groei. De ruimtelijke specialisatie van economische regio's op middellange termijn is een gegeven, zeker als deze samenhangt met ruimtelijk verankerde elementen als mainports of de aanwezigheid van innovatieve bedrijven of kennisinstellingen. Ook de verschillen tussen landsdelen in sectorstructuur zijn relatief constant.

### **Uitvoeringsagenda**

Deze notitie heeft geen eigen uitvoeringsagenda. De specifieke gebiedsgerichte acties van het ministerie van Economische Zaken staan uitgebreid beschreven en toegelicht in het Actieplan Bedrijventerreinen, het beleidskader Stadseconomie en de Vernieuwde Toeristische Agenda. Daarnaast heeft het kabinet de integrale Uitvoeringsagenda Nota Ruimte uitgebracht, waarin ook de relevante acties van het ministerie van Economische Zaken zijn opgenomen.

### **1.6 Opbouw notitie**

Deze notitie is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 gaat in op het belang van het vestigingsklimaat tegen de achtergrond van het open karakter van de Nederlandse economie. Hoofdstuk 3 beschrijft de nationale economische prioriteiten op het gebied van bedrijventerreinen, mainports, infrastructuur en bereikbaarheid, regionaal innovatiebeleid en de economische pijler van het grote stedenbeleid.

In hoofdstuk 4 worden de nationale economische prioriteiten geplaatst tegen de achtergrond van de gebiedsgerichte economische perspectieven. Dit hoofdstuk beschrijft de gebiedsgerichte economische agenda van het kabinet voor zes gebieden. Hoofdstuk 5 geeft tenslotte een beeld van de manier waarop het kabinet, in het bijzonder het ministerie van Economische Zaken, deze gebiedsgerichte economische agenda wil realiseren.





## 2 Nederlandse regio's in Europees perspectief

### 2.1 Inleiding

De internationale concurrentiepositie van Nederland staat onder druk. Dat komt niet alleen door de sterk gestegen loonkosten per eenheid product, maar bijvoorbeeld ook door de verslechtering van fysieke vestigingsplaatsfactoren.<sup>4</sup> Juist vanwege het open karakter van de Nederlandse economie moeten wij de kwaliteit van het vestigingsklimaat op peil houden.<sup>5</sup>

Om een zinvolle discussie te voeren over knelpunten in het vestigingsklimaat moeten we die plaatsen tegenover de bestaande economische activiteiten in de verschillende regio's. De Randstad concurreert met andere grootstedelijke gebieden in Noordwest-Europa. De bedrijvigheid rond de A2-kennisas en de bedrijvigheid in het Noorden en het Oosten van het land kennen ieder hun eigen dynamiek. Via een beschrijving van de knelpunten in het vestigingsklimaat vormt dit hoofdstuk de opmaat naar de formulering van nationale en gebiedsgerichte uitdagingen in hoofdstuk 3 en 4.

### 2.2 Vestigingsklimaat onder druk

#### Magere groeiresultaten Europa

De Europese economie groeit al jarenlang minder sterk dan die van de VS. Sinds de tweede helft van de jaren '90 is dit verschil in groeitempo zelfs groter geworden. Sindsdien groeit vooral de arbeidsproductiviteit in de VS fors sneller. Gevolg is dat de inkomensachterstand van Europa ten opzichte van de VS verder toeneemt. Het huidige zeer gematigde groeitempo legt echter ook druk op de collectief gefinancierde arrangementen van de verschillende verzorgingsstaten binnen de EU, zeker gezien de aankomende vergrijzing.

#### Nederland scoort relatief slecht

In 2003 nam het groeitempo in het eurogebied verder af van 0,9 % in 2002 tot 0,4 %. Dit in tegenstelling tot de Verenigde Staten (en Japan) waar het economisch herstel zich in 2003 heeft ingezet. Nederland is binnen de EU zelfs een van de langzaamst groeiende lidstaten. In 2002 was de economische groei het laagst van de hele EU en in 2003 presteerde alleen Portugal nog slechter; de Nederlandse economie kromp met 0,7% in 2003. Ook de werkloosheid neemt in ons land snel toe.

#### Oorzaken economische neergang

De Nederlandse economie is dus relatief hard getroffen. De huidige economische neergang is in veel opzichten vergelijkbaar met die in het begin van de jaren '80. Oorzaken zijn de sterke openheid van de Nederlandse economie en de verslechterde concurrentiepositie als gevolg van sterk gestegen arbeidskosten per eenheid product. Dit komt ook tot uitdrukking in een verlies aan marktaandeel van 22% in de binnenslands geproduceerde uitvoer in de periode 1994-2003. In 2004-2005 zal dit naar verwachting met nog eens 10% afnemen.<sup>6</sup> Daarnaast zijn de binnenlandse bestedingsimpulsen van sterk stijgende prijzen op de aandelen- en de huizenmarkt weggevallen.

#### Waardering vestigingsklimaat daalt

De Nederlandse economie lijkt daarmee minder aantrekkelijk te worden voor investeerders. Naast de sterk gestegen arbeidskosten staan ook andere elementen van het vestigingsklimaat onder druk. Dit blijkt onder andere uit de teruglopende positie van Nederland in internationale concurrentieranglijsten als die van de Economist Intelligence Unit (EIU), het World Economic Forum (WEF) en het Institute for Management Development (IMD).<sup>7</sup>

<sup>4</sup> NEI-Ecofys (2001): Internationale Benchmark Regionaal Investeringsklimaat. <sup>5</sup> Ministerie van Economische Zaken, CBIN (2003): Groei zonder grenzen: de werving van buitenlandse investeringen in een veranderende wereld.

<sup>6</sup> CPB (2004): Centraal Economisch Plan. <sup>7</sup> Ministerie van Economische Zaken, CBIN (2003): Groei zonder grenzen: de werving van buitenlandse investeringen in een veranderende wereld.



### Generieke en gebiedsgerichte knelpunten

De knelpunten in het vestigingsklimaat zijn voor een deel generiek, voor een ander deel per gebied verschillend. Nederland kampt in het algemeen met een tekort aan hoogwaardig technisch personeel, een steeds minder concurrerend belastingklimaat, toenemende onveiligheid op bijvoorbeeld bedrijventerreinen, langdurige vergunningprocedures en een hoge administratieve lastendruk. Vaak genoemde gebiedsgerichte knelpunten zijn de steeds slechtere bereikbaarheid van economische centra over de weg en het gebrek aan kwalitatief hoogwaardige woon- en werkmilieus.<sup>8</sup>

### Toenemende risico's van bedrijfsverplaatsingen naar het buitenland

Een steeds slechter vestigingsklimaat heeft -vanwege hogere factorkosten- gevolgen voor bedrijven die alleen voor de nationale markt produceren. Daarnaast worden vooral internationaal opererende bedrijven erdoor getroffen. Deze bedrijven leveren een belangrijke bijdrage aan productie, werkgelegenheid en economische groei. Onder druk van mondiale concurrentie moeten multinationale ondernemingen de organisatie van hun activiteiten voortdurend tegen het licht houden. De uitplaatsing van productieactiviteiten naar lagelonenlanden door de maakindustrie is hier maar één voorbeeld van. Maar ook de verminderde bereikbaarheid van economische centra of te rigide regelgeving kunnen een reden zijn om het hoofdkantoor of nevenvestigingen naar het buitenland te verplaatsen. De meerwaarde van buitenlandse ondernemingen voor ons innovatieklimaat<sup>9</sup> is groot. Daarom is het behoud van deze ondernemingen voor Nederland van cruciaal belang.

## 2.3 Nederlandse regio's in West-Europees perspectief

De knelpunten in het vestigingsklimaat en het belang van diensten, handel en industrie verschillen per regio in Nederland. Deze paragraaf schetst vanuit een internationale invalshoek een beeld van de regionale knelpunten en potenties. De regionale patronen worden in hoofdstuk 4 meer in detail besproken.

### De Randstad als grootstedelijke agglomeratie

De Randstad vormt het hart van de Nederlandse economie. Op circa 25% van het totale grondgebied wordt 50% van het bruto binnenlandse product verdiend. Van de buitenlandse ondernemingen in Nederland is bijna 55% in de Randstad gevestigd.<sup>10</sup> Vooral Amsterdam, Schiphol en de mainport Rotterdam zijn erg in trek bij deze kennisintensieve, hoogwaardige bedrijven. Ook de meeste Nederlandse multinationals hebben hun hoofdvestiging in de Randstad. De Randstad concurreert voor deze bedrijvigheid met andere grootstedelijke regio's in Europa als Greater London, Ile-de-France, de driehoek Antwerpen-Brussel-Gent en het Rijn-Ruhrgebied. Andere interessante vestigingslocaties voor dit type bedrijvigheid zijn stedelijke concentraties als Hamburg, Stuttgart, Frankfurt, München en Kortrijk-Lille. Een recente vergelijking<sup>11</sup> van de Randstad met Greater London wijst op zwakke punten in ons vestigingsklimaat, zoals de congestie, relatieve schaarste aan kennisintensieve bedrijven en het ontbreken van een goed functionerende arbeidsmarkt.

<sup>8</sup> Zie bijvoorbeeld Ecofys/NEI (2001): *Internationale benchmark regionaal investeringsklimaat* en Ernst & Young (2001): *ICT vestigingsklimaat; een internationale benchmarkstudie*. <sup>9</sup> Ministerie van Economische Zaken, CBIN (2003): *Groei zonder grenzen, de werving van buitenlandse investeringen in een veranderende wereld*. <sup>10</sup> Zie noot 8. <sup>11</sup> Buck Consultants International (2004): *Internationale investeringsbeslissingen, de casus Londen-Randstad*.

### Grote zee- en luchthaven

De Randstad is uniek vanwege de strategische ligging van het gebied en de aanwezigheid van een grote zeehaven én een grote luchthaven. Deze mainports vormen een belangrijke verklaring voor de sterke positie van Nederland op het gebied van handel en logistiek. Rotterdam is door zijn centrale ligging een belangrijke steigerplaats voor het Europese achterland en Schiphol is een van de grootste Europese luchthavens. Daarmee zijn deze knooppunten ieder op hun eigen wijze van groot belang voor andere bedrijvigheid die zich in de Randstad en daarbuiten vestigt.

### Megacorridors naar het Oosten en Zuiden

De hoge werkgelegenheidsdichtheid van de gebieden tussen de grote Europese stedelijke netwerken (*zie figuur 2*) is opvallend hoog.<sup>12</sup> Dit geldt bijvoorbeeld voor het gebied tussen de Randstad en de werkgelegenheidsconcentraties in het Ruhrgebied en de regio Frankfurt. Bedrijven vestigen zich graag in deze 'megacorridor' in de nabijheid van internationale verbindingssassen. Deze gebieden liggen immers in de buurt van grootstedelijke arbeidsmarkten, hebben een prima kennisinfrastructuur en zijn goed ontsloten voor personeel, toeleveranciers en afzetmarkten. Nederland ligt op twee van zulke megacorridors: van West naar Zuid en van West naar Oost. Naast de verbinding met de Duitse regio's gaat het om de verbinding van de Randstad met de 'Vlaamse Ruit' (Antwerpen-Brussel-Gent).

### De A2-kennisas

Vanuit een Nederlands perspectief valt op dat naast de Noordvleugel van de Randstad ook het gebied langs de A2-as gekenmerkt wordt door een hoge concentratie van stuwende<sup>13</sup> werkgelegenheid, die bovendien sterk is gegroeid (*zie figuur*

*3 t/m 6*). De kennisintensiteit van deze activiteiten is hoog. We kunnen dus spreken van een 'A2-kennisas'. De regio Amsterdam kent -naast nadruk op zakelijke dienstverlening en logistiek- bijvoorbeeld een sterke concentratie van de ICT-contentsector (ontwikkelingen van software en multimedia-applicaties). In de regio Utrecht is de ICT-dienstensector relatief sterk vertegenwoordigd, in de regio Eindhoven en Noord-Limburg de ICT-hardwaresector.<sup>14</sup> In Zuidoost-Nederland ligt een duidelijk accent op hoogwaardige industrie, met een technologisch profiel. Noord-Brabant is, na de Randstad, de meest populaire vestigingsplaats voor buitenlandse bedrijven. De brainport Zuidoost-Brabant is van nationaal belang als centrum van innovatie en kennis. Naast de lusten van een kenniseconomie (relatief hoge groei), kampt de A2-as ook met de lasten daarvan, zoals steeds slechtere bereikbaarheid, ruimtegebrek en een krappe arbeidsmarkt.

### Noord- en Oost-Nederland

Noord- en Oost-Nederland hebben vergeleken bij het Westen van het land een lage werkgelegenheidsdichtheid. Oost-Nederland, en dan vooral het zuidelijke deel daarvan, ligt op de megacorridor naar het Oosten. In dat gebied liggen kansen voor de ontwikkeling van logistieke dienstverlening, zeker als de Betuweroute is afgerond. Oost-Nederland beschikt verder over publieke en private kennisconcentraties rond de universiteiten in Twente, Nijmegen en Wageningen. Er liggen voor deze kennisinstellingen kansen om betere samenwerkingsrelaties aan te gaan met regionale innovatieve clusters in de maakindustrie. De oostwaartse uitbreiding van de EU biedt Noord-Nederland nieuwe perspectieven om de logistieke dienstverlening aan Noord- en Oost-Europa verder te ontwikkelen.

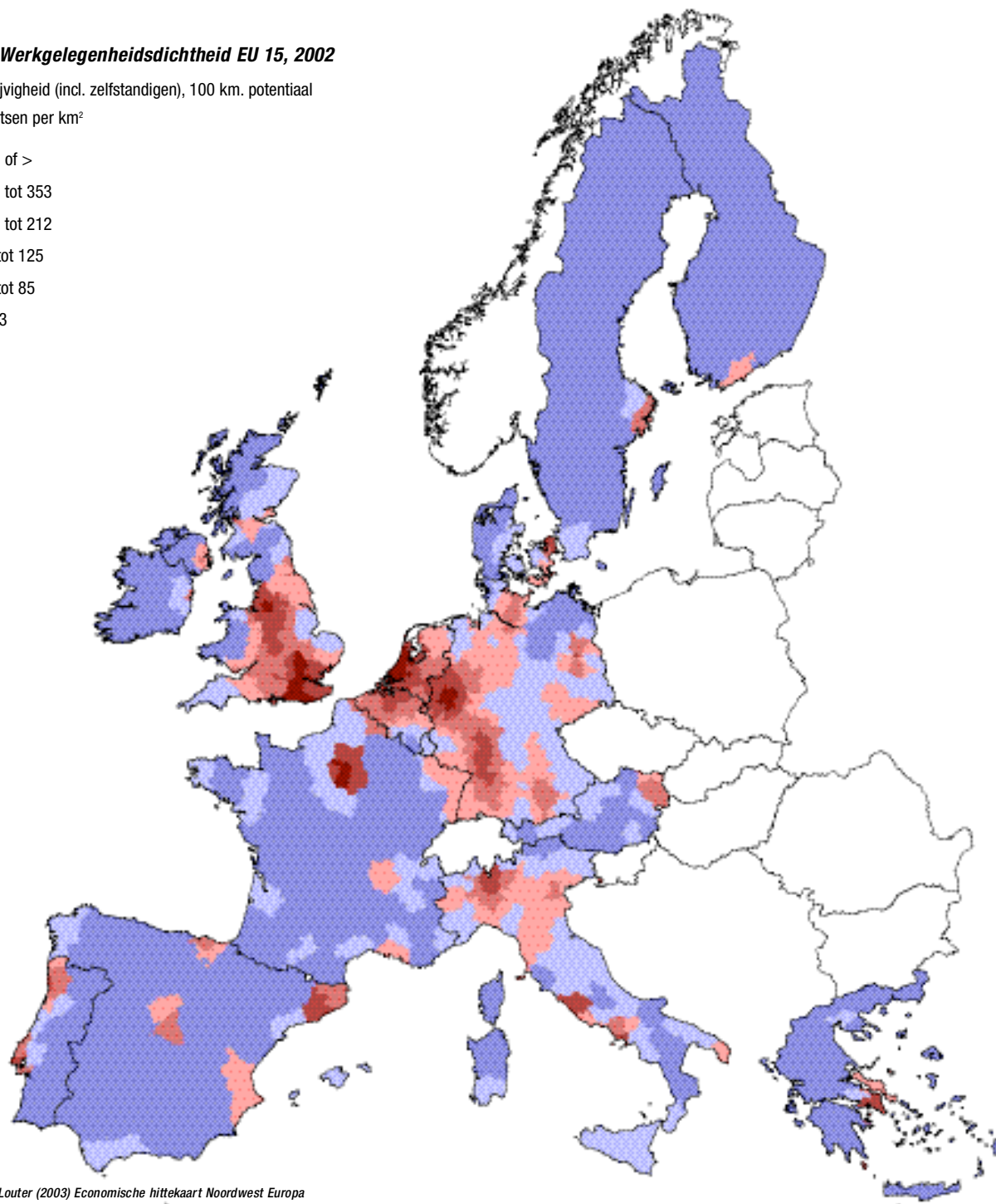
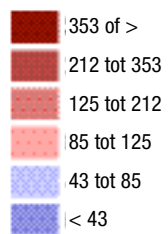
<sup>12</sup> Bureau Louter (2003): *De economische hittekaart van Noordwest-Europa, Nederlandse regio's in Europees perspectief*, in opdracht van het Ministerie van Economische Zaken. Dit rapport is opvraagbaar onder [www.ez.nl](http://www.ez.nl).

<sup>13</sup> Het begrip stuwende sectoren is ontleend aan Bureau Louter (2002): *De economische hittekaart van Nederland*. Stuwende sectoren onderscheiden zich van niet-stuwende (verzorgende) sectoren doordat zij direct of indirect onder invloed staan van internationale concurrentie. Als stuwende sectoren zijn aangemerkt: industrie, land- en tuinbouw, distributie, zakelijke en financiële diensten (SEC14-nummers 1 t/m 8). Stuwende sectoren genereren ruim 53% van de Bruto Toegevoegde Waarde, terwijl ze een aandeel hebben van 45% in het nationale arbeidsvolume. <sup>14</sup> Zie Louter, P.J. (2001): *Ruimte voor de digitale Economie*, TNO Inro, Delft, en Ruimtelijk Planbureau (2003), *De ruimtelijke effecten van ICT*.



**figuur 2 Werkgelegenheidsdichtheid EU 15, 2002**

Totale bedrijvigheid (incl. zelfstandigen), 100 km. potentiaal  
Arbeidsplaatsen per km<sup>2</sup>



Bron: Bureau Louter (2003) Economische hittekaart Noordwest Europa



## 2.4 Beter vestigingsklimaat nodig voor behoud en versterking van Nederlandse positie

### Hoge groei niet vanzelfsprekend

In de jaren negentig kende Nederland een sterke werkgelegenheids groei in stuwende sectoren. De internationale achterstand in arbeidsparticipatie (vooral van werkende vrouwen) binnen Europa werd voor een belangrijk deel ingelopen. Dit vormde een belangrijke bijdrage aan de voorspoedige economische groei in Nederland in de jaren negentig. Dit fenomeen heeft de relatief geringe groei van de arbeidsproductiviteit versluierd.

### Ruimtelijk-economische groeipatronen

De sterkste groei in de jaren negentig vond plaats in de gebieden langs de A2-as.<sup>15</sup> De Noordvleugel van de Randstad groeide vooral fors door kennisintensieve diensten. De groeimotor in Zuidoost-Nederland was de technologisch hoogwaardige industrie. De groei in de Zuidvleugel van de Randstad stak ongunstig af tegen de groei in de Noordvleugel. De gebieden op de megacorridor naar het Oosten groeiden relatief sterk. Ook het Noorden presteerde behoorlijk goed.

### Een internationaal concurrerend vestigingsklimaat

De laatste jaren is echter duidelijk geworden dat onze internationale concurrentiepositie verslechtert. Voor een kleine, open economie als de onze is een internationaal concurrerend vestigingsklimaat van levensbelang.

Cruciaal voor het vestigingsklimaat zijn:

- goed functionerende mainports;
- beter bereikbare steden, werklocaties en mainports;
- passend arbeidsaanbod;
- voldoende en aantrekkelijk woon- en werkmilieu.

Een hoogwaardig vestigingsklimaat is vanuit het oogpunt van internationale concurrentiekracht vooral belangrijk voor -vaak kennisintensieve- stuwende bedrijven.

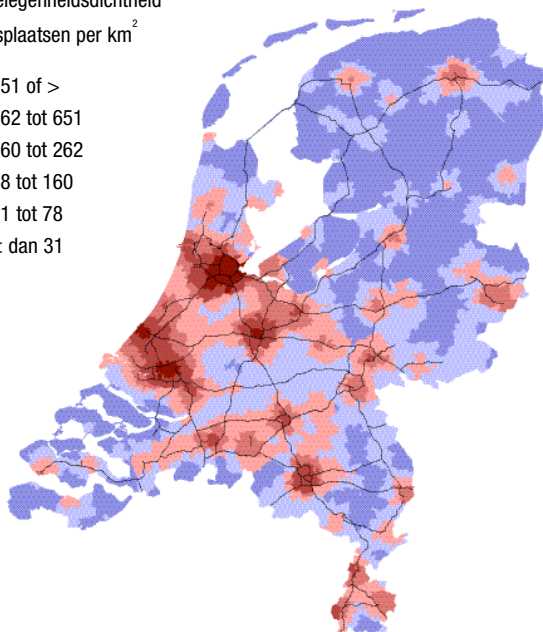
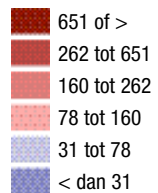
De Nederlandse regio's bieden uiteenlopende mogelijkheden om het tij te keren. Het volgende hoofdstuk gaat in op de economische uitdagingen vanuit een nationaal perspectief. In hoofdstuk 4 komen ten slotte de gebiedsgerichte perspectieven en prioriteiten per regio aan de orde.

<sup>15</sup> Bureau Louter (2002): *De economische hittekaart van Nederland, waar de economie van Nederland groeit*; Een onderzoek in opdracht van het Ministerie van Economische Zaken. Rapport verkrijgbaar via [www.ez.nl](http://www.ez.nl)



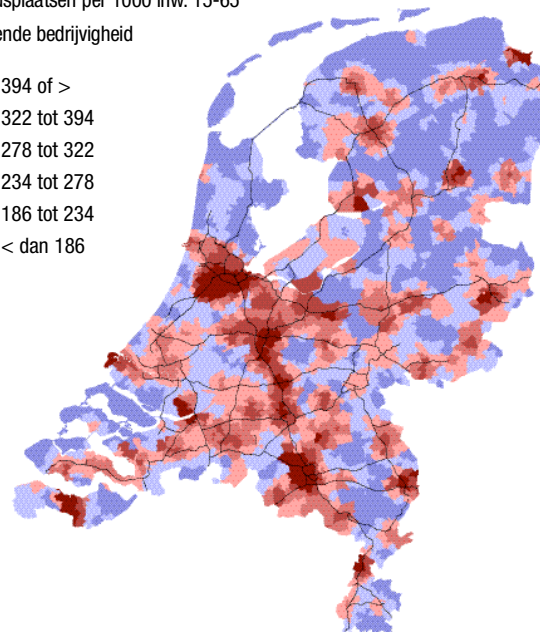
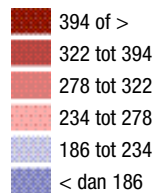
**figuur 3 Arbeidsplaatsen per km<sup>2</sup> in 2001**

Werkgelegenheidsdichtheid  
Arbeidsplaatsen per km<sup>2</sup>



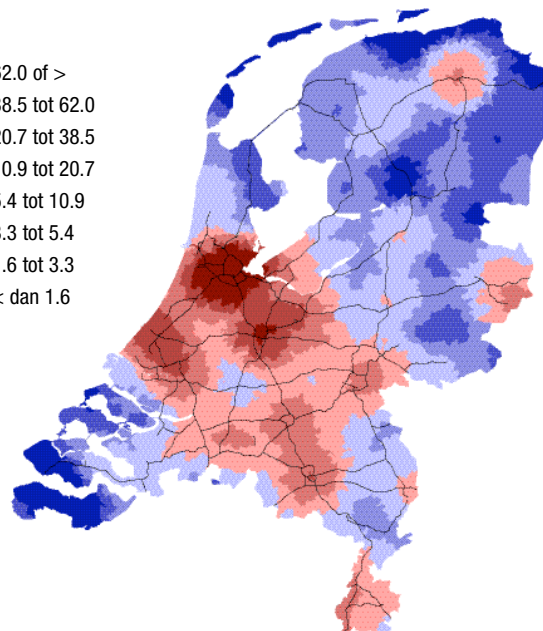
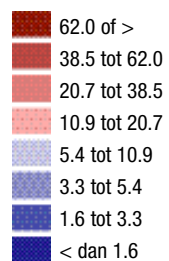
**figuur 4 Arbeidsplaatsen per inwoner in 2001**

Arbeidsplaatsen per 1000 inw. 15-65  
Stuwende bedrijvigheid



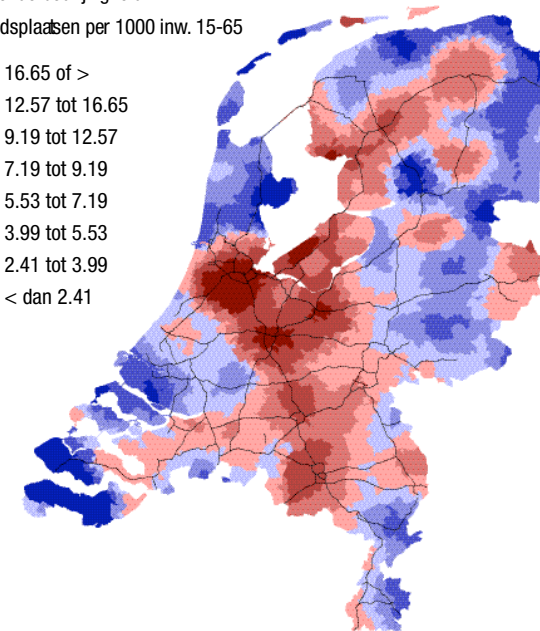
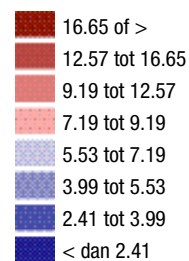
**figuur 5 Toename arbeidsplaatsen per km<sup>2</sup> in periode 1996-2001**

Stuwende bedrijvigheid



**figuur 6 Toename arbeidsplaatsen per inwoner 1996-2001**

Stuwende bedrijvigheid  
Arbeidsplaatsen per 1000 inw. 15-65









## 3 Nationale Gebiedsgerichte Economische Prioriteiten

### 3.1 Inleiding

#### Thema's

De belangrijkste gebiedsgerichte economische beleidsopgaven in deze notitie zijn geselecteerd vanuit een nationaal perspectief. Zoals gezegd ligt de focus immers op kansen en knelpunten met een bovenregionaal karakter. Het rijk voelt zich medeverantwoordelijk voor het realiseren van deze kansen en prioriteiten waar deze een nationaal belang hebben.

Dit hoofdstuk begint met de thema's 'fysieke ruimte om te ondernemen', 'mainports' en 'bereikbaarheid'. Deze belangrijke fysieke vestigingsplaatsfactoren hebben een duidelijke relatie met de Nota Ruimte. In deze nota heeft het kabinet keuzes gemaakt voor prioriteiten op deze gebieden. Daarnaast komen in dit hoofdstuk de thema's 'innovatiebeleid' en 'grotestedenbeleid' aan de orde.

### 3.2 Bedrijventerreinen

#### Ruimte om duurzaam te ondernemen

In een goed vestigingsklimaat zijn er voldoende bedrijventerreinen van de juiste kwaliteit. We zien in ons land echter dat de kwaliteit van bestaande terreinen en het aanbod van nieuwe terreinen te wensen over laten.

#### Kwaliteit van bedrijventerreinen moet omhoog

Meer dan 20% (ruim 21.000 hectare) van de bestaande oppervlakte aan bedrijventerreinen is verouderd.<sup>16</sup>

De kwaliteit van deze bedrijventerreinen voldoet niet meer aan de eisen van bedrijven (uitbreiding, bereikbaarheid, parkeervoorzieningen) of aan maatschappelijke eisen (landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing, externe veiligheid, lawaai en stank).

#### Verplaatsing van bedrijven biedt soms uitkomst

Bedrijven die van oorsprong goed gevestigd waren, komen soms in de knel door ontwikkelingen in de omgeving. Ze worden als het ware 'ingehaald' door bijvoorbeeld oprukkende woningbouw. Daardoor kan zo'n bedrijf op de huidige locatie niet meer optimaal functioneren of uitbreiden. Ook kan het bedrijf hinder voor de omgeving opleveren en de bereikbaarheid beperken. Verplaatsing van het bedrijf kan in zo'n geval uitkomst bieden. Er bestaan geen passende rijksregelingen voor het verplaatsen van bedrijven.

#### Grote behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen

Volgens ramingen van het CPB is er in de periode van 1998 tot 2020 ruim 32.000 hectare<sup>17</sup> bruto nieuw terrein nodig.<sup>18</sup> Ondanks dat de dienstensector steeds belangrijker wordt in onze economie, blijft er dus een structurele vraag naar bedrijventerreinen. Het kost veel tijd om nieuwe bedrijventerreinen in te richten.<sup>19</sup> Daarom moeten we nu al werken aan de ontwikkeling van nieuwe terreinen, of in ieder geval de ruimte reserveren die daarvoor nodig is. Dat is echter geen oplossing voor de problemen op de korte termijn. Een aantal regio's heeft op dit moment al een tekort aan bedrijventerreinen of informele werklocaties. Men kan nu al niet aan de ruimtewensen van ondernemers voldoen.<sup>20</sup> Het rijk zal er op toezien dat provincies dit aspect van de ruimtelijke basiskwaliteit goed borgen. In Noord-Brabant en de Randstad is de krapte aan bedrijventerreinen het grootst. Opvallend is ook dat de provincie Utrecht, ondanks zijn centrale ligging, de laagste voorraad en de laagste uitgifte aan bedrijventerreinen heeft van alle Nederlandse provincies.<sup>21</sup>

<sup>16</sup> Cijfers op basis van Etin Adviseurs, IBIS-enquête 2003, Herstructureringsopgaven in de G-30 gemeenten, 2003. Deze studie wijst uit dat herstructurering in de praktijk betrekking heeft op gemiddeld 75% van de totale oppervlakte. EZ heeft de cijfers in deze zin geconroleerd. <sup>17</sup> CPB (1999): *Bedrijfslocatiemonitor: regionale verkenning 2010-2020*, Den Haag. Eind 2004 zal EZ de behoefte aan nieuwe terreinen actualiseren aan de hand van nieuwe lange termijn scenario's van het CPB. <sup>18</sup> In de jaren 1998 tot en met 2003 is inmiddels bijna 9.000 bruto hectare aan nieuwe terreinen uitgegeven CPB (Etin Adviseurs, 2004). <sup>19</sup> De gemiddelde doorlooptijd van plan tot en met een uit te geven nieuw terrein is 8 jaar.

<sup>20</sup> IJit een NIPO-enquête (2003) in opdracht van MKB-Nederland onder 4.000 ondernemers blijkt dat één op de vijf ondernemers het vinden van (uitbreidings)ruimte als knelpunt ervaart. <sup>21</sup> Ministerie VROM (2004): *Werklocaties 2003*



## Topprojecten

In het Actieplan Bedrijventerreinen geeft het ministerie van Economische Zaken aan hoe het deze kwalitatieve en kwantitatieve knelpunten voor bedrijventerreinen wil aanpakken. Kern van de nieuwe aanpak is de expliciete keuze voor vijftig topprojecten. Voor deze projecten worden mensen en middelen ingezet. Het gaat daarbij zowel om herstructurering van verouderde terreinen als om aanleg van nieuwe terreinen. Het kabinet besteedt het grootste deel van de financiële middelen aan herstructurering van bestaande bedrijventerreinen. Regionale partijen kunnen aanleg en exploitatie van nieuwe bedrijventerreinen immers in principe zelf rendabel uitvoeren.

Een topproject voldoet aan de volgende criteria:

- bovenregionaal karakter; ruimtelijk aaneengesloten terrein met een omvang van minstens 150 bruto hectare<sup>22</sup>;
- voldoende ruimte voor vestiging van bedrijven in milieu categorie 4 of hoger<sup>23</sup>;
- een nieuw terrein moet binnen een economisch kerngebied liggen (zie toelichting op economische kerngebieden in paragraaf 4.1) en in een gebied waar nieuwe bedrijven terreinen relatief schaars zijn;
- een te herstructureren terrein ligt in een regio met een grote herstructureringsopgave.

Deze terreinen zijn door hun aard, omvang en ligging van bovenregionaal belang. Het aanpakken of inrichten van deze terreinen levert dan ook een belangrijke bijdrage aan de versterking van de Nederlandse economie.

## Rol van rijk bij topprojecten

Het etiket 'topproject' verandert niets aan de verantwoordelijkheden van gemeenten en provincies. Het rijk wil en kan niet op de stoel zitten van die partijen. Het rijk wil bij de

topprojecten echter wel meewerken aan snelle en goede uitvoering. De rijksoverheid wil samen met de meest betrokken partners haar eigen rol bepalen vanuit het gezamenlijk belang bij deze topprojecten. De toegevoegde waarde van het rijk kan bijvoorbeeld bestaan uit projectbemiddeling, afstemming van geldstromen of financiële ondersteuning. Het kabinet gaat uit van de volgende doelstellingen voor topprojecten:

- 90% heeft een plan van aanpak in het jaar 2006;
- realisatie van 3500 ha herstructurering en 7000 ha nieuw terrein<sup>24</sup> tussen nu en het jaar 2012.

Het rijk gaat in de nieuwe stadsconvenanten voor het grotestedenbeleid voor de periode 2005-2009 afspraken maken over de topprojecten. Daarnaast komt er een aanvullende subsidieregeling topprojecten herstructurering. Deze nieuwe regeling wordt eind 2004 gepubliceerd.

## Kennisintensieve bedrijventerreinen

Naast de topprojecten zal het kabinet zich extra inspannen voor de totstandkoming van de volgende kennisintensieve bedrijventerreinen:

- Technopolis/Schieveen in Delft/Rotterdam;
- Kennispark Twente in Enschede;
- Bio Sciencepark Leeuwenhoek/Rijnfront in Leiden/Oegstgeest.

Deze kennisintensieve bedrijventerreinen zijn doorgaans kleiner dan 150 hectare en vallen daardoor niet onder de topprojecten. De overige criteria van topprojecten gelden wel voor de kennisintensieve bedrijventerreinen. Daarnaast moet het gaan om complexe ruimtelijke knelpunten. Kenmerkend voor deze kennisintensieve bedrijventerreinen is dat ze inhoudelijk én geografisch aansluiten bij een universiteit. Ten slotte benoemt de Nota Ruimte vijf 'greenports' met belangrijke concentraties agro-logistieke bedrijven.

<sup>22</sup> De gemiddelde omvang van een Topproject is 360 hectare. Een gemiddeld bedrijventerrein is 26 hectare. <sup>23</sup> Dit is een zwaardere milieucategorie. Bedrijven die hieronder vallen moeten op minimaal 200 meter afstand gevestigd zijn van de woonomgeving. <sup>24</sup> Daarbij wordt uitgegaan van een gemiddelde doorlooptijd van 7 jaar voor nieuwe terreinen en van 8 jaar voor deelprojecten herstructurering.

### Greenports: van internationaal belang

De Tweede Kamer heeft in 2002 de Visie Agrologistiek aangenomen.<sup>25</sup> Belangrijke punten in deze visie zijn het clusteren van activiteiten, het slim verbinden van de clusters en de regie hiervan. Clustering kan zijn weerslag vinden in grote en complexe agrarische terreinen. In de Nota Ruimte krijgt een aantal van de belangrijkste agroclusters (de 'greenports') specifieke aandacht.

De Nederlandse tuinbouwsector is, door hoogwaardige productie, uitgegroeid tot een speler van wereldformaat. De Rotterdamse haven en de luchthaven Schiphol hebben deze ontwikkeling nog versterkt. De greenports zijn dan ook van internationaal belang. Het gaat om de volgende gebieden:

- Aalsmeer
- Bollenstreek voor de bollenteelt
- Zuid-Hollands glasdistrict (Westland en Oostland)
- Boskoop voor de bometeel
- Agrologistiek cluster Venlo.  
(De greenport Venlo is onderdeel van een EZ-Topproject.)

### Kantoren

De rijksoverheid speelt slechts een kleine rol op de kantorenmarkt.<sup>26</sup> Er zijn op dit gebied vrijwel altijd genoeg locaties beschikbaar voor nieuwbouw. Kantoren nemen immers relatief weinig ruimte in beslag, de negatieve externe effecten zijn gering, en de kosten-batenverhouding is doorgaans positief. Een uitzondering vormt de ontwikkeling van complexe kantoorlocaties op infrastructuurknooppunten in stedelijk gebied. Dit geldt bijvoorbeeld voor de zes Nieuwe Sleutelprojecten rond de haltes van de Hoge Snelheidslijnen. Het rijk is daarbij betrokken, onder andere door het leveren van een bijdrage uit het Fonds Economische Structuurversterking aan de kostbare stedelijke transformatieprocessen.

### 3.3 Mainports

De twee Nederlandse mainports -de luchthaven Schiphol en de Rotterdamse haven- zijn een belangrijke motor voor de Nederlandse economie, maar kampen met internationale concurrentiedruk. Dit heeft niet alleen gevolgen voor de transportvolumes en de toegevoegde waarde van de mainports zelf. Het straalt ook uit naar andere delen van de

economie. Het economisch belang en de ruimtedruk rond beide mainports vraagt om coördinatie van de bovenprovinciale aspecten van het ruimtelijk beleid door het rijk.

### De luchthaven Schiphol

De luchthaven Schiphol is de vierde luchthaven van Europa. Het economische belang van de luchthaven voor Nederland is dan ook groot. Dit geldt niet alleen voor de directe economische effecten. Een internationale luchthaven is een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor internationale bedrijven in de Randstad, zoals de zakelijke dienstverlening in Groot-Amsterdam en het veilingcluster rond Aalsmeer. De Zuidas als potentiële internationale toplocatie zou zonder een sterke internationale luchthaven ondenkbaar zijn.

Het economische belang van Schiphol hangt vooral samen met het uitgebreide lijnennetwerk van de luchthaven. Dit lijnennetwerk is het resultaat van de inspanningen van luchtvaart-ondernemers -vooral de KLM-, de overheid en de luchthavenexploitant. Het netwerk is vooral zo groot dankzij de 'hub-functie' van de luchthaven: veel passagiers gebruiken Schiphol als transferluchthaven.

<sup>25</sup> Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (2002): *Visie Agrologistiek*, TK-nummer 28141. <sup>26</sup> Afgezien van de invloedrijke rol van de Rijksgebouwendienst in bepaalde stedelijke gebieden.



**Tabel 1: Positie van de Amsterdamse Luchthaven in de West-Europese top**

Luchthaven	Bestemmingen	Wekelijkse frequenties	Concurrentiegraad (aandeel home alliance in wekelijkse frequenties)
Londen	64	1446	49%
Frankfurt	62	737	68%
Parijs	54	774	56%
Amsterdam	52	513	74%
Zürich	36	250	71%
Milaan	26	200	69%
München	19	112	60%

Bron: Schiphol Group

Ondanks het efficiënte transfersysteem dreigt Schiphol terrein te verliezen ten opzichte van de drie grote Europese luchthavens: Londen Heathrow, Parijs CDG en Frankfurt (tabel 1). De fusie tussen KLM en Air France biedt kansen om 'hub'-activiteiten van de Sky-team-alliantie op Schiphol te plaatsen, maar dan moet de concurrentiepositie van Schiphol wel goed blijven.

In eerste instantie moeten de bedrijven zelf zorgen voor een concurrerend luchthaven- en luchtvaartproduct. Toch heeft de overheid wel invloed op allerlei factoren die het 'level playing field' van deze bedrijven bepalen. Het kabinet gaat daarom na hoe het de internationale concurrentiekracht van Schiphol het best kan stimuleren, binnen de randvoorwaarden voor milieu en veiligheid. In de loop van 2005 zal het kabinet daartoe voorstellen doen in de Mainportvisie Schiphol. Thema's die hier aan de orde komen zijn de land- en luchtzijdige bereikbaarheid van Schiphol, de wijze waarop groeipotenties van Schiphol binnen de bestaande milieu-normen kunnen worden geaccommodeerd en de invloed van Schiphol op het vestigingsklimaat van de Randstad.

Het rijk houdt vast aan het uitgangspunt dat Schiphol zich tot 2030 op de huidige locatie verder moet kunnen ontwikkelen. Om toekomstige groei van Schiphol mogelijk te

maken en om geluidsoverlast in (nieuwe) stedelijke gebieden te voorkomen heeft het kabinet in de Nota Ruimte besloten dat er geen nieuwe verstedelijkingslocaties mogen worden ontwikkeld binnen en direct gelegen aan vastgestelde geluidsgrenzen (de 20 Ke-contour van het vijfbanenstelsel).

### Uitvoering van het project Mainportontwikkeling Rotterdam

De mainport Rotterdam biedt het Nederlandse bedrijfsleven een wereldwijd netwerk van scheepvaartverbindingen. Dit maakt de Rotterdamse haven tot een aantrekkelijke vestigingsplaats(factor) voor clusters van industrie, handel en dienstverlening. De mainport Rotterdam is van groot nationaal economisch belang, niet alleen door de transport- en distributie-activiteiten die nauw met de haven zijn verbonden, maar ook vanwege de indirecte betekenis voor bijvoorbeeld de agrofood-sectoren.

Nu wordt de positie van Rotterdam als belangrijkste West-Europese haven<sup>27</sup> bedreigd. De haven van Rotterdam heeft het afgelopen decennium een gestage teruggang van het marktaandeel in de Hamburg-Le Havre-range laten zien van 40% naar 35% (figuur 7). Het verontrustende is dat vooral de containersector<sup>28</sup> daalt. Dat is juist de sector waar Rotterdam de sterkste internationale concurrentie ondervindt en waar tegelijkertijd in de nabije toekomst de grote groei zit.<sup>29</sup> Een tweede bedreiging is dat andere havens zich ook steeds meer met succes toeleggen op creatie van toegevoegde waarde via goederenbewerkingen ('value added logistics'). Ten slotte vormt het ruimtetekort in en om de Rotterdamse haven een ernstig knelpunt voor verdere groei van bestaande bedrijven of voor het aantrekken van nieuwe.<sup>30</sup> Zo zullen naar verwachting de containerstromen van en naar Noordwest-Europa de komende 10 tot 20 jaar een forse groei laten zien.

Versterking van de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven met een tweede Maasvlakte is nodig om op deze

<sup>27</sup> Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam (2002); *Port Statistics 2002*. <sup>28</sup> Internetsite van de Nationale Havenraad. Ook in 2003 blijft de groei in Rotterdam (2%) achter bij Antwerpen (8,4%) en Hamburg (8%). <sup>29</sup> Rand Europe (2000); *Input voor de concurrentietoets Nederlandse mainports*. <sup>30</sup> PriceWaterhouseCoopers (2001); *Concurrentiepositie van de haven van Rotterdam in de containeroverslag*.



bedreigingen en kansen in te kunnen spelen. Met de PBK-plus Mainportontwikkeling Rotterdam zijn daar de ruimtelijke reserveringen en randvoorwaarden voor vastgesteld. Dat betekent dat deze havenuitbreiding gepaard gaat met investeringen in de kwaliteit van de leefomgeving. Het kabinet heeft onlangs een bestuursakkoord gesloten met de regio over een bijdrage van 1,4 mld euro in de aanleg van de Tweede Maasvlakte, natuurcompensatie en verbetering van leefbaarheid. Het kabinet acht ook aanbod van extra ruimte voor bedrijventerreinen noodzakelijk in Rijnmond en omgeving (Hoeksche Waard). Dat is nodig om te voorzien in de ruimtevrage van economische activiteiten die met de haven samenhangen. Daarnaast zet het kabinet in op herstructurering van verouderde bedrijventerreinen in de Rijnmond.

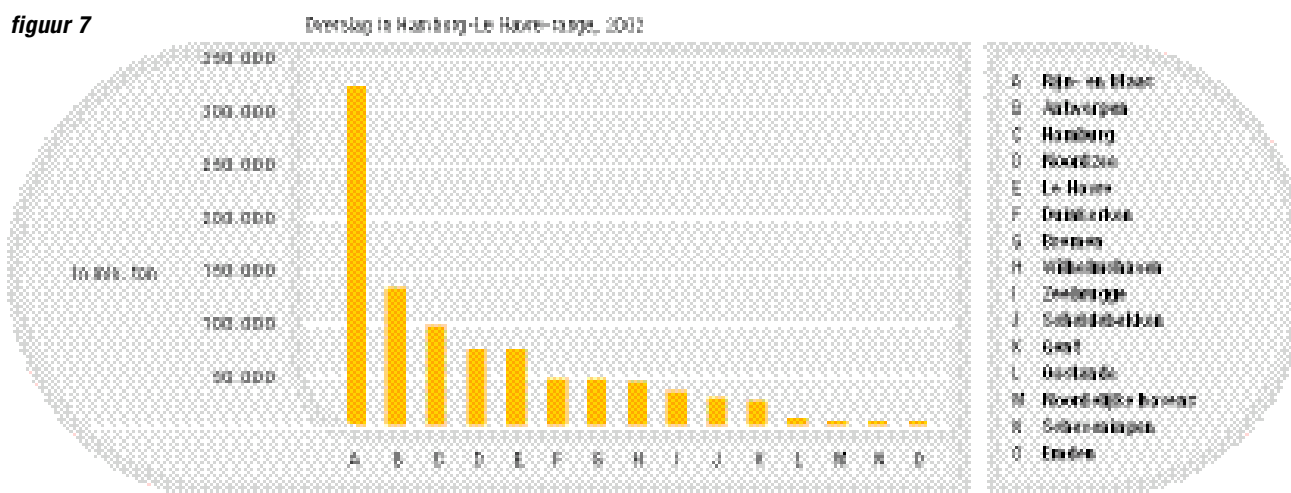
Het marktaandeel van de andere Nederlandse zeehavens staat onder druk door de sterke concurrentie van de buitenlandse zeehavens. Najaar 2004 zal het kabinet in de 'Havenvisie' aangeven welke bijdrage het wil leveren aan de internationale concurrentiekracht van de Nederlandse zeehavens.

### 3.4 Bereikbaarheid en infrastructuur

#### Bereikbaarheid onder druk

Er is de laatste jaren steeds meer verkeer in Nederland. Vooral het verkeer over de weg is sterk toegenomen. Omdat de welvaart stijgt en de bevolking groeit, zal er alleen nog maar meer behoefte aan mobiliteit komen. Globalisering en liberalisering van internationale markten versterken die ontwikkeling. Het grensoverschrijdend verkeer van goederen, personen en diensten wordt daardoor immers ook steeds intensiever. De personenautomobiliteit zal, zonder aanvullende maatregelen, ten opzichte van 2000 tot 2020 met circa 40% groeien. Het goederenvervoer over de weg zal in 2020 met circa 75 zijn toegenomen.<sup>31</sup> Zonder ingrepen staan er op het hoofdwegennet in 2020 meer files dan nu in de spits. Dat is funest voor de internationale concurrentiekracht van Nederland.<sup>32</sup> Uit een internationale vergelijking van het regionale investeringsklimaat blijkt dat onze Randstad -naar het oordeel van ondernemers- nu al minder goed bereikbaar is via de weg dan concurrerende grote economische centra in omliggende landen (*figuur 8*).<sup>33</sup>

**figuur 7**



<sup>31</sup> AVV-verkenningen voor Nota Mobiliteit. <sup>32</sup> Buck Consultants International (2002): *Bereikbaarheid van Economische Centra*, Nijmegen. <sup>33</sup> Nederlands Economisch Instituut (2001): *Internationale Benchmark Regionaal Investeringsklimaat*; figuur ontleend aan ministerie van Economische Zaken (2002) Toets op het concurrentievermogen. Overslag in Hamburg-Le Harre-range, 2002.



Niet alleen de Nederlandse export en wederuitvoer van goederen en diensten hebben last van congestie. Dat geldt ook voor het zakelijk verkeer, het binnenlands goederenverkeer en het woon-werkverkeer. Voor een concurrerend vestigingsklimaat is het van essentieel belang dat de mainports en de belangrijkste kantoor- en bedrijfsterreinlocaties goed bereikbaar blijven, vooral over de weg. De bereikbaarheidsproblemen zijn groot en de infrastructuurmiddelen beperkt. Dat betekent dat scherpe keuzes gemaakt moeten worden

bij de aanpak van knelpunten. De verkeersdoorstroming moet dáár verbeteren waar de economische schade van congestie het grootst is.

### Economische knelpunten aanpakken

Het kabinet geeft prioriteit aan de oplossing van knelpunten op de hoofdverbindingssassen boven knelpunten elders in de hoofdinfrastructuur. De knelpunten op de hoofdverbindingssassen, en daarbinnen vooral de triple A-verbindingen

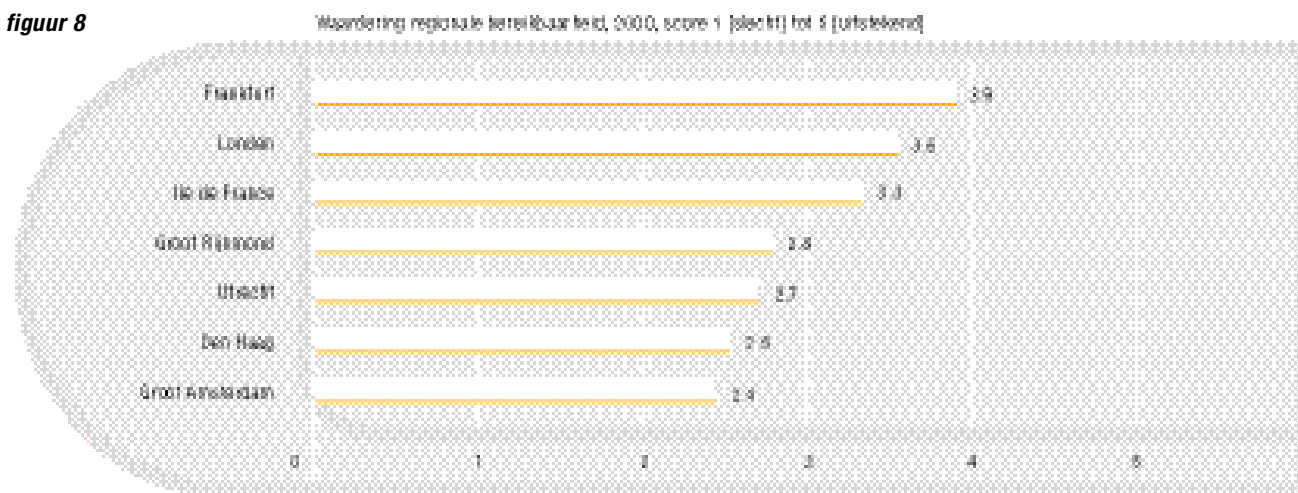
### Triple A-verbindingen

**A2-as:** De A2-as is de belangrijkste groeizone van de Nederlandse economie. Langs de A2-as liggen stedelijke gebieden met hoge dichtheden van stuwende werkgelegenheid, onder andere van internationale zakelijke dienstverlening in de Noordvleugel en hoogwaardige maakindustrie in brainport regio Eindhoven. Daarmee is de A2-as de kennisas van Nederland. Het is ook een internationale hoofdas naar het Zuidoosten.

**A4-as:** De A4-as is een snelle internationale verbinding, die vooral van belang is voor het onderling verbinden van de luchthaven Schiphol en de zeehavens in de Mainportdelta (Rotterdam, Antwerpen). Voor het functioneren van deze mainports is de landzijdige bereikbaarheid essentieel.

**A12-as:** De A12-as verbindt het westelijk deel van de Randstad met Utrecht en het KAN-gebied. Ook de A12-as ontwikkelt zich als een groeizone voor de economie. De A12-as vormt met de A15 een betrouwbaar en robuust stelsel van internationale verbindingen naar het Oosten. Om de A12 te ontlasten is een goede aansluiting van de A15 op de A12 bij Arnhem gewenst.

figuur 8



(A2, A4 en A12), worden in samenhang gezien en kunnen prioriteit krijgen, ook in geval van een enigszins gunstiger verhouding van kosten en baten bij knelpunten op andere verbindingen.

Het kabinet werkt deze prioriteitstelling verder uit in de actualisering van het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) en in de Nota Mobiliteit.

### Waarom extra aandacht voor triple A?

De triple A-hoofdverbindingen zijn om de volgende redenen van belang:

- Ze verbinden de beide mainports met de belangrijkste economische kerngebieden in Nederland en zijn daardoor belangrijke ontwikkelingsassen voor de Nederlandse economie. Daarnaast vormen ze, samen met de A15 en A16, de verbinding van de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad met grote agglomeraties in het buitenland, zoals het Rijn-Ruhrgebied, Antwerpen-Brussel-Gent en Ile de France.
- Het merendeel van de top 20 knelpunten op het rijkswe gennet bevindt zich op de triple A. Daarbij is gekozen voor aanpak van complete verbindingssassen. Voor een maximaal effect op de bereikbaarheid moet de hele as op orde zijn.
- De robuustheid van het netwerk wordt krachtiger als er parallelle, alternatieve verbindingen zijn tussen de belangrijkste economische kerngebieden. Dit geldt voor de A4/A13, A4/A16 en A12/A15. Waar geen alternatieve verbinding mogelijk is, moet de hoofdverbinding excellent zijn. Dit geldt vooral voor de A2-as, waarbij ook vanuit dit perspectief de verkeersproblematiek rondom Eindhoven zorgelijk is. De verbetering van de doorstroming en de aanleg van ontbrekende verbindingen op de triple A-hoofdassen maken het netwerk ook minder kwetsbaar en zorgen voor vermindering van de druk op andere verbindingen in het hoofdwegennetwerk.

## 3.5 Innovatie

### Inleiding

Nederland werkt, net als de andere Europese landen, aan het bereiken van de Lissabon-doelstellingen om te komen tot een dynamische en concurrerende kenniseconomie. Met het nationale innovatiebeleid wil Nederland een uitdagend en aantrekkelijk innovatieklimaat bevorderen. Focus en massa op strategische innovatiegebieden zijn daarbij nodig om internationaal een vooraanstaande rol te kunnen spelen. De Innovatiebrief<sup>34</sup> die EZ vorig jaar uitbracht, schetst de hoofdlijnen van het innovatiebeleid. Parallel daaraan zet de Ondernemersbrief<sup>35</sup> de lijnen uit om het ondernemersklimaat te verbeteren. In aansluiting daarop zal EZ na de zomer de industriebrief uitbrengen met de visie van het kabinet op het vestigingsklimaat voor de industrie in Nederland.

### Hoofdlijnen Innovatiebrief

#### 1 Versterken van het innovatieklimaat.

- Intensiveren van de WBSO (met bijna 30%) om private R&D te stimuleren;
- Stimuleren van R&D-samenwerking;
- Opvangen van het dreigende tekort aan kenniswerkers.

#### 2 Bevorderen van de dynamiek: meer innoverende bedrijven.

- Versterking van het klimaat voor technostarters;
- Benutten van potentie van het midden- en kleinbedrijf door verbetering van de kennisoverdracht;
- Kennisintensieve bedrijvigheid naar Nederland halen.

#### 3 Benutten van innovatiekansen door focus en massa op strategische innovatiegebieden.

- Scheppen van randvoorwaarden voor gezamenlijke kennisontwikkeling en -benutting;

<sup>34</sup> Ministerie van Economische Zaken (2003): *In actie voor Innovatie*. <sup>35</sup> Ministerie van Economische Zaken (2003): *Ondernemersbrief*. In deze brief zijn 43 beleidsacties aangekondigd om de belangrijkste knelpunten weg te nemen onder andere voor startende ondernemers.



- Stimuleren van programmatische R&D-samenwerking op zwaartepunten;
- Aansluiten bij internationale kennisdusters.

### Gebiedsgericht innovatiebeleid

Het ministerie van Economische Zaken wil de komende periode ook een bijdrage leveren aan gebiedsgericht innovatiebeleid. Indien gebiedsgerichte knelpunten kunnen worden geïdentificeerd met een regio-overschrijdend belang, en het aanmerkelijk is dat overheidsingrijpen tot betere resultaten kan leiden, heeft het rijk een rol bij het voeren van gebiedsgericht innovatiebeleid. Het gaat daarbij om die elementen in het innovatieproces die zich op regionale schaal afspelen: beroepsonderwijs, technologieoverdracht, stimulering van startende ondernemers en kennisnetwerken.

### Geografische dimensies van innovatiebeleid

Innovatieprocessen spelen zich af op internationale, nationale en regionale schaal. Zo hebben R&D- en technologieontwikkeling een sterke internationale dimensie, bij onderzoekers zowel als bij gebruikers. Wereldwijde concurrentie is de toetssteen voor de resultaten van R&D. Regionaal spelen andere processen, bijvoorbeeld technologieoverdracht aan het midden- en kleinbedrijf en een goede aansluiting van vraag en aanbod van technologisch geschoold personeel. Zo vestigen starters uit de universiteit zich graag bij die universiteit. Deze verschillende aspecten versterken elkaar. Alleen regio's die excellente kennis combineren met een hecht lokaal innovatienetwerk kunnen optimaal functioneren.

### Regionale initiatieven

Om te zorgen voor een aantrekkelijk en uitdagend innovatieklimaat wil het kabinet ook inspelen op de gebiedsgerichte dimensie van innovatieprocessen. Het gaat dan om een goed functionerend lokaal en regionaal innovatienetwerk: bedrijven, kennisnetwerk en overheden. Er loopt al een aantal interes-

sante initiatieven op dat gebied. Voorbeelden zijn het Horizonproject in Zuidoost-Brabant, 'Kennismaken met Kenniszaken' in Zuid-Holland, de Kenniskring Amsterdam, de UNIE in Utrecht, en het Triangle-concept in Oost-Nederland. Al deze initiatieven zijn gericht op structuurversterking van de regio.

### Maatwerk nodig

Het kabinet wil selectief onderdelen van deze initiatieven stimuleren. Net als bij de ruimtelijke prioriteiten kiest het kabinet ook hier voor een beperkt aantal innovatieregio's die het in zich hebben om uit te groeien tot een internationaal concurrerende 'hot spot' op het gebied van innovatie. Het kabinet zal dat niet alleen doen met generieke nationale stimuleringsmaatregelen,<sup>36</sup> maar ook via regionaal maatwerk. Een belangrijk criterium is de meerwaarde die een regionale aanpak oplevert. Voorbeelden zijn:

- Versterking van de koppeling tussen kennisbehoefte van bedrijven en de kennisproductie van instellingen, maar ook een goede koppeling met nationale of grensoverschrijdende initiatieven, zoals de toptechnologieregio Eindhoven-Leuven-Aken.<sup>37</sup> Bij de uitvoering van nationaal innovatiebeleid waarbij de regionale inbedding extra van belang is -denk bijvoorbeeld aan de incubators, startersinitiatieven en kennisoverdracht-, zal meer aandacht komen voor de aansluiting op wat er in de betreffende regio speelt.
- Startersbeleid op basis van de potentie van de kennisinfrastructuur: ruimtelijke voorzieningen rond universiteiten (science parks, incubators, technostarters).
- Mobilisatie van lokaal kapitaal voor pre-seed, seed en venture financiering en het lokaal organiseren van de partijen die rond 'starten' een rol kunnen spelen.
- Organisatorische clustering van gelijkgerichte economische activiteiten: organisatie van regionale netwerken van bedrijven en onderzoekers rond specifieke thema's.

<sup>36</sup> Belangrijkste generieke instrumenten zijn o.a. de Wet Bevordering Speur- en Ontwikkelingswerk (WBSO), Subsidieregelingen Kennisoverdracht Ondernemers en Brancheorganisaties in het midden- en kleinbedrijf (SKO/SKB), Technopartner en diverse stimuleringsregelingen voor sleuteltechnologieën en onderzoekssamenwerking. <sup>37</sup> Zie informatieve tekstbox in hoofdstuk 4 bij paragraaf Zuidoost-Nederland.

- Verbeteren en benutten van specifieke regionale vestigingsfactoren die van belang zijn voor het innovatieklimaat.
- Bevorderen van samenwerkingsrelaties bij acquisitie op kennisintensieve bedrijven.

#### Verkenning van sterke innovatieregio's ('hot spots')

Sterke innovatieregio's ('hot spots') worden gekarakteriseerd door een aantal eigenschappen:

- Aanwezigheid van een bovengemiddeld aantal wereldwijd concurrerende, innovatieve bedrijven;
- Hoge organisatiegraad van alle partijen rond het thema innovatie;
- Aanwezigheid van kennisinfrastructuur van hoog niveau.

#### Zuidoost-Brabant en Oost-Nederland

De regio Zuidoost-Brabant voldoet aan al deze karakteristieken.

Deze regio beschikt over:

- Bedrijfsleven met een hoge R&D-intensiteit;
- Een universiteit die bij de top 10 van de EU scoort;<sup>38</sup>
- Een gestructureerde aanpak van innovatie in het actieplan Horizon (rondom Eindhoven).

Om deze redenen wordt de regio Eindhoven in de Nota Ruimte beschreven als brainport. Ook Oost-Nederland heeft de eigenschappen van een sterke innovatieregio, zij het met een andere intensiteit en een ander karakter dan de regio Zuidoost-Brabant. De kennisinfrastructuur in Oost-Nederland is divers en hoogwaardig, het landsdeel kent een breed gedragen innovatiestrategie (Triangle), en vooral in de buurt van de drie universiteiten is een relatief groot aandeel aan R&D-intensieve bedrijvigheid gevestigd.

#### De Randstad

Het beeld in de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad is complexer. De kennisinfrastructuur is weliswaar divers en

van hoog niveau en er zijn veel bedrijven die R&D uitvoeren. Echter, de verbindingen tussen kennisinfrastructuur en bedrijfsleven zijn nog voor verbetering vatbaar. Regionale netwerkorganisaties zijn daartoe reeds actief. De netwerkorganisaties lijken minder sterk uitgekristalliseerd dan in Zuid-Oost- en Oost-Nederland. In Zuid-Holland is de Kennisalliantie gestart. In Utrecht en in Amsterdam zijn respectievelijk de UNIE en de Kenniskring actief, vooral in de relatie tussen universiteit en lokaal hoogwaardige industrie.

#### Ruimtelijke aspecten van innovatie

De innovativiteit verschilt per regio in Nederland. Figuur 9 illustreert de bekende dominantie van Zuidoost-Brabant, terwijl de Corop-gebieden Amsterdam, Utrecht, Rijnmond, Noordoost-Brabant en Twente een goede tweede zijn. Als we echter kijken naar de R&D-intensiteit (Fig. 10), waarbij de R&D-loonkosten per werknemer zijn weergegeven, dan behouden alleen Zuidoost-Brabant, Noordoost-Brabant en Twente hun dominante posities. Maar ook Delft, Leiden en 't Gooi blijken dan relatief goed te presteren.

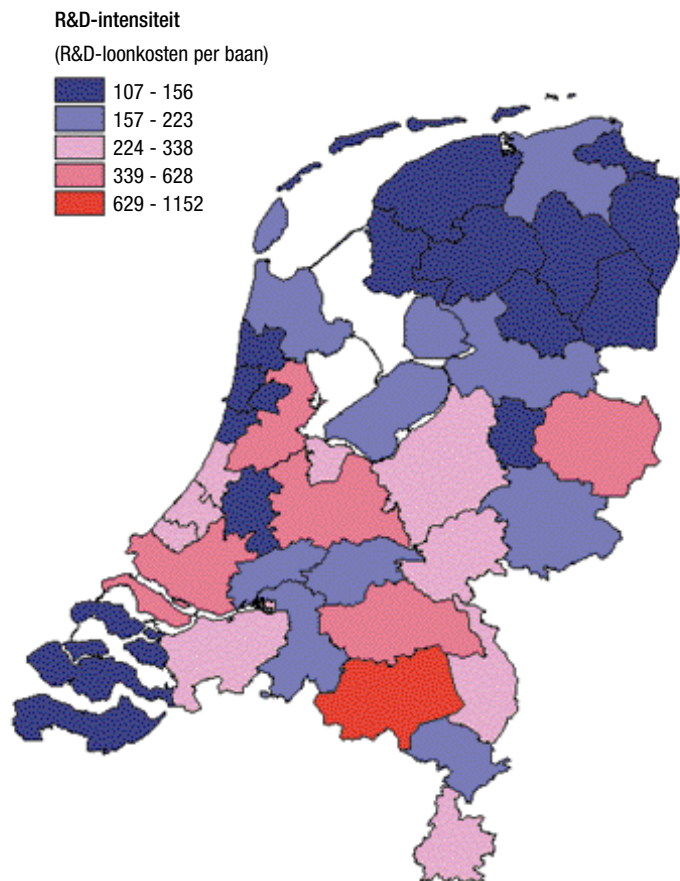
Een analyse van patenten,<sup>39</sup> als indicator van innovatie-output, ondersteunt dit beeld. De Noord- en de Zuidvleugel komen prominenter in beeld samen met Zuidoost-Brabant. Dit is deels een statistische vertekening aangezien grote bedrijven hun patenten soms op een andere plek registreren dan de plek waar het onderzoek plaatsvindt. Ook het KAN-gebied plus Ede-Wageningen is sterk vertegenwoordigd.

In een recente studie geeft De Bruijn<sup>40</sup> aanvullende inzichten. De Randstad en Twente hebben veel personeel in innovatieve bedrijven. De drie grote steden herbergen bedrijven met relatief veel hoog opgeleid personeel, terwijl de bedrijven met veel R&D-personeel zich bevinden in een band van Zuidoost-Brabant tot Overijssel.

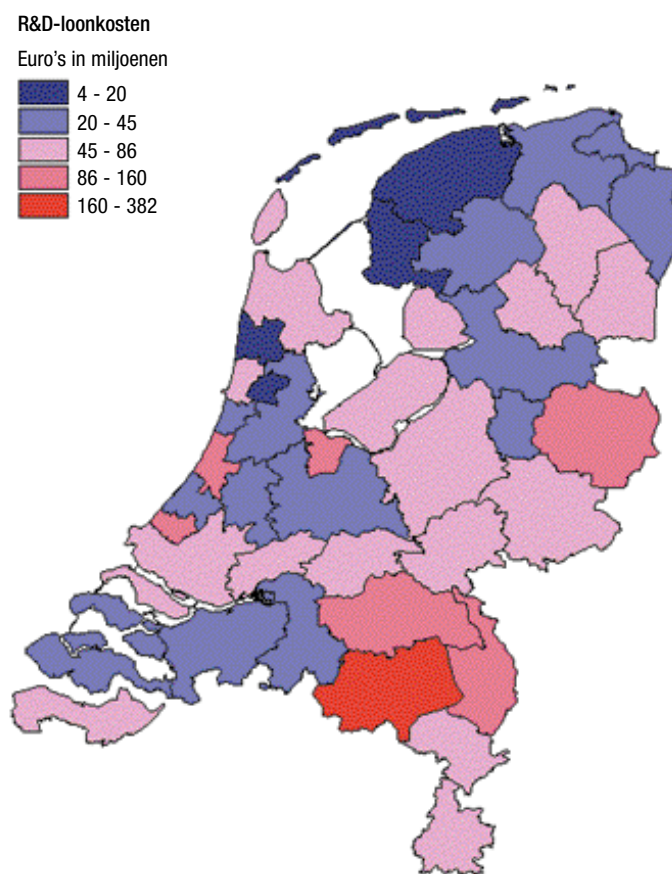
<sup>38</sup> <http://www.cordis.lu/indicators/> <sup>39</sup> Een analyse van innovatie wordt in Nederland snel vertekend door de aanwezigheid van vijf grote bedrijven: Phillips, Unilever, Shell, AKZO en DSM. Gevolgd door ASML, KPN, Océ. Wanneer daarvoor wordt gecorrigeerd zijn zowel Noorden als Limburg minder duidelijk aanwezig zijn. Dat is niet het geval in Noord- en de Zuidvleugel en Zuidoost-Brabant. Daar zijn naast deze grote bedrijven nog vele andere bedrijven die patenten aanvragen. <sup>40</sup> P.J.M. de Bruijn, *Mapping Innovation*, Tijdschrift Economische en Sociale Geografie.



**figuur 9 R&D Loonkosten WBSO per COROP-gebied**



**figuur 10 R&D-loonkosten WBSO per werknemer**



Bron: Senter (2002) Hot spots 2002: Regionale neerslag van nationale innovatiesubsidie

### **Selectiviteit rijk**

Het kabinet wil samen met andere overheden, kennisinstellingen en het bedrijfsleven innovatieregio's versterken. Ook hier wil het kabinet focus aanbrengen in zijn inzet van mensen en middelen.

Het kabinet zal met voorrang onderzoeken hoe de bestaande potenties van de brainport Eindhoven/Zuidoost-Brabant, onderdeel van de grensoverschrijdende toptechnologieregio Eindhoven-Leuven-Aken, verder kunnen worden benut. Nederland heeft inmiddels met Vlaanderen een intentieovereenkomst getekend om het innovatiepotentieel van de regio tussen Eindhoven en Leuven samen te stimuleren. Daarnaast is op initiatief van het ministerie van Economische Zaken een regiegroep opgericht om de nationale en regionale initiatieven op elkaar af te stemmen. Met de ervaringen die hierbij worden opgedaan zal het kabinet zich ook inspannen om het innovatiepotentieel te versterken van de andere potentiële 'hot spots' in Oost-Nederland, de Noord- (inclusief Utrecht) en de Zuidvleugel van de Randstad.

### **3.6 Stadseconomie**

#### **Steden herwinnen terrein...**

De steden hadden jarenlang een lagere economische groei dan het landelijk gemiddelde. Sinds de tweede helft van de jaren negentig doen ze het echter beter dan gemiddeld. Ruim 40% van het nationaal inkomen wordt momenteel verdiend in de dertig grote steden. Als de randgemeenten worden meegeteld, is dat zelfs 80%. Steden en stedelijke netwerken zijn daarmee de stuwende kracht achter de Nederlandse economie en belangrijk als broedplaats voor kennisontwikkeling, het midden- en kleinbedrijf, persoon-

lijke dienstverlening, winkels en de toeristisch-recreatieve sector. Juist deze combinatie van factoren tekent de vitaliteit en leefbaarheid van de stad.

#### **...maar er zijn nog knelpunten**

De stedelijke economie wordt gekenmerkt door uitersten. Steden combineren vaak een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor de diensteneconomie met verouderde bedrijventerreinen, slechte autobereikbaarheid en een structureel slechte aansluiting tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt. Knelpunten en kansen verschillen uiteraard per stad. Door gericht beleid om de knelpunten te verminderen kunnen de comparatieve voordelen van elke stad optimaal worden benut.

#### **Nieuw beleidsonderdeel Economie in grotestedenbeleid**

Met het nieuwe beleidsonderdeel Economie (2005-2009) wil het kabinet bijdragen aan het vergroten van de economische groei in de dertig steden (G30) van het grotestedenbeleid (GSB). Economische groei is een belangrijke voorwaarde voor het oplossen van sociale-, fysieke- en veiligheidsproblemen in de steden. Het beleidsonderdeel Economie is een van de drie bouwstenen van het GSB-beleidskader.<sup>41</sup> Het rijk en de G30 hebben begin april 2004 een akkoord bereikt over dit beleidskader. De Brede Doeluitkering Economie en de verdeelsleutel voor de beschikbare gelden vormen de basis voor het economische onderdeel van de nieuwe stedelijke meerjarige ontwikkelingsprogramma's (MOP's). Het ministerie van Economische Zaken heeft eind 2003 stadsbeelden voor de dertig steden opgesteld. Deze stadsbeelden worden aan de steden voorgelegd als start voor de discussie over de nieuwe MOP's. Najaar 2004 worden de MOP's rijksbreed beoordeeld.

Het kabinet sluit begin 2005 convenanten met de dertig steden.

<sup>41</sup> Ministerie van Binnenlandse Zaken (2004) *Nota Samenwerken aan de Krachtige Stad*; uitwerking van het stelsel Grotestedenbeleid 2005 - 2009 (GSB III)



## **Outputdoelstellingen stedelijke economie**

Het verbeteren van het stedelijk ondernemingsklimaat is vertaald in vijf outputdoelstellingen binnen de GSB-beleids-onderdeel Economie:

- 1** Verminderen aantal verouderde bedrijventerreinen en verbeteren aanbod nieuwe terreinen;
- 2** Verminderen criminaliteit tegen bedrijven en ondernemers;
- 3** Vergroten aantal breedbandaansluitingen;
- 4** Verbeteren dienstverlening aan ondernemers;
- 5** Open doelstelling: verbeteren economische bereikbaarheid, verminderen mismatch op de arbeidsmarkt, verminderen lokale administratieve lasten en verbeteren innovatief vermogen bedrijfsleven.

Maatwerk staat hierbij centraal. Om versnippering van middelen te voorkomen zullen steden en rijk in de convenanten selectief zijn bij het formuleren van outputdoelstellingen.

## **Toerisme**

Het toeristisch beleid van het kabinet is vooral gericht op het internationaal inkomend toerisme. Naast de kust vormen steden en cultuur, vooral in Amsterdam en de overige steden in de Randstad, de belangrijkste attractie voor deze toeristen. Via het grotestedenbeleid stelt het kabinet met enkele steden prestatiedoelstellingen op. Daarnaast speelt het rijk via de Vernieuwde Toeristische Agenda<sup>42</sup> een rol bij de stimulering van het internationaal inkomend toerisme. Actiepunten uit deze Agenda zijn bijvoorbeeld het maken van een opzet voor meerjarige programmering van grote evenementen en het opzetten van pilotprojecten voor het verbeteren van de kwaliteit van de Nederlandse badplaatsen.

<sup>42</sup> Ministerie van Economische Zaken (2003) *Vernieuwde Toeristische Agenda*.





## 4 Economische perspectieven per gebied

### 4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft hoe de prioriteiten uit hoofdstuk 3 samenhangen met de regionale economische potenties en hoe ze onderdeel zijn van de economische perspectieven voor de verschillende landsdelen van Nederland. Voor deze notitie is ons land opgedeeld in zes gebieden met ieder een eigen perspectief: Noord-Nederland, Oost-Nederland, Noordvleugel Randstad (inclusief Utrecht), Zuidvleugel Randstad, Zuidwest-Nederland en Zuidoost-Nederland.

Bij de analyse van deze gebieden ligt de focus op de zes nationale stedelijke netwerken en de daarbinnen gelegen (of daaraan gerelateerde) economische kerngebieden uit de Nota Ruimte. Deze economische kerngebieden maken deel uit van de nationale ruimtelijke hoofdstructuur. In deze gebieden bevinden zich de belangrijkste concentraties van stuwende bedrijvigheid<sup>43</sup>. Bovendien kenmerken de kerngebieden zich door de aanwezigheid van een of meer universiteiten en/of door (belangrijke relaties met de) mainports. Daarom voelt het rijk zich er medeverantwoordelijk voor dat deze kerngebieden economisch goed functioneren. Het kabinet geeft invulling aan die verantwoordelijkheid door het formuleren van de belangrijkste kansen en uitdagingen van het gebied en door het uitvoeren van allerlei acties om de geschetste economische prioriteiten te (helpen) realiseren. Per gebied geeft dit hoofdstuk een overzicht van deze acties.

#### De structuur van onderstaande gebiedsgerichte beschrijving en analyse ziet er als volgt uit:

- 4.2 Noord-Nederland: de provincies Groningen, Friesland en Drenthe. Hierin ligt het economische kerngebied Groningen.
- 4.3 Oost-Nederland: de provincies Gelderland en Overijssel. Hierin liggen de economische kerngebieden Twente, Arnhem-Nijmegen en Wageningen-Ede-Rhenen-Veenendaal.

- 4.4 Noordvleugel Randstad (inclusief Utrecht): de provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. Hierin liggen de economische kerngebieden Noordvleugel (zone Kennemerland-Amsterdam-Almere) en Utrecht-Amersfoort-'t Gooi.
- 4.5 Zuidvleugel Randstad: de provincie Zuid-Holland. Hierin ligt het economisch kerngebied Zuidvleugel (de zone Haaglanden-Rijnmond-Dordrecht).
- 4.6 Zuidwest-Nederland: de provincie Zeeland plus het westelijk deel van de provincie Noord-Brabant (rondom Breda). Hierin liggen de economische kerngebieden Sloehaven-Kanaalzone en de A16-A4-zone in West-Brabant (Moerdijk-Breda-Bergen-op-Zoom).
- 4.7 Zuidoost-Nederland: overig Noord-Brabant en Limburg. Hierin liggen de economische kerngebieden Zuidoost-Brabant en de A2-zone ('s-Hertogenbosch-Eindhoven-Helmond), Tilburg, Venlo en Maastricht-Heerlen.

Deze indeling doet zowel recht aan de huidige functionele economische samenhang binnen de gebieden als aan de relatieve verschillen tussen de gebieden. Deze gebiedsindeling houdt overigens geen keuze in voor het bestuurlijke niveau waarop de beleidsopgaven moeten worden aangepakt. Dat is afhankelijk van de aard en de geografische schaal van de opgave.

De perspectieven die in dit hoofdstuk staan beschreven dienen een tweeledig doel. In de eerste plaats worden de beleidsopgaven geschetst tegen de achtergrond van de economische structuur van de regio en de kansen en bedreigingen die daaruit voortvloeien. Daarbij worden ook acties genoemd die niet uit een financiële bijdrage bestaan, maar waar het rijk door te 'makelen en schakelen', door expertise in te brengen of te faciliteren een bijdrage wil leveren aan de ontwikkeling van de regionale economie. Ten tweede wil het kabinet met de gebiedsgerichte economische perspectieven een visie uitdragen op de

<sup>43</sup> Stuwende sectoren onderscheiden zich van niet-stuwende (verzorgende) doordat zij direct of indirect onder invloed staan van internationale concurrentie. De arbeidsproductiviteit van stuwende sectoren is gemiddeld 38% hoger dan in de niet-stuwende sectoren. Stuwende sectoren zijn: industrie, land- en tuinbouw, distributie, zakelijke en financiële diensten (SEC14-nummers 1 t/m 8). Stuwende sectoren generen ruim 53% van de Bruto Toegevoegde Waarde, terwijl ze een aandeel hebben van 45% in het nationale arbeidsvolume. Bron: Bureau Louter (2002): *De economische hittekaart van Nederland*.



knelpunten en kansen van de verschillende regio's. Zoals al eerder gezegd niet als blauwdruk, maar als voorzet van het rijk. Voor een duidelijke focus van mensen en middelen op gedeelde prioriteiten is een gezamenlijke visie op economische ontwikkeling onontbeerlijk. Het kabinet wil op basis van de hieronder geschetste perspectieven afspraken maken over de manier waarop het rijk en de regio elkaar kunnen aanvullen bij het versterken van het groeivermogen van het gebied.

De analyse besteedt veel aandacht aan de aantoonbare comparatieve voordelen van de regio's. Op basis van de volgende overwegingen lijkt het gerechtvaardigd om het bestaande patroon van activiteiten als basis te nemen voor de beschreven visie:

- De ruimtelijke specialisatie van economische regio's in Nederland op middellange termijn is een gegeven. Ook al omdat deze samenhangt met ruimtelijk verankerde elementen als mainports of de aanwezigheid van innovatieve bedrijven of kennisinstellingen is er sprake van een zekere mate van padafhankelijkheid. Zo blijkt uit onderzoek<sup>44</sup> dat het aandeel van de verschillende landsdelen in de totale toegevoegde waarde ook over een periode van meer dan twintig jaar min of meer constant is. Ook de verschillen tussen landsdelen in sectorstructuur zijn relatief constant.
- Informatie over de beperkte bedrijfsverplaatsingen buiten een straal van 30 km<sup>45</sup> en de in internationaal opzicht relatief geringe arbeidsmobiliteit<sup>46</sup> bevestigen het beeld dat er weinig mobiliteit van productiefactoren is tussen de verschillende regio's.
- De termijn van de acties uit deze notitie varieert, maar ze worden voor het grootste deel in de komende 5-10 jaar uitgevoerd (met uitzondering van een aantal opgaven op het gebied van bereikbaarheid). Er is geen wezenlijke verandering van de regionaal-economische structuur op deze termijn te verwachten, terwijl het wegwerken van knelpunten in een aantal gevallen de nodige tijd zal vergen.

## 4.2 Noord Nederland: schakel tussen de Randstad en Noordoost-Europa

### Groningen, Fryslân en Drenthe

In het Noorden van Nederland wonen ongeveer 1,7 miljoen mensen. Van deze mensen wonen er slechts 400.000 in de vier grootste steden Groningen, Leeuwarden, Assen en Emmen. De bevolking is dus verspreid over veel kleinere plaatsen en dorpen. Daarbij komt dat het Noorden in ruimtelijk opzicht niet minder dan een kwart van het oppervlak van Nederland beslaat. Groningen-Assen is een nationaal stedelijk netwerk en is daarnaast ook een economisch kerngebied. Het aandeel van het Noorden in de nationale stuwende werkgelegenheid is 9%.

### Wadden

De Waddenzee is een waardevol natuurgebied met -vanuit economisch perspectief- interessante gasvoorraden. Op basis van het advies van de commissie Meijer heeft het kabinet gekozen voor een integraal standpunt voor de Waddenzee: gaswinning wordt onder strikte voorwaarden toegestaan, er komt een waddenfonds van 500 miljoen euro voor natuurbescherming en duurzame economische ontwikkeling. De mechanische kokkelvisserij wordt vanaf 2005 beëindigd.

### Economische structuur

Het Noorden kent, vergeleken met de rest van Nederland, een geringe dichtheid aan arbeidsplaatsen. Hoewel de economische structuur sterk is opgeschoven naar het Nederlands gemiddelde zijn de landbouw en de industrie nog steeds licht oververtegenwoordigd. Het Noorden heeft niet een echt dominant cluster, maar agribusiness, de chemieconcentraties in Delfzijl en Emmen, de energiegerelateerde activiteiten en de metaalverwerkende industrie (incl. de scheepsbouw) nemen wel een stevige positie in de noordelijke economie in. Verder is de zakelijke dienstverlening vooral in de

<sup>44</sup> Bureau Louter (2002): *De economische hittekaart van Nederland*. Onderzoek in opdracht van het ministerie van Economische Zaken. <sup>45</sup> CPB (2001): *Veroudering van bedrijventerreinen, een structuur voor herstructurering*.

<sup>46</sup> CPB (2003): *New Evidence of the effect of transaction cost on residential mobility*. CPB dismission paper nr. 18.

grote steden goed vertegenwoordigd, bijvoorbeeld met een sterke financiële sector in Leeuwarden. Van oudsher is ook de toeristische en recreatieve sector een belangrijk onderdeel in de economie. Om de economische structuur te verstevigen heeft het Noorden gekozen voor een ruimtelijk beleid, waarbij in een aantal gebieden (kernzones) de economie zich bij voorrang kan ontwikkelen. Een ander belangrijk structuurelement is het relatief hoge aandeel van het midden- en kleinbedrijf in het totaal aantal noordelijke ondernemingen.

### Kennis

Het Noorden heeft met de Rijksuniversiteit Groningen een belangrijk centrum van kennisontwikkeling. Hier wordt bijvoorbeeld gewerkt aan biomedische-, gen- en nanotechnologie. Andere veelbelovende gebieden zijn water- en energietechnologie. Door bundeling van kennis en expertise van bedrijven en instellingen wordt daar een belangrijke kennispositie nagestreefd.

### Economische prestaties: goed

De economische groei lag de afgelopen periode ongeveer op het nationale gemiddelde. Ook in de huidige economische dip ontwikkelt het Noorden zich niet afwijkend van de rest van Nederland. Het gegeven dat het Noorden het in internationaal opzicht hoge groeitempo van Nederland in de jaren negentig kon bijbenen toont aan dat de economische dynamiek in het Noorden sterk is verbeterd.

### Economisch perspectief

De behoorlijke economische prestaties geven aan dat de economische stabiliteit en dynamiek in het Noorden zijn verbeterd. Het Noorden beschikt over eigen potenties, die ook voor de toekomst een economisch perspectief bieden. Hoewel er genoeg ruimte is voor bedrijven van buiten de regio, liggen de beste kansen in de verdere groei van de bestaande bedrijven. Bij het ontbreken van een dominante

sector en grote concerns moet de kracht in de breedte van de sectoren en in een sterk midden- en kleinbedrijf liggen. Verbeteren van het innoverend vermogen en vergroten van de export zijn kansrijke opties. De landschappelijke kwaliteiten bieden perspectief voor het toerisme.

Andere mogelijkheden om voor nieuwe economische spin-off te zorgen zijn:

- inspelen op bijzondere omstandigheden zoals de positionering van de Eemsdelta op nieuwe EU-lidstaten in Noordoost-Europa;
- de recent aangelegde Tyco-kabel;
- de concentratie van energie-activiteiten.

### Eemsdelta: Poort naar het Noorden en Oosten van Europa?<sup>47</sup>

Delfzijl en de Eemshaven vormen samen met Emden een Euregionaal knooppunt in logistieke netwerken die zowel Noord- als Oost-Europa bestrijken. De uitbreiding van de Europese Unie biedt voor de havens aan de Eems perspectieven om zich verder te ontwikkelen in het intra-Europees verkeer. De handel met de Baltische staten en Polen is de laatste decennia sterk in opkomst en de uitbreiding zal deze trend verder versterken. Tegelijk ontwikkelt ook de handel met Scandinavië en Rusland zich voorspoedig. Dit levert extra vervoersstromen op.

Momenteel is Duitsland bezig de achterlandverbindingen (over de weg en via het spoor en de binnenwateren) op te waarderen. Ook het Dortmund-Eemskanaal en de A31 worden onderhanden genomen, waardoor de Nederlandse en Duitse Eemshavens een belangrijke aan- en afvoerroute kunnen worden voor het Ruhrgebied. Deze havens hebben, in tegenstelling tot de concurrerende havens in Hamburg en Rotterdam, (nog) niet te maken met verkeerscongestie.

Om van de positie als logistiek knooppunt te kunnen profiteren moet de Eemsdelta zich als één geheel ontwikkelen.

<sup>47</sup> De tekst is gebaseerd op het magazine 'Turntable' (nr. 24, voorjaar 2004) van Groningen Sports.



figuur 11 Prioriteiten Noord-Nederland: Schakel tussen Randstad en Noordoost Europa



- |   |  |   |   |   |  |
|---|--|---|---|---|--|
|  | Topprojecten herstructurering bedrijventerrein |  | Hoofdverbindingssassen                  | <small>PLAATSWAAM</small>   | Gemeente met topproject bedrijventerrein |
|  | Topprojecten nieuw bedrijventerrein            |  | Zuiderzeelijn                           | <small>PLAATSWAAM</small>   | Hot spot gemeente                        |
|  | Toerisme                                       |  | <small>PLAATSWAAM</small> G 30-gemeente |  | Kansrijke ontwikkelingen                 |
|  | Economische kerngebieden                       |   |   |   |  |

Samenwerking tussen de havens bevordert de efficiëntie, waardoor zaken als baggeren en beloodsing goedkoper worden. Bovendien kan door een gezamenlijke marktbenadering een veel breder en dieper productenpakket aangeboden worden en kunnen de commerciële doelstellingen beter op elkaar worden afgestemd.

Verder kan de Eemsdelta kansen creëren door de bestaande clustering in de havens te versterken en daartussen dwarsverbindingen te ontwikkelen. Delfzijl heeft traditioneel een sterk chemiecluster en is bezig het bestaande staalcluster te versterken. Emden is na Antwerpen de grootste autohaven van Europa. Tussen de clusters kan op tal van gebieden samenhang aangebracht worden, bijvoorbeeld in toelevering, opleiding, training, innovatie en bereikbaarheid.

Het beleid van het Noorden om tot concentratie van woon- en werkmilieus over te gaan zal op termijn leiden tot agglomeratievoordelen. Een belangrijk bijkomend voordeel

is dat het resterende gebied (de 'contramral') zijn landschapelijke waarden kan behouden. Een verdere ontwikkeling van knooppunten langs de twee ontwikkelingsassen naar het Noorden (A6/A7 en A28/A37) ligt voor de hand. Daarbij vormt de A6/A7 ook het beoogde tracé voor een snelle treinverbinding met de Randstad. In de Nota Ruimte heeft het kabinet besloten vervolgstappen te zetten om te komen tot een aanbestedingsprocedure in de vorm van een prijsvraag. De maximale rijksbijdrage is 2,73 miljard euro.

### Hoe verder na 2006?

Met Noord-Nederland bestaat overeenstemming over de noodzaak van een regionaal toegespitste aanpak om ten opzichte van overig Nederland het faseverschil in de ontwikkeling weg te werken (Langman-akkoord). Zoals in de Nota Ruimte is aangegeven kunnen de in die nota opgenomen hoofdverbindingssassen (met name A6/A7, A28) en de Zuiderzeelijn een belangrijke rol spelen. Het huidige beleids-

Tabel 2: Economische prioriteiten Noord-Nederland

Thema	Project / Programma	Doelstelling
Bedrijventerreinen (Topprojecten)	Bargermeer (Emmen), Oosterhorn (Delfzijl), Meerstad met Zuidoost- Groningen (Groningen)	Herstructurering
	Westpoort (Groningen), Meerstad met Zuidoost- Groningen (Groningen)	Nieuwe aanleg
Bereikbaarheid en mainports	Snelle OV-verbinding met het Noorden A28 (Zwolle-Meppel)	Zorgen voor en waarborgen van ruimtelijke reserveringen voor economie Wegnemen congestie
Stadseconomie	Groningen, Leeuwarden, Emmen	Stimulering stedelijke economie
Kansrijke ontwikkelingen	Energy Valley	Realisatie van een samenhangend cluster van energiegerelateerde activiteiten i.h.b. voor duurzame energie, kennisinfra en vestiging/uitbouw van bedrijfsactiviteiten.
	Lofar	Ontwikkeling hoogwaardige kennis op gebied van antenntechnologie, optica, digitale signaalverwerking etc.
	Eemsdelta	Betere positionering van Eemsdelta in de richting van Noord- en Oost-Europa; inclusief achterland- verbindingen over water.
	Waterzuivering (Wetsus)	Kennisvermeerdering en spin-off voor bedrijfsleven
Toerisme	Voorselectie Pilot Kustplaats (Ameland)	Kwaliteitsimpuls van badplaatsen in Nederland
Regionaal Beleid	Kompas van het Noorden	Wegwerken economische faseverschil
	Structuurfondsen	Wegwerken economische faseverschil
	Investerings Premie Regeling (IPR)	Acquisitie en uitbreidingsprojecten bedrijfsleven
	Interreg-programma Eems-Dollard	Grensoverschrijdende samenwerking
Rom's	Noordelijke Ontwikkelings-maatschappij (NOM)	Regionaal-economische ontwikkeling



kader voor het Noorden is gebaseerd op de Langman-afspraken en is vastgelegd in het Kompas voor het Noorden.<sup>48</sup> Naast het Ministerie van Economische Zaken dragen ook andere departementen en de Europese Unie bij aan de uitvoering van dit programma. Doel van dit programma is het verkleinen van het economische faseverschil tussen het Noorden en de rest van het land. Het operationele ontwikkelingsprogramma loopt van 2000 tot en met 2006. Dit programma is overigens additioneel ten opzichte van generieke maatregelen, die van bijzonder belang zijn voor de economische ontwikkeling van het noorden, zoals de verlenging van de TROS-regeling voor de scheepsbouw voor de jaren 2004 en 2005, het generieke innovatie-instrumentarium en het ICES-KIS/Birk programma (Lofar).

Het kabinet wil zich houden aan de financiële afspraken met het noorden. Deze lopen voor het Kompas tot 2006 en voor het ICES investeringspakket tot 2010. Voor de periode daarna wil het kabinet het regionaal-economisch beleid richten op het stimuleren van economische groei in alle regio's, door het benutten van regio-specifieke kansen van nationaal belang. Dit is ook de kabinetsinzet voor het noorden na 2006. De omvang van de middelen die voor het noorden beschikbaar komen zal mede in samenhang met de uitkomst van de discussie over de toekomst van de Structuurfondsen in 2005 bepaald worden.

### **Uitdagingen**

Het Noorden heeft belangrijke stappen gezet in de richting van een moderne economische structuur. Voor de toekomst is het belangrijk om mee te doen met de ontwikkeling van Nederland als geheel. De innovatie-inspanning zal nog verhoogd moeten worden. De arbeidsmarkt in het Noorden is nog ruim, maar er moet wel een betere aansluiting komen tussen vraag en aanbod, vooral in de technische vakgebieden.

## **4.3 Oost-Nederland: kennisconcentraties benutten**

### **Gelderland en Overijssel**

Oost-Nederland omvat de provincies Gelderland en Overijssel en neemt daarmee ongeveer een kwart van het landoppervlak van Nederland in. Hier wonen ongeveer 3 miljoen mensen. Het aandeel van Oost-Nederland in de nationale stuwende werkgelegenheid is 18%. De twee grootste werkgelegenheidsconcentraties bevinden zich in Centraal Gelderland (Arnhem-Nijmegen) en in Twente. Deze twee gebieden zijn in de Nota Ruimte ook aangemerkt als economisch kerngebied. Ook het WERV-gebied (Wageningen-Ede-Rhenen-Veenendaal) is een economisch kerngebied vanwege de relatie met het knooppunt Arnhem-Nijmegen, de strategische ligging op de Oost-West-corridor en het innovatieve duster rondom Wageningen. De Stedendriehoek (Apeldoorn-Deventer-Zutphen) en de regio IJssel-Vecht (Zwolle-Kampen) zijn ook belangrijke economische kernen, maar volgen op enige afstand als het gaat om belangrijke stuwende werkgelegenheid en innovatieve dusters. Zwolle en omgeving vormt in ruimtelijk en logistiek opzicht een scharnier tussen de Randstad en Noordoost-Nederland. In vergelijking met de rest van het land kent Oost-Nederland relatief veel waardevol landelijk gebied en mooie natuur.

### **Hoogwaardige bedrijven**

De industrie is in Oost-Nederland relatief sterk vertegenwoordigd (18% van werkgelegenheid tegen landelijk 15%). Binnen de metaal- en elektrotechnische sector zijn internationaal toonaangevende bedrijven actief. Verder zijn vooral de voeding- en genotsmiddelensector en andere daaraan gerelateerde bedrijvigheid ('agribusiness') sterk ontwikkeld. Rond Wageningen bevindt zich een belangrijke concentratie van publieke en private kennisintensieve activiteiten.

<sup>48</sup> Kompas van het Noorden.

## Kennis

Oost-Nederland kent clusters van gespecialiseerde kennisdiensten en -instellingen rond drie universiteiten die elkaar goed aanvullen (Twente, Wageningen en Nijmegen), HBO-instellingen en gelieerde kennisinstututen zoals MARIN, MESA+, CTIT, Telematica Instituut, TNO/MEP en het Max Planck Instituut. Oost-Nederland stimuleert innovatie via een programma gericht op het benutten en combineren van kennis en kansen binnen de kennisgebieden voeding, gezondheid en technologie (Visie Triangle). Geografisch zijn deze kennisgebieden geconcentreerd rondom Wageningen/Gelderse Vallei (FoodValley), Arnhem/Nijmegen (Health Valley) en Twente (Technology Valley).

## Economische prestaties: gemiddeld

De economische prestaties van Oost-Nederland lagen de afgelopen periode op het landelijk gemiddelde. De industrie liet een bovengemiddeld groeicijfer zien. Naast een sterke

autonome groei verklaren ook 'push'-factoren (congestie en ruimtegebrek West-Nederland) en 'pull'-factoren (aantrekkelijk woon- en werkklimaat) de economische dynamiek van dit gebied. Vooral de gunstige ligging van het landsdeel in internationaal perspectief speelt hierbij een rol. Denk bijvoorbeeld aan de A1 en de A12, aan de hoge-snelheidstrein-Oost, aan de intermediaire positie van Oost-Nederland tussen de Randstad en het Duitse Ruhrgebied en -vooral vanuit Twents perspectief- aan de ligging van het gebied ten opzichte van de Duitse Städtedreieck (Münster/Osnabrück). Ook nieuwe spoorverbindingen zoals de Betuwelijn en de Hanzelijn beïnvloeden de regionale economie positief.

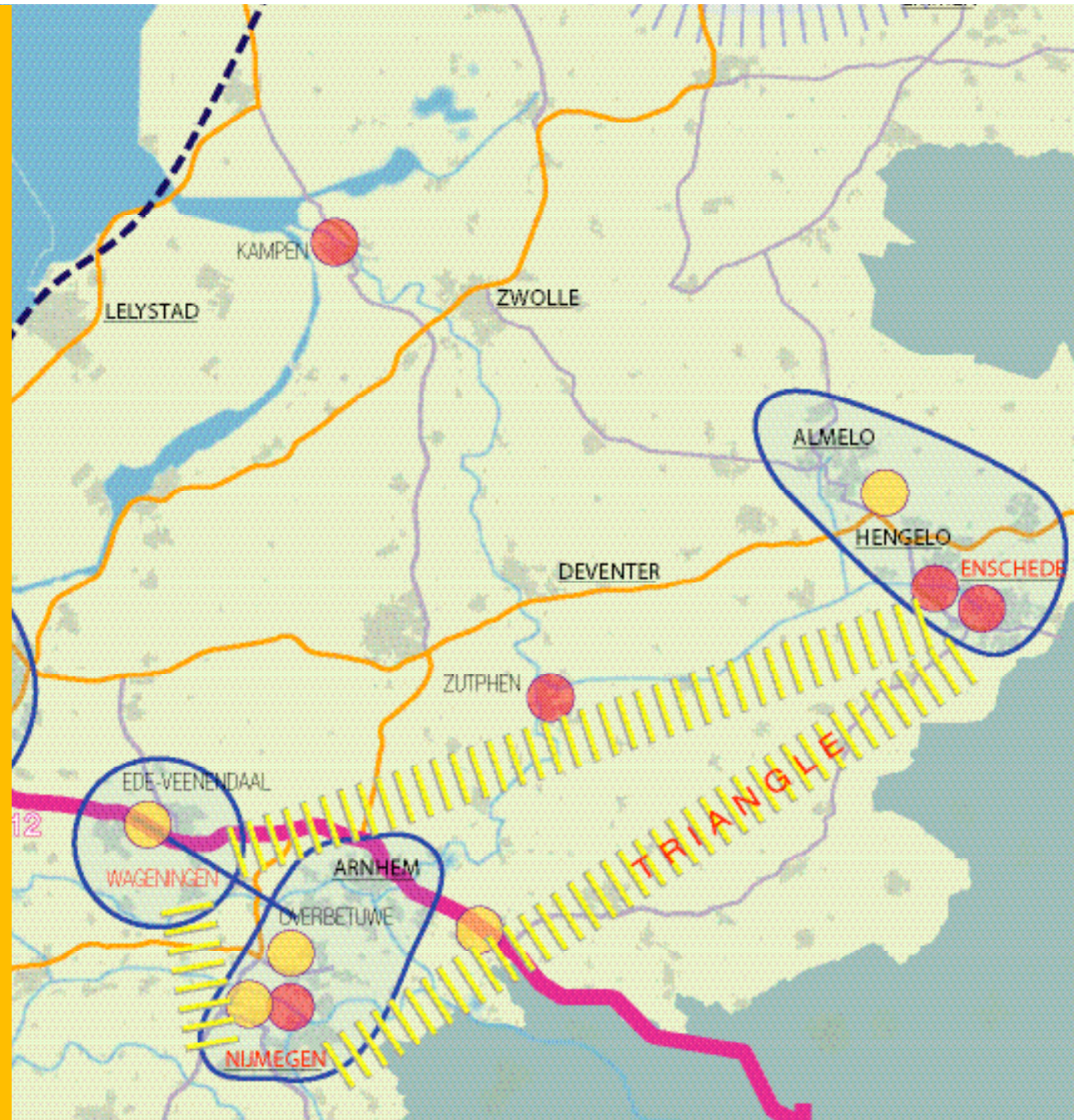
**Economisch perspectief: kennisconcentraties benutten**  
Oost-Nederland noemt zelf als perspectief: "het hoogwaardige en groene investeringsklimaat en de ligging van Oost-Nederland optimaal benutten voor clusters van kennis-

Tabel 3: Economische prioriteiten Oost-Nederland

Thema	Project / Programma	Doelstelling
Bedrijventerreinen (Topprojecten)	A73-zone (Nijmegen/Wijchen), De Mars (Zutphen), Havengebied Enschede (Enschede), Twentekanaal (Hengelo), Haalland 1-6 (Kampen)	Herstructurering
	KAN A12 zone (Arnhem-Duitse grens), A12-A30 (Ede-Veenendaal), KAN A73-zone (NijmegenWest), KAN A15-zone (Overbetuwe/Valburg/Elst), Regionaal Bedrijventerrein Twente (Almelo), Kennispark Twente (Enschede)	Nieuwe aanleg
Bereikbaarheid	Wegnemen knelpunten op A12 en ruimtelijke reservering voor doortrekking A15 naar de A12	Verbetering doorstroomroute van Randstad naar Duitsland.
Stadseconomie	Arnhem, Nijmegen, Zwolle, Deventer, Enschede, Hengelo, Almelo	Stimulering van stedelijke economie
Innovatie	Food Valley (in en rond Wageningen/Gelderse Vallei); Health Valley (rond Arnhem/Nijmegen); Technology (in Twente); hoogwaardige logistiek (m.n. op zuid-flank van Centraal Gelderland)	Versterken en beter benutten van het innovatiepotentieel
Structuurfondsen / regionaal beleid	Regionale D2 (phasing-out) programma's 2000-2006: Arnhem/Nijmegen en Twente	Versterken van economische structuur
	D2 programma's grote steden (stedenluik) 2000-2006: Arnhem, Nijmegen en Enschede	Versterken van stedelijke economie
	Interreg 3A programma's 2000-2006: Euregio en Rijn-Waal	Versterken van economie grensregio's
Rom's	Oost NV	Bevorderen van regionaal- economische ontwikkeling



figuur 12 Prioriteiten Oost-Nederland: Kennisconcentraties benutten



- |   |  |   |  |
|---|--|---|--|
| <span style="color: red;">●</span> Topprojecten herstructurering bedrijventerrein                 | <span style="border: 1px solid blue; display: inline-block; width: 10px; height: 10px;"></span> Hoofdverbindingssassen | <span style="border-bottom: 2px solid orange; width: 20px; display: inline-block;"></span> Hoofdverbindingssassen | <span style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">PLAATSWAAM</span> Gemeente met topproject bedrijventerrein     |
| <span style="color: yellow;">●</span> Topprojecten nieuw bedrijventerrein                         | <span style="background-color: lightgreen; width: 10px; height: 10px; display: inline-block;"></span> Zuiderzeelijn    | <span style="border-bottom: 2px dashed blue; width: 20px; display: inline-block;"></span> Zuiderzeelijn           | <span style="color: red; border: 1px solid red; padding: 2px;">PLAATSWAAM</span> Hot spot gemeente                 |
| <span style="border-bottom: 2px solid pink; width: 20px; display: inline-block;"></span> Triple A | <span style="border-bottom: 2px solid blue; width: 20px; display: inline-block;"></span> Economische kerngebieden      | <span style="border-bottom: 2px dashed blue; width: 20px; display: inline-block;"></span> G 30-gemeente           | <span style="border-bottom: 2px dashed blue; width: 20px; display: inline-block;"></span> Kansrijke ontwikkelingen |
| <span style="color: orange;">★</span> Nationale Sleutelprojecten                                  | <span style="border-bottom: 2px dashed blue; width: 20px; display: inline-block;"></span> Innovatie hot spots          |   |  |



instellingen, kennisintensieve bedrijven en innovatieve maakindustrie". Inderdaad bieden kennisclusters rond universiteiten en HBO-instellingen belangrijke aanknopingspunten voor nieuwe bedrijvigheid en productiviteitsontwikkeling. De ligging langs Europese hoofdtransportassen (Betuweroute, A12-A15, Waal/Rijn) biedt daarnaast ook kansen voor hoogwaardige logistiek, vooral op de zuidflank van Gelderland (KAN- en WERV-gebied).

### **Uitdagingen**

Voor het in de praktijk brengen van het hierboven geschetste perspectief is in ieder geval het volgende nodig:

- hechtere samenwerking tussen kennisinstellingen onderling én intensiever contact tussen deze instellingen en het bedrijfsleven in de regio;
- ontwikkeling van hoogwaardige fysieke vestigingslocaties, waarbij de kwaliteit van het landschap in de omgeving overeind blijft;
- betere bereikbaarheid van de economische centra van Oost-Nederland;
- versterking van de grensoverschrijdende oriëntatie van overheden, kennisinstellingen en bedrijven, bijvoorbeeld in Euregionaal verband.

## **4.4 Noordvleugel Randstad (inclusief Utrecht): verdere uitbouw internationale dienstverlening**

### **Economische diversiteit**

Het ruimtelijk-economische netwerk van Noordwest-Nederland strekt zich uit van de verstedelijkte delen van Noord-Holland, via Almere en het Gooi, tot Utrecht en Amersfoort. Het gebied neemt 16% van het landoppervlak van Nederland in. Het aandeel in de nationale stuwende werkgelegenheid is 29%. Binnen dit gebied zijn de Noordvleugel en de regio Utrecht-Amersfoort-'t Gooi in de Nota Ruimte aangemerkt als economisch kerngebied. Het gebied kent een grote diversiteit aan economische activiteiten. De belangrijkste economische motor is de luchthaven Schiphol. Rond de luchthaven bevinden zich concentraties van transport- en logistieke activiteiten. Onder andere door de nabijheid van Schiphol herbergt Groot-Amsterdam topactiviteiten op het gebied van internationale dienstverlening (financiële sector), regieactiviteiten (hoofdkantoren), ICT en internationaal toerisme. Ook de glastuinbouw- en bollensector (veiling Aalsmeer) zijn internationaal toonaangevend. De industriële activiteiten ten Westen en Noorden van Amsterdam (o.a. staalindustrie Corus en agrifood-duster) profiteren van de aanwezigheid van de Noordzeehavens, met Amsterdam als de vijfde zeehaven van Europa. Utrecht vormt als draaischijf van de nationale spoor- en weginfrastructuur het centrum van de nationaal georiënteerde zakelijke dienstverlening. Daarmee is de infrastructuur in de regio Utrecht van essentieel belang voor het economisch functioneren van Nederland. Andere belangrijke clusters zijn het internationale congreswezen (Amsterdam, Utrecht) en het multimediacluster (Gooi-Amsterdam).





## Kennisinfrastructuur

In de Noordvleugel zijn vier universiteiten, de Universiteit van Amsterdam, de Vrije Universiteit, Rijksuniversiteit Utrecht en Universiteit Nyenrode. Gelieerd aan deze universiteiten zijn talrijke kennisinstellingen ontstaan. De aanwezige kennisinfrastructuur -waaronder ook de vele HBO-instellingen- en het grootstedelijk vestigingsmilieu (vooral in Amsterdam) bieden een uitstekende voedingsbodem voor innovatie. Kansen liggen hier in de versterking van creatieve branches in de zakelijke dienstverlening (zoals ICT en multimedia). Ook het innovatiepotentieel van Utrecht is hoog, onder andere omdat de regio de hoogst opgeleide beroepsbevolking van Nederland heeft. Versterking van de relaties tussen kennisinstellingen en bedrijfsleven zal de innovatiekracht in de Noordvleugel versterken. Op het gebied van de life sciences is er een sterk cluster opgebouwd.

## Economische prestaties: beter dan gemiddeld

De gunstige productiestructuur is een van de oorzaken van de relatief hoge economische groei in de afgelopen periode. In de periode 1996-2001 groeide bijvoorbeeld het aantal arbeidsplaatsen in de stuwende sectoren met 4,5%, tegen een landelijk gemiddelde van 3,2%.

## Economisch perspectief

De kernopgave voor de Noordvleugel -vanuit nationaal perspectief- vormt het scheppen van randvoorwaarden voor een verdere duurzame ontwikkeling van Schiphol en de daaraan verbonden economische activiteiten (transport en distributie, zakelijke dienstverlening, internationaal toerisme). Daarnaast zijn grote inspanningen nodig voor het behoud van de diversiteit van de economische structuur in dit gebied. Bestaande en nieuwe economische activiteiten kampen met ruimtegebrek, niet alleen in Groot-Amsterdam, maar ook in de regio Utrecht. De regio moet de ruimte die gegeven wordt in de Nota Ruimte daarvoor ook echt benutten. Daarnaast moet de regio de kennisintensiteit van de economische structuur verder verhogen.

## Zuidas: toplocatie van internationale allure

In de toekomst zijn er in de Randstad, met de Noordvleugel voorop, grote kansen voor de verdere ontwikkeling van een economische structuur rond Amsterdam. Doorgroei van Schiphol en de daarmee samenhangende ontwikkeling van een toplocatie op de Zuidas staan daarbij centraal.

## Toplocaties in Europa

La Défense in Parijs, de Canary Wharf in Londen, de Potsdamer Platz in Berlijn en het Bankenviertel in Frankfurt worden beschouwd als toplocaties in Noordwest-Europa.

Kenmerken van deze toplocaties zijn:

- sterke marktvraag
- vestiging van internationale bedrijven
- uitstekende bereikbaarheid via weg en openbaar vervoer
- nabijheid van een internationaal vliegveld
- stedenbouwkundige kwaliteit
- inbedding in een dynamische internationaal georiënteerde regio
- ondersteuning door een competitief nationaal vestigingsklimaat.

Deze toplocaties geven meerwaarde aan het nationale vestigingsklimaat, maar danken hun bestaan tegelijkertijd ook aan de kwaliteit van dit vestigingsklimaat.

## Potentie Zuidas

Marktpartijen zijn van mening dat de Zuidas de enige locatie in Nederland is die kan uitgroeien tot internationaal topmilieu.<sup>49</sup>

De Noordvleugel van de Randstad behoort samen met de regio's München en Frankfurt, Brussel, Parijs en Londen tot de regio's met de sterkste concentraties van werkgelegenheid in Noordwest-Europa. De afgelopen 10 jaar versterkte de Noordvleugel, onder andere dankzij de sterke groei van de dienstverlenende activiteiten, zijn positie in Noordwest-Europa. Ook blijken buitenlandse investeringen in Nederland grotendeels in de Amsterdamse regio neer te slaan.<sup>50</sup> In de

<sup>49</sup> CPB (2003): *Kengetalen kosten-batenanalyse project Zuidas Amsterdam*. <sup>50</sup> Ministerie van Economische Zaken (2001), *Innovatie en inkomende investeringen*; Louter (2003), *De economische hittekaart van Noordwest Europa* resp. Nederland. <sup>51</sup> Tordoir en Kleyn (2003): *Van Randstad naar Deltametropool*. <sup>52</sup> Gemeente Amsterdam (2003): *Economische Visie Zuidas*. <sup>53</sup> Kolpron (2001): *Erop of eronder*; verslag expertmeeting (2001) en CPB (2003), *Kengetalen kosten-batenanalyse project Zuidas Amsterdam*. <sup>54</sup> CPB (2003) zie hiervoor. CPB berekent op basis van geplande kantoorcapaciteit ruim 30.000 werkenden. Opgeteld bij de huidige situatie is dit ruim 50.000 werknemers.



figuur 13 GEP-prioriteiten



- |  |                          |                                 |  |
|--|--------------------------|---------------------------------|--|
| Topprojecten herstructurering bedrijventerrein | Hoofdverbindingssassen   | Hoofdverbindingssassen          | <b>PLAATSWAAM</b> Gemeente met topproject bedrijventerrein |
| Topprojecten nieuw bedrijventerrein            | Zuiderzeelijn            | Zuiderzeelijn                   | <b>PLAATSWAAM</b> Hot spot gemeente                        |
| Triple A                                       | Economische kerngebieden | <b>PLAATSWAAM</b> G 30-gemeente | Kansrijke ontwikkelingen                                   |
| Nationale Sleutelprojecten                     | Innovatie hot spots      |                                 |  |

Noordvleugel zijn de contouren van een internationaal grootstedelijke economie al duidelijk zichtbaar.<sup>51</sup> Het gebied huisvest een grote diversiteit aan economische activiteiten.

### Positie Zuidas

Internationale ondernemingen zien de Randstad als investeringslocatie met Amsterdam als centrum. Het topsegment van de markt voor kantoren (locaties) in Nederland vraagt naar locaties in Amsterdam, vooral op de Zuidas. De voornaamste huidige gebruikers van de Zuidas zijn hoogwaardige zakelijke diensten, gezondheidszorg en onderwijs. In totaal werken er nu ruim 20.000 mensen.<sup>52</sup> Sinds het midden van de jaren negentig is de Zuidas door de markt zeer gewild. Het prijsniveau op de Zuidas hoort al enige jaren tot de top in Nederland.<sup>53</sup>

In Europa staat de Zuidas op dit moment nog op het tweede echelon, maar de uitgangspositie is sterk. De Zuidas neemt een centrale plek (letterlijk en figuurlijk) in het verkeersnetwerk van de Noordvleugel in. Aansluiting op het hoofdwegennet, het spoorwegennet (komst van HSL-station), het metronet

(nieuwe Noord-Zuid-lijn) en de luchthaven Schiphol is goed. Daarnaast is er op de Zuidas nog een forse ontwikkelingsruimte, waardoor het gebied sterk aan kwaliteit kan winnen. Internationaal gezien is het kostenniveau voor gebruikers laag. De nabijheid van het historische stadscentrum is vanuit internationaal oogpunt ook aantrekkelijk. Geplande verbeteringen als functiemenging en hoogwaardige kwaliteit van gebouwen en openbare ruimte zorgen voor een hogere gebiedskwaliteit. In de toekomst zouden er 50.000 mensen kunnen werken op de Zuidas.<sup>54</sup>

Keerzijde is echter de slechte bereikbaarheid van de Zuidas met de auto. Dit kan gevolgen hebben voor de verdere ontwikkeling. Ook is de concurrentie vanuit het buitenland sterk. Dit geldt voor aspecten als internationale specialisatie, hoge gebiedskwaliteit, nabijheid tot Europese markten, hooggekwalificeerd personeel en goede luchthavens.<sup>55</sup>

Tabel 4: Economische prioriteiten Noordvleugel Randstad (inclusief Utrecht)

Thema	Project / Programma	Doelstelling
Bedrijventerreinen (Topprojecten)	Waarderpolder (Haarlem), Coen- en Vlothaven (Amsterdam), Kanaaloeverzone (Zaanstad), IJmond Noord (Beverwijk/Velsen), Lage Weide (Utrecht)	Herstructurering
	Westrandzone (Amsterdam), Kanaaloeverzone (Zaanstad), Wijkmeerpolder (Zaanstad/Beverwijk), Zoekgebied Haarlemmermeer (Haarlemmermeer), A6-A27 (Almere)	Nieuwe aanleg
Bereikbaarheid en mainports	A2, A4, A1-A6-A9 knelpunten	Versneld oplossen van knelpunten/ wegnemen congestie op Triple A en verbinding Almere
	Zuidas	Ontwikkeling gebied tot een internationaal concurrerende toplocatie
	Mainportvisie Schiphol	Langetermijnontwikkeling binnen milieuranvoorwaarden
Stadseconomie	Amsterdam, Utrecht, Haarlem, Zaanstad, Amersfoort, Alkmaar, Lelystad	Stimulering stedelijke economie
Innovatie	Verbreden en verbinden regionale innovatieactiviteiten (Kenniskring Amsterdam en UNIE Utrecht, programma Noord-Holland).	Versterken en beter benutten van het innovatiepotentieel
Structuurfondsen / regionaal beleid	D1 (phasing-out) Flevoland 2000-2006	Versterken van economische structuur
	D2 programma's grote steden (Urban) 2000-2006: Amsterdam	Versterken van stedelijke economie
Toerisme	Voorselectie Pilot Kustplaats (Zandvoort) Interreg 3A programma's 2000-2006: Euregio en Rijn-Waal	Kwaliteitsimpuls van badplaatsen in Nederland

<sup>55</sup> BCI (2003); *Economische Visie Zuidas*.



### **Dokmodel of dijkmodel?**

Marktpartijen (beleggers, vastgoedontwikkelaars en eventuele (kantoor)gebruikers) drukken een zwaar stempel op de kwaliteit van de locatie. Voor gebruikers die hechten aan hoge kwaliteit van openbare ruimte en gebouwen heeft het dokmodel de voorkeur boven het dijkmodel. Voor marktsegmenten die daar minder waarde aan hechten is vooral een goede bereikbaarheid van belang. Het verschil in gebiedskwaliteit tussen het dijk- en dokmodel zit vooral in de soort marktvraag en de kwaliteit van de openbare ruimte.

### **Uitdagingen**

Als er geen maatregelen worden genomen zullen de autonome economische en demografische groei in het gebied, samen met de potentiële groei van het aantal passagiers op Schiphol van 40 miljoen naar 80 miljoen, leiden tot grote problemen op het gebied van de bereikbaarheid. Om de functie van 'internationale draaischijf' te kunnen behouden en versterken moet Schiphol verder groeien. Op termijn zal daar een nieuwe luchthavenconfiguratie voor nodig zijn. In samenhang daarmee moet het Nieuwe Sleutelproject Zuidas een internationale toplocatie worden. Nieuwe woon- en werklocaties vragen om ingrijpende ruimtelijke besluiten. Alleen al voor de luchthaven zelf is veel ruimte nodig (vanwege geluid en veiligheid). Daarnaast vraagt goede en tijdige ontsluiting van locaties als Almere om ruimte. Ook de regio Utrecht moet zijn positie als 'nationale draaischijf' en zijn ligging op het kruispunt van A2 en A12 verder benutten door het bieden van voldoende werklocaties. Verder moet de regio zich ook inspannen om de economische potenties als 'hot spot' op innovatiegebied te benutten. Bij dat alles is moet de leefomgeving aantrekkelijk en veilig zijn en blijven; in het buitengebied, maar ook in de steden. Dit is niet alleen van belang voor het internationale vestigingsklimaat, maar bijvoorbeeld ook voor het internationale toerisme. Door zware

concurrentie uit de nieuwe lidstaten en omdat Nederland op dit gebied achter loopt, staat dat toch al onder druk.

## **4.5 Zuidvleugel Randstad: werken aan nieuw economisch elan**

### **Zuid-Holland**

De Zuidvleugel (Zuid-Holland) beslaat 9% van het landoppervlak van Nederland. Het aandeel in de nationale stuwende werkgelegenheid is 19%. In de Zuidvleugel van de Randstad zijn twee dominante kernen: Rotterdam en Den Haag. Daarnaast zijn er werkgelegenheidsconcentraties in het Westland, de Drechtsteden en de Oude-Rijnzone Katwijk-Leiden-Alphen. Een aanzienlijk deel van Zuid-Holland is in de Nota Ruimte onder de titel 'Zuidvleugel' aangemerkt als economisch kerngebied.

### **Meer dan alleen de haven**

In de Rijnmond blijft het havenindustriële complex van groot economisch belang, ook als vestigingsvoorwaarde voor zakelijke diensten, die samenhangen met de haven. Het economische gewicht van andere activiteiten (zakelijke dienstverlening) in dit gebied neemt echter toe. De overige kernen hebben hun eigen economische zwaartepunten. Den Haag kent naast zakelijke dienstverlening en de publieke sector een internationaal juridisch cluster en toeristische activiteiten (stad en kust). Leiden timmert aan de weg met een van de grootste bioscienceparks van Europa. In het Westland en de bollenstreek is de agrosector dominant. De scheepsbouw is goed vertegenwoordigd in de Drechtsteden. De baggerindustrie is zelfs internationaal concurrerend.

### **Kennis**

De Zuidvleugel herbergt gerenommeerde kennisinstellingen als de TU-Delft, de Erasmus Universiteit, de Rijksuniversiteit Leiden, het TNO en de planbureaus in Den Haag. De provincie

<sup>56</sup> Provincie Zuid-Holland (2002): *Programma Kennisinfrastructuur*.

Zuid-Holland wil met de Kennisalliantie Zuidvleugel de samenwerking tussen deze kennisinstellingen en bedrijven versterken. Door die concentratie van kennisinstellingen heeft Zuid-Holland na Noord-Brabant de grootste totale R&D-uitgaven (publiek en privaat).

#### **Programma Kennisinfrastructuur voor de Zuidvleugel van de Randstad<sup>56</sup>**

Het programma Kennisinfrastructuur maakt deel uit van een bredere investeringsstrategie gericht op het stimuleren van de kenniseconomie in de Zuidvleugel. Dit programma is opgezet omdat de Zuidvleugel, ondanks het feit dat op veel terreinen kennis aanwezig is op internationaal (top)niveau, te maken heeft met een achterblijvende en eenzijdige economische ontwikkeling. Uitwerking vindt plaats via vier strategieën: Koploper in kennis en innovatie, Kennisboulevard A13, Leren om te werken en Platform Kennisinfrastructuur.

#### **Economische prestaties: lager dan het gemiddelde**

In de periode 1996-2000 groeide het aantal arbeidsplaatsen in de stuwende sectoren met 2,1%, tegen een landelijk gemiddelde van 3,2%. Door automatisering en verdringings-effecten neemt het relatieve werkgelegenheidsbelang van de traditionele sectoren (haven en industrie) af. Door de sterke arbeidsproductiviteitsgroei geldt dit overigens niet voor het aandeel in de toegevoegde waarde. Tegelijkertijd komen nieuwe sectoren niet snel genoeg van de grond om de werkgelegenheidssituatie te verbeteren. Ook aan de aanbodkant van de arbeidsmarkt ligt een probleem: de kwaliteit van het arbeidsaanbod sluit onvoldoende aan op de behoefte van het bedrijfsleven. Dat heeft onder andere te maken met het groeiende aandeel van de relatief laaggeschoolde allochtone beroepsbevolking. Een andere oorzaak is het feit dat technische opleidingen onder jongeren niet erg populair zijn.

#### **Economisch perspectief: nieuw economisch elan**

Vanuit nationaal perspectief blijft investeren in de potenties van de mainport Rotterdam urgent. Vooral in de dienstverlening rondom de haven valt winst te behalen op het gebied van de werkgelegenheid. Veel van de economische baten en industriële werkgelegenheidseffecten van de haven komen op andere plekken in het land terecht. Voor de regionale economie van West-Nederland zelf is uiteraard meer nodig dan alleen investeren in de mainport. De Zuidvleugel moet aan de ene kant de huidige sterkten op peil houden, aan de andere kant moet in dit gebied de productiestructuur worden versterkt. Dat kan door productie en diensten meer op elkaar te laten aansluiten en door het vestigingsklimaat aantrekkelijker te maken voor kennisintensieve bedrijven en burgers. Het scheppen van kansen voor de stuwende zakelijke dienstverlening heeft ook nog een gunstig neveneffect: het levert veel banen op in laaggeschoolde verzorgende diensten zoals de schoonmaakbranche, catering en beveiliging.

#### **Uitdagingen**

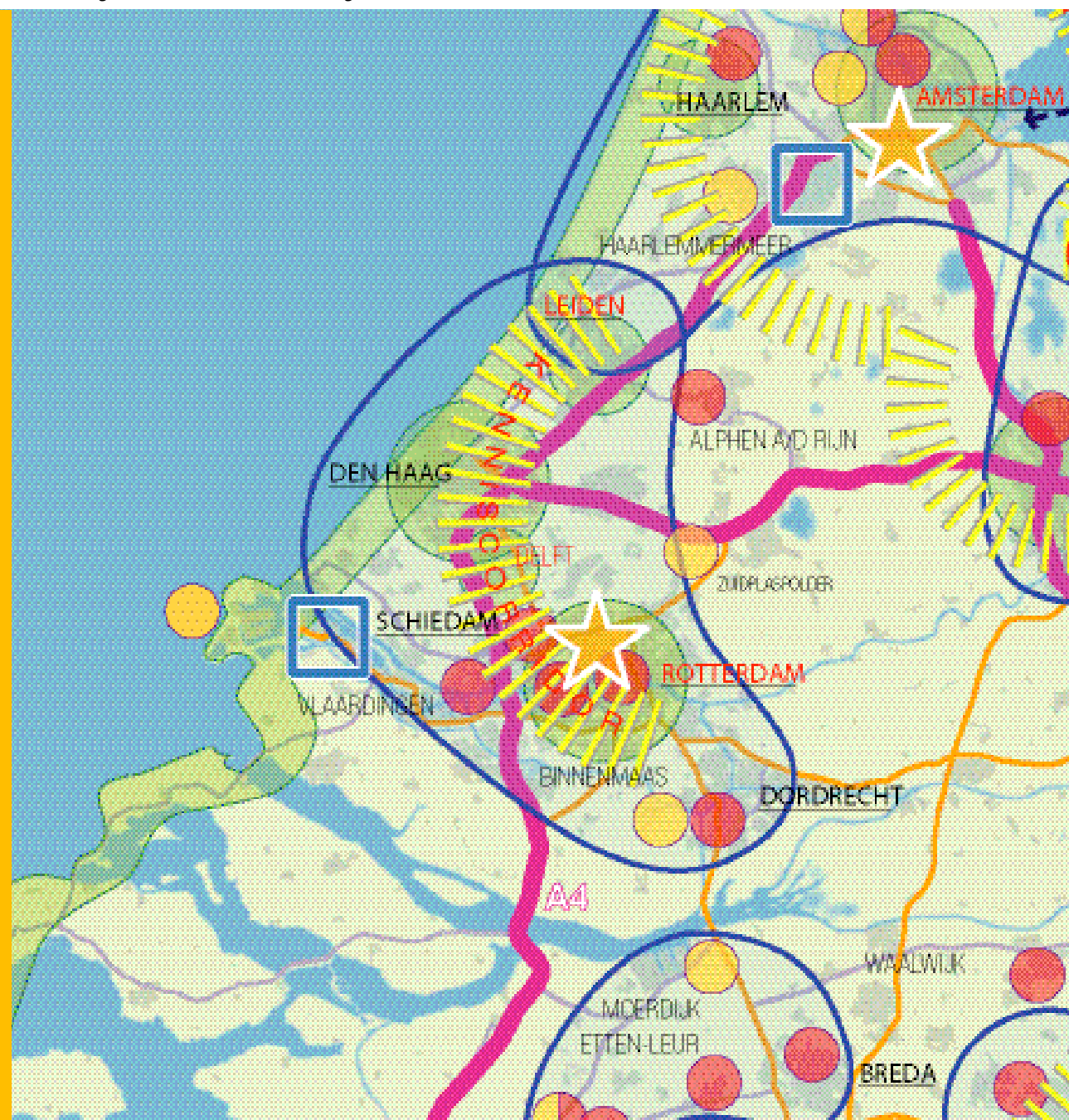
Er is in de Zuidvleugel nauwelijks ruimte voor nieuwe economische activiteiten. Het havengebied zelf is ook bijna vol; dat komt onder andere door schaalvergroting in de containersector. Voor de Rotterdamse haven is snelle besluitvorming over de aanleg van een Tweede Maasvlakte daarom van groot belang. Het kabinet heeft onlangs een bestuursakkoord gesloten met de regio over een bijdrage van 1,4 miljard euro in de aanleg van de Tweede Maasvlakte, natuurcompensatie en verbetering van leefbaarheid. Als in 2006 blijkt dat er voldoende belangstelling van bedrijven is om zich op de Maasvlakte te vestigen wordt gestart met de aanleg.









Er moet ook ruimte komen voor bedrijvigheid, die met de haven samenhangt. Een bedrijventerrein in de Hoeksche Waard kan daarbij uitkomst bieden.<sup>57</sup> Daarmee ontstaat extra

<sup>57</sup> CPB (1999), *Bedrijfslocatiemonitor*. Hieruit blijkt in het hoogste economische groeiscenario voor Groot Rijnmond (waaronder Hoeksche Waard) een verwacht ruimtetekort in de periode 1998-2020 van 500 ha (excl. zeehavens).



figuur 14 Prioriteiten Zuidvleugel: Werken aan nieuw economisch elan



- |   |  |   |                          |   |  |
|---|--|---|--------------------------|---|--|
|  | Topprojecten herstructurering bedrijventerrein |  | Hoofdverbindingssassen   |  | Hoofdverbindingssassen                   |
|  | Topprojecten nieuw bedrijventerrein            |  | Zuiderzeelijn            | <b>PLAATSWAAM</b>   | G 30-gemeente                            |
|  | Triple A                                       |  | Economische kerngebieden | <b>PLAATSWAAM</b>   | Gemeente met topproject bedrijventerrein |
|  | Nationale Sleutelprojecten                     |  | Innovatie hot spots      | <b>PLAATSWAAM</b>   | Hot spot gemeente                        |



## Rotterdam CS: vliegwiel voor de regio

Rotterdam CS is een van de zes nieuwe sleutelprojecten in Nederland. De ontwikkeling van dit gebied tot een toplocatie kan een vliegwieleffect hebben en het (inter)nationale imago van de regio een positieve impuls geven. Door de ligging bij de Mainport Rotterdam en de komst van de HSL kan de ontwikkeling van Rotterdam CS een unieke bijdrage leveren aan de economische structuurverbreding en het woon-/vestigingsklimaat in de Rotterdamse regio en de Zuidvleugel. Rotterdam CS moet dan wel kwalitatief hoogwaardig worden ontwikkeld, zowel qua voorzieningen, woningen als kantoorlocaties. Alleen dan kan het werken als 'vliegwiel' voor de regio. Interessante doelgroepen voor het kantooraanbod zijn vooral zakelijke dienstverlening die aansluit bij de (inter)nationale oriëntatie van Rotterdam -het petrochemische en logistieke duster- en nationale (productie-) hoofdkantoren

economische spin-off van de haven. Ook de geplande werklocaties in de Zuidplaspolder bieden een oplossing voor de schaarste aan bedrijventerreinen in Zuid-Holland. In Leiden levert de ontwikkeling van het gebied Leeuwenhoek/Rijnfront voor het lifesciencecluster grote mogelijkheden op. Daarnaast biedt de ontwikkeling van de kennisboulevard (Delft/Technopolis en Rotterdam/Schieveen) potenties voor innovatieve bedrijvigheid. De provincie moet de ontwikkeling van deze terreinen nauwkeurig op elkaar afstemmen. De Zuidvleugel heeft ook een flinke herstructureringsopgave

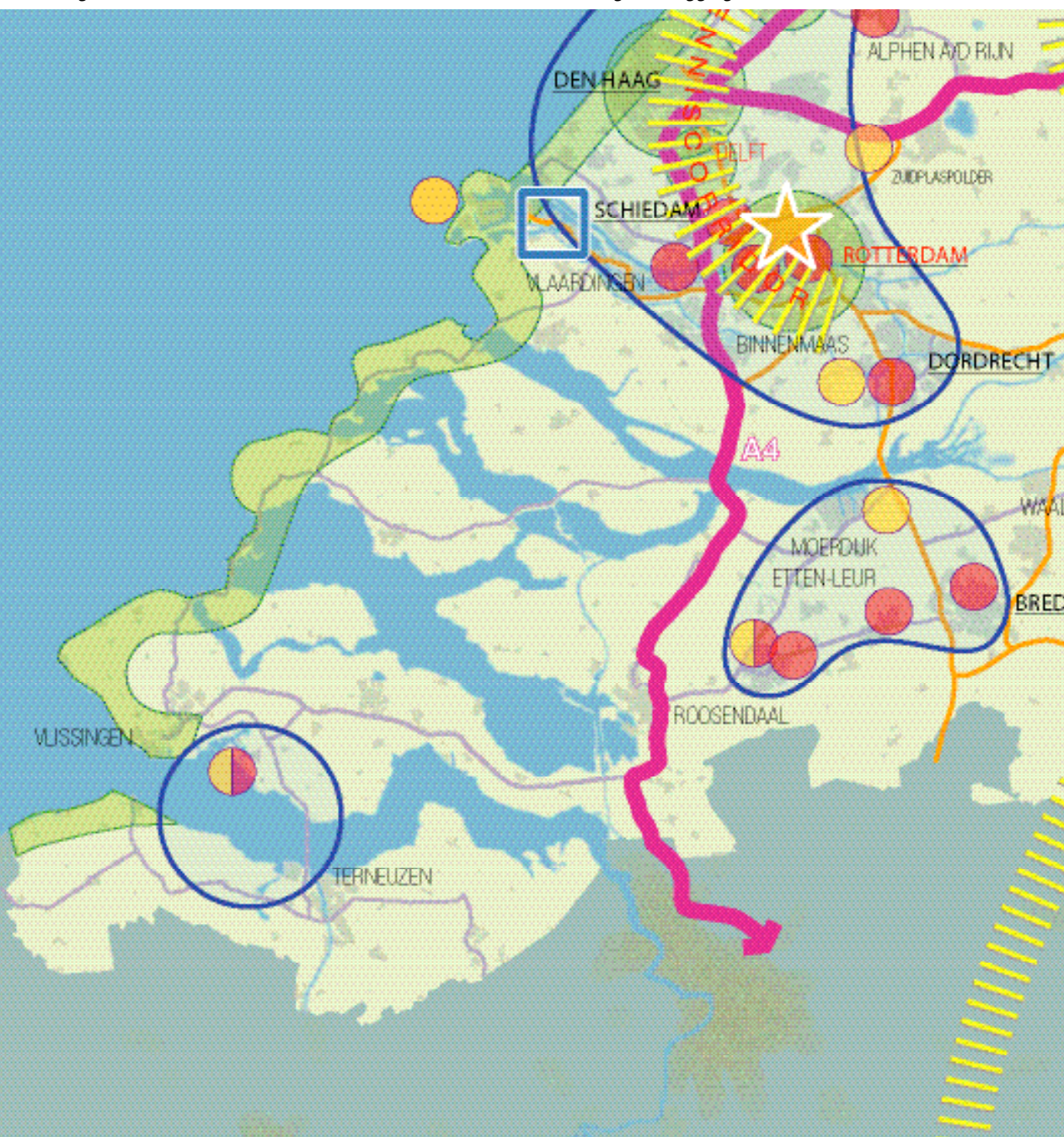
in het Rijnmond-gebied, de Oude Rijn-zone en Dordrecht. De bereikbaarheid van de Zuidvleugel staat onder druk. Daarom zijn investeringen in knelpunten en ontbrekende schakels in het hoofdwegennet op de A4 (Midden-Delfland, Hoogvliet-Klaaswaal) en de A12 (Zoetermeer-Woerden) en het onderliggende wegennet wenselijk. Het kabinet zal binnenkort, na integrale afweging, besluiten nemen over de prioriteit van deze maatregelen. Vooral in Rijnmond vinden veel inwoners het woon- en leefklimaat van onvoldoende kwaliteit. Daarnaast zijn er










Tabel 5: Economische prioriteiten Zuidvleugel Randstad

Thema	Project / Programma	Doelstelling
Bedrijventerreinen (Topprojecten)	Stadshavens (Rotterdam), Bestaand Rotterdams Gebied, Rechter Maasoever (Schiedam, Vlaardingen), Spaanse polder (Rotterdam) Zeehaven Dordrecht, Oude Rijnzone (Leiden, Alphen aan de Rijn)	Herstructurering
	Tweede Maasvlakte (Rotterdam), Zuidplas (Driehoek Rotterdam, Zoetermeer, Gouda), Binnenmaas (Hoeksche Waard), Bio Sciencepark Leeuwenhoek/Rijnfront (Leiden/Oestgeest), Technopolis/Schieveen (Delft/Rotterdam)	Nieuwe aanleg
Bereikbaarheid en mainports	Project Mainport Rotterdam	Maximale spin-off 2e Maasvlakte voor nationale economie, in combinatie met verbetering kwaliteit leefomgeving
	NSP Rotterdam Centraal Aanpak knelpunten en ontbrekende schakels op A4	Ontwikkeling stationsgebied tot toplocatie van wonen en werken Verbetering verbinding tussen mainports en tussen Noord- en Zuidvleugel van de Randstad.
Stadseconomie	Rotterdam, Den Haag, Leiden, Dordrecht, Schiedam	Stimulering stedelijke economie
Innovatie	Kennisboulevard (Technopolis/Schieveen/Rijnfront/Leeuwenhoek)	Versterken en beter benutten van het innovatiepotentieel
Toerisme	Voorselectie Pilot (Noordwijk)	Kwaliteitsimpuls van badplaatsen in Nederland
Structuurfondsen	D2 Rotterdam en Den Haag	Versterken van stedelijke economie



figuur 15 Prioriteiten Zuidwest-Nederland: Profiteren van strategische ligging



- |  |  |  |
|--|--|--|
|  Topprojecten herstructurering bedrijventerrein |  Hoofdverbindingssassen   |  Hoofdverbindingssassen |
|  Topprojecten nieuw bedrijventerrein            |  Zuiderzeelijn            | <b>PLAATSDAAM</b> G 30-gemeente  |
|  Triple A                                       |  Economische kerngebieden | <b>PLAATSDAAM</b> Gemeente met topproject bedrijventerrein   |
|  Nationale Sleutelprojecten                     |  Innovatie hot spots      | <b>PLAATSDAAM</b> Hot spot gemeente  |

grote sociaal-economische problemen zoals de relatief hoge structurele werkloosheid. Om ervoor te zorgen dat mensen weer graag in dit gebied wonen en werken moeten het woonaanbod en het leefklimaat flink worden verbeterd. Om de arbeidsmarkt beter te laten werken moeten er maatregelen komen aan de aanbod- en vraagkant. De komst van de HSL biedt een goede aanleiding tot ontwikkeling van het stationsgebied in Rotterdam. Daardoor ontstaan unieke kansen om diversificatie van de economie te stimuleren. Den Haag moet door gerichte acquisitie zijn positie als internationaal juridisch centrum benutten en versterken en meer internationaal toerisme aantrekken (kust, cultuur, congressen). Tenslotte moet heel Zuid-Holland de economische mogelijkheden van de concentratie van gerenommeerde kennisinstellingen en opleidingen in de Zuidvleugel beter benutten.

#### **4.6 Zuidwest-Nederland: profiteren van strategische ligging**

##### **Zeeland en West-Brabant**

Zuidwest-Nederland omvat het gebied tussen de mainports Rotterdam en Antwerpen, grofweg Zeeland en West-Brabant. Dit gebied neemt 9% van het landoppervlak van Nederland in. Het aandeel in de nationale stuwende werkgelegenheid is 6%. Het gebied kent een sterke Noord-Zuid oriëntatie. De economische relaties met de regio's Rotterdam en Antwerpen zijn sterker dan de relaties met Midden- en Oost-Brabant. Vlissingen, Terneuzen, Moerdijk en Bergen op Zoom zijn belangrijke centra voor overslag en chemische productie. Breda is het regionale centrum van West-Brabant. De Nota Ruimte heeft twee gebieden aangemerkt als economisch kerngebied: de A16-A4-zone in West-Brabant met Breda als centrum en de Zeeuwse Sloehaven-kanaalzone. De Sloehaven-kanaalzone is van nationale economische betekenis vanwege de twee diepzeehavens (Vlissingen en Terneuzen) met uitstralingseffecten naar de rest van Nederland, de kapitaal-

intensieve industrie met een hoge toegevoegde waarde, en de strategische ligging tussen Rotterdam en Antwerpen. De regio is daardoor een aantrekkelijke vestigingslocatie voor havengerelateerde en logistieke bedrijvigheid.

##### **Productiestructuur**

Het vestigingsklimaat in dit gebied is gunstig voor logistieke dienstverleners en internationaal georiënteerde bedrijven in de chemie en de voedings- en genotmiddelenindustrie. Veel bedrijven profiteren van de ligging aan diep vaarwater. De Zeeuwse kust is een belangrijke internationale toeristische trekpleister. Het gebied heeft slechts een paar kennisinstellingen.

##### **Economische prestaties: iets onder het gemiddelde**

Net als in de Zuidvleugel van de Randstad lagen de afgelopen jaren de economische prestaties in dit gebied iets onder het landelijk gemiddelde. Dit was vooral het geval in Zeeland. De prestaties van West-Brabant lagen ongeveer op het landelijk gemiddelde.

##### **Economisch perspectief**

Beter profiteren van de strategische ligging kan dit gebied nog steeds economische kansen bieden. Zuidwest-Nederland zou daarom moeten mikken op de vestiging van bedrijven die belangrijke relaties met de havens onderhouden. Andere mogelijkheden om de productiviteit van deze regio te vergroten liggen in het versterken van de relaties van het midden- en kleinbedrijf met grote internationale bedrijven en het verbeteren van de kwaliteit van toeleveranciers.

##### **Uitdagingen**

Genoeg ruimte bieden aan bedrijven in de procesindustrie, logistiek en havengerelateerde bedrijvigheid;<sup>58</sup> dat is een belangrijke opgave voor deze regio. Met Moerdijkse Hoek willen het rijk en de regio daar onder andere op inspelen. Ook de Kanaalzone is een geschikte plek voor bedrijven met

<sup>58</sup> CPB (1999), *Bedrijfslocatiemonitor*. Hieruit blijkt in het hoogste economische groeiscenario voor West-Brabant een verwacht ruimtetekort in de periode 1998-2020 van 840 ha (excl. zeehavens).



**Tabel 6: Economische prioriteiten Zuidwest-Nederland**

Thema	Project / Programma	Doelstelling
Bedrijventerreinen (Topprojecten)	De Krogten, Emer en Hintelaken (Breda) Borchwerf en Majoppeveld (Roosendaal), Vosdonk (Etten-Leur), Kanaalzone-Sloehaven (Vlissingen, Terneuzen)	Herstructurering
	Moerdijkse Hoek (Moerdijk) Borchwerf (Roosendaal) Kanaalzone-Sloehaven (Vlissingen, Terneuzen)	Nieuwe aanleg
Bereikbaarheid en mainports	A4-zuid (Dinteloord-Bergen op Zoom) en verbinding Terneuzen-Gent	Verbeteren verbinding Rotterdam-Antwerpen; verminderen druk op A16; ondersteunen ontwikkeling Kanaalzone
	Goederenspoorlijn Roosendaal - Antwerpen (VERA) en Sloelijn	Verbeteren verbinding Rotterdam-Vlissingen-Antwerpen
Stadseconomie	Breda	Stimulering stedelijke economie
Toerisme	Voorselectie pilot (Cadzand)	Kwaliteitsimpuls van badplaatsen in Nederland
Structuurfondsen/Regionaal beleid	Interreg Benelux Middengebied en Interreg Scheldemond	Grensoverschrijdende samenwerking bevorderen
ROM's	Brabantse Ontwikkelingsmaatschappij	Regionaal economische ontwikkeling bevorderen (o.a. VIP, Make-It en Human Health)

bijzondere vestigingseisen zoals hoge milieucategorieën, grote kavels, multimodale ontsluiting, en diep vaarwater. Een andere belangrijke opgave is de verbetering van verbindingen tussen de havens en het achterland.

#### **Moerdijkse Hoek biedt bedrijven ruimte**

Moerdijkse Hoek is een van de grootste bedrijventerreinen die in Nederland op dit moment in voorbereiding zijn. Het gaat in eerste instantie om een terrein van ca. 600 ha voor de periode tot 2020. Daarmee wordt aan een belangrijk deel van de totale behoefte aan bedrijventerreinen in West-Brabant voldaan. Moerdijkse Hoek is een uitbreiding van het bestaande bedrijventerrein Moerdijk (o.a. Shell), in en rondom de oksel van de A16 en de A17. Het terrein is vooral bedoeld voor bedrijven in hoge milieucategorieën die behoefte hebben aan grote kavels en verschillende vervoersmodaliteiten (diep vaarwater, spoor en autosnelweg).

#### **4.7 Zuidoost-Nederland: naar een technologische topregio**

Onderdeel van een grensoverschrijdende regio Zuidoost-Nederland omvat Midden- en Oost-Brabant en Limburg.

Het gebied neemt 17% van het landoppervlak van Nederland in. Het aandeel in de nationale stuwende werkgelegenheid is 19%. Het gebied is onderdeel van een grensoverschrijdende economische regio, waartoe ook Belgisch Limburg (Hasselt-Genk), Leuven en de regio's rond Aken en Luik behoren. Zuidoost-Brabant met de A2-zone en Venlo zijn in de Nota Ruimte aangemerkt als economisch kerngebied. Venlo ligt weliswaar niet in het nationaal stedelijk netwerk Brabantstad, maar is een belangrijke logistieke schakel tussen de mainports, Zuidoost-Brabant en Duitsland. Daarnaast is Tilburg aangemerkt als economisch kerngebied. Het is de zesde stad van Nederland en levert met de Katholieke Universiteit Brabant een bijdrage aan de positie van de regio Eindhoven/Zuidoost-Brabant als nationale Brainport.

#### **Relatief veel industrie**

Vergeleken met het landelijk gemiddelde biedt de industrie in dit gebied veel werkgelegenheid. Er zijn concentraties in de voedings- en genotmiddelenindustrie en agribusiness (Noord-Oost Brabant-Venlo), de metaal- en elektronica-industrie (zwaartepunt in Eindhoven), de chemische en farmaceutische industrie (Sittard-Geleen, Oss) en de autoindustrie in Zuid-

### **Pilot Eindhoven-Leuven-Aken: kansen voor grote en kleine bedrijven**

Grensoverschrijdende samenwerking en strategieontwikkeling is een van de benaderingen om de concurrentiepositie van Europa langs de lijnen van de Lissabon-agenda te verbeteren. De kennisdriehoek Eindhoven-Leuven-Aken biedt op dit gebied grote kansen, zowel voor versterking van het innovatiepotentieel van de grote spelers, als voor versterking van de positie van het midden- en kleinbedrijf. Dit vraagt om voldoende cohesie, sterke interacties tussen de grote kennisspelers, een duidelijk imago voor de regio en bereidheid van de diverse bestuurslagen om de samenhang, de infrastructuur en de dynamiek van de regio verder te versterken.

#### **Strategische overwegingen**

- Niet aflatende druk om productie te verplaatsen, met als gevolg verbreding en verspreiding van value chains;
- Toenemende druk op toeleveranciers om schaal en competenties te vergroten en om research- en ontwikkelingsactiviteiten te verplaatsen;
- De noodzaak tot het 'openen' van het industriële research- en ontwikkelingsproces: het is steeds harder nodig partners erbij te betrekken. Ook ontstaat steeds meer synergie tussen verschillende technologische competenties.

#### **Belangrijke kenmerken van de ELA-driehoek**

- Concentratie, vooral in Nederland, van een aantal internationaal georiënteerde en kennisintensieve bedrijven (Philips, ASML, Océ en DSM). Deze bedrijven behoren bovendien tot de top-10 van bedrijven met de hoogste R&D-uitgaven in Nederland.
- Concentratie van internationaal gerenommeerde kennis- en researchinstututen in de gehele driehoek. Een concentratie van maakindustrie, elektronica-gerelateerde en automotieve industrie, plus een sterke chemiepoot.
- In technologiecompetenties duidelijke concentraties op ICT, Electronica en Optica, Microsystemen en Nanotechnologie, Mechatronica, Productie- en Fabricagetechnologie, en Digitale media.

Oost Brabant en Zuid-Limburg. Vanwege de ligging op de Oost-Westas biedt deze regio ook uitstekende vestigingsvoorwaarden voor logistieke bedrijven, met concentraties in Tilburg en vooral Venlo.

#### **Publieke en private R&D**

Het gebied in en rond Eindhoven kent een hoge concentratie van publieke en private R&D. Denk aan de TU Eindhoven, TNO en de High Tech Campus. Zuid-Limburg heeft een eigen universiteit en heeft voordeel van de uitstraling van de Technische Hochschule in Aachen en de Universiteiten in Luik en Hasselt (Life Sciences). Tilburg heeft met de

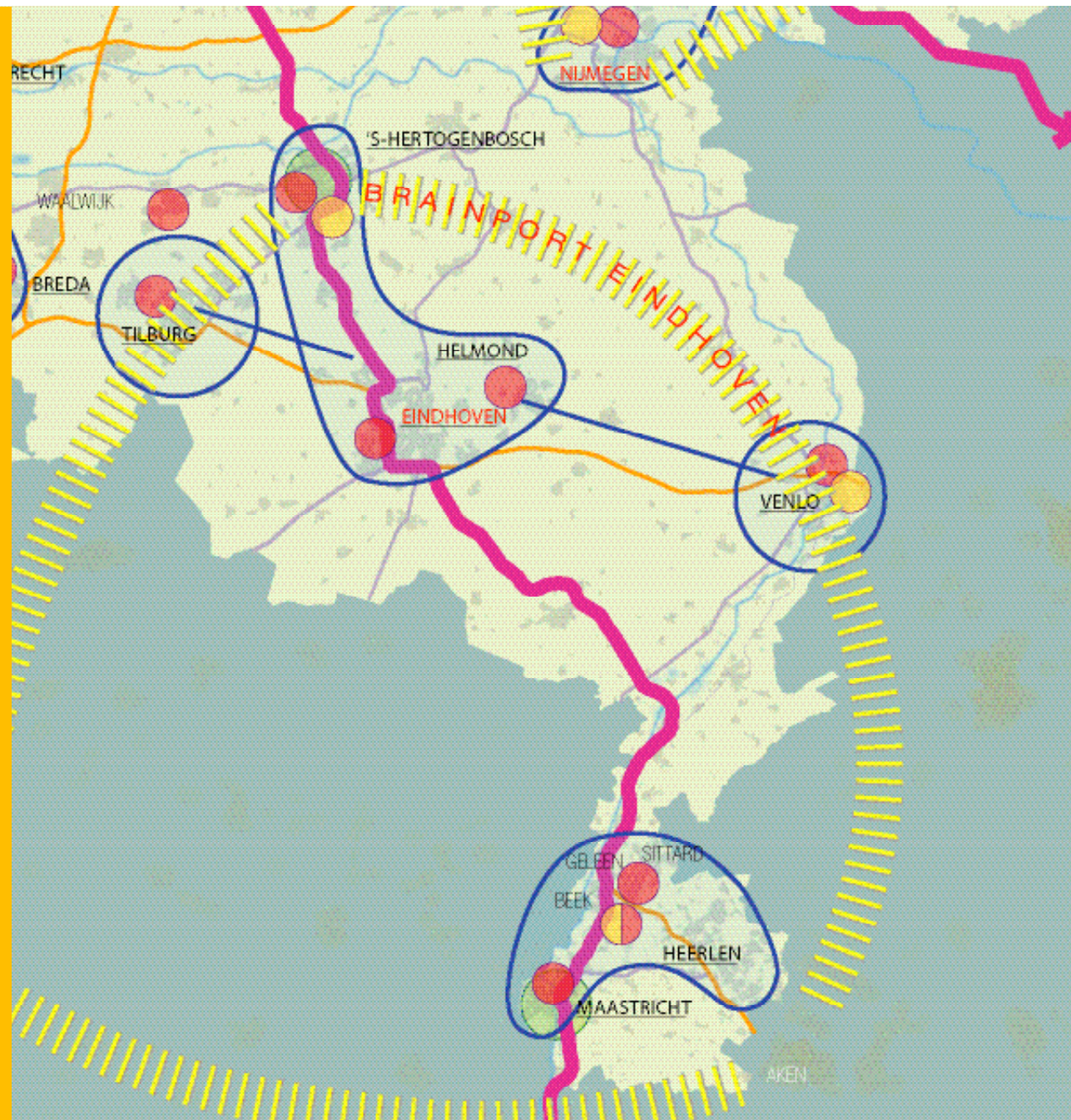
Katholieke Universiteit Brabant een eigen kennisinstelling. In Venlo, Sittard/Geleen en 's-Hertogenbosch/Oss vinden we veel private R&D.








#### **Economische prestaties: gemiddeld**

De groeicijfers van dit gebied lagen in de afgelopen periode ongeveer op het landelijk gemiddelde. Vooral de industrie groeide bovengemiddeld. Deze laatste trend zien we al langer. Sinds 1973 is het landelijke aandeel van deze regio in de industriële werkgelegenheid geleidelijk toegenomen van 25,3 % naar 28,6%.



figuur 16 Prioriteiten Zuid-Oost Nederland: Naar een technologische topregio



- |  |  |   |                        |                   |  |
|--|--|---|------------------------|-------------------|--|
|  | Topprojecten herstructurering bedrijventerrein |  | Innovatie hot spots    | <b>PLAATSWAAM</b> | G 30-gemeente                            |
|  | Topprojecten nieuw bedrijventerrein            |  | Hoofdverbindingssassen | <b>PLAATSWAAM</b> | Gemeente met topproject bedrijventerrein |
|  | Toerisme                                       |  | Zuiderzeelijn          | <b>PLAATSWAAM</b> | Hot spot gemeente                        |
|  | Economische kerngebieden                       |   |                        |                   |  |

## Economisch perspectief:

### verdere uitbouw van technologische topregio

Het verder uitbuiten van de sterke technologische positie biedt de economische ontwikkeling van Zuidoost-Nederland bijzondere kansen. Dit gebied moet kiezen voor hoogwaardige industrie. Het is van belang dat de relaties met Vlaanderen en Duitsland verder worden ontwikkeld, zowel op het gebied van kennisuitwisseling als voor afzetpotenties. Daarnaast is de uitbouw van logistieke activiteiten in Venlo kansrijk.

De herstructurering van landelijke gebieden in Oost-Brabant en Noord-Limburg zal op termijn aanpassingen van het bedrijfsleven in de agribusiness vergen.

### Uitdagingen

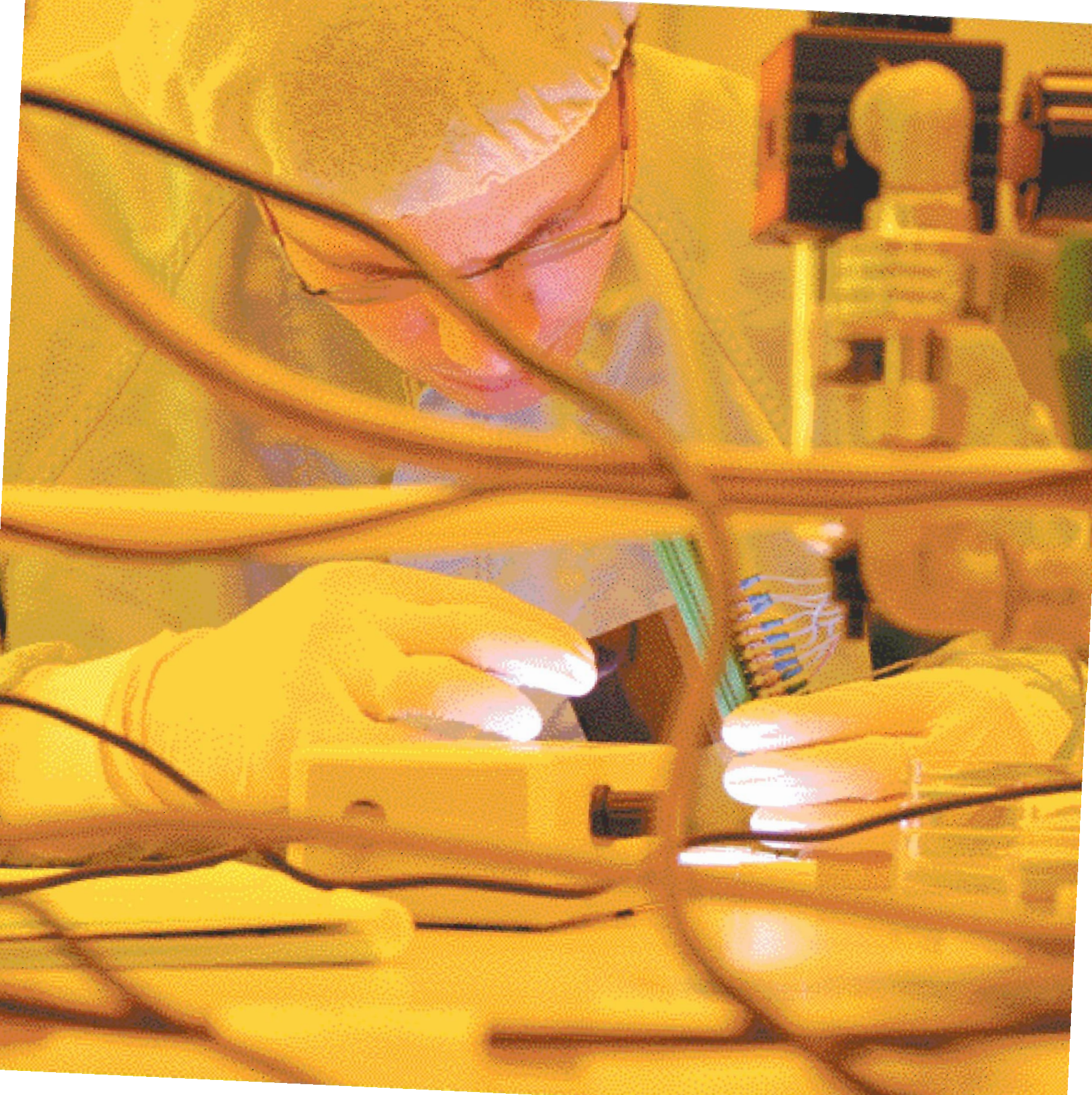
Het gebied heeft potenties voor hoogwaardige kennisintensieve industrie, maar de internationale concurrentie wordt steeds scherper. Daardoor is een blijvend sterke positie van een brainport Eindhoven niet vanzelfsprekend. Dit gebied

heeft een internationaal aantrekkelijk vestigingsklimaat voor kennisinstellingen nodig. Ook moet er meer (ook grensoverschrijdende) samenwerking komen tussen kennisinstellingen. De toepassing van technologische kennis in het bedrijfsleven kan verder verbeteren. Een aantal knelpunten staat verdere versterking van de technologische positie van dit gebied in de weg. Zo is er een nijpend tekort aan technisch personeel. Dat tekort valt op het moment niet zo op, vanwege de tijdelijke conjuncturele neergang. Als er echter geen verbetering komt in het aanbod van technisch geschoold personeel kan dat het vertrek van sleutelindustrieën tot gevolg hebben. Eindhoven heeft last van een gebrek aan grootstedelijke uitstraling. Daardoor kan het moeilijk hooggeschoold personeel aantrekken. De groeiende congestie op de A2, vooral rond Eindhoven, vormt een bedreiging voor de bereikbaarheid van het gebied.

Tabel 7 : Economische prioriteiten Zuidoost-Nederland

Thema	Project / Programma	Doelstelling
Bedrijventerreinen (Topprojecten)	Loven, Kanaalzone en Kraaiven (Tilburg); Rietvelden, De Vutter en Ertveld (Den Bosch); Haven (Waalwijk); De Hurk, Ekkersrijt en De Kade (Eindhoven); Hoogeind (Helmond); Trade Port (Venlo); Chemelot Noord/Kampstraat/Kerensheide (Sittard/Geleen); Beatrixhaven-Zink-wit (Maastricht), Luchthaven Oost (Beek)	Herstructurering
	Kloosterstraat (Den Bosch); Trade Port Noord en Oost (Venlo); Luchthaven Oost (Beek)	Nieuwe aanleg
Bereikbaarheid en mainports	A2 Den Bosch, Eindhoven, Maastricht	Bevorderen doorstroming op belangrijkste ontwikkelingsas van Nederland
Stadseconomie	Tilburg, Den Bosch, Eindhoven, Helmond, Venlo, Heerlen, Maastricht	Stimulering stedelijke economie
Innovatie	Onder andere uitvoering Intentieovereenkomst Nederland- Vlaanderen, Pilot Eindhoven-Leuven-Aken, afstemming en versterking nationale en regionale initiatieven. (zie paragraaf 3.5)	Versterken en beter benutten van het innovatiepotentieel
Toerisme	Den Bosch en Maastricht	Bevorderen stedelijk cultuurtoerisme
Structuurfondsen/Regionaal beleid	Interreg Benelux Middengebied; Euregio Rijn/Maas; Euregio Rijn/Maas-Noord; EPD zuid-Nederland	Grensoverschrijdende samenwerking bevorderen; bevorderen economische herstructurering
ROM's	Brabantse Ontwikkelingsmaatschappij en LIOF	Regionaal economische ontwikkeling bevorderen (o.a. VIP, Make-It, Human Health en Limburg Life Sciences Triangle)







## 5 Op weg naar realisatie

### 5.1 Uitvoeringsstrategie

#### Gemeenschappelijke agenda

Verschillende belangen worden niet bij elkaar gebracht. Er is geen gezamenlijke bestuurlijke wil. Financiële middelen worden versnipperd ingezet. Dat zijn allemaal redenen waarom nog te veel projecten traag of helemaal niet van de grond komen. Wie prioriteiten werkelijkheid wil laten worden moet mensen en middelen gericht inzetten. Dat geldt voor het rijk, gemeenten, provincies en het bedrijfsleven. Met deze beleidsnotitie wil het rijk bijdragen aan een gemeenschappelijk gedragen gebiedsgerichte economische agenda.

#### Sturingsfilosofie Nota Ruimte

De sturingsfilosofie in de Nota Ruimte maakt een duidelijk onderscheid tussen de verantwoordelijkheden van het rijk en die van anderen. Het rijk is verantwoordelijk voor de borging van de algemene basiskwaliteit in het hele land en voor bijzondere ontwikkelingen in de nationale Ruimtelijke Hoofstructuur. De delta moet op orde zijn; het rijk wil zich vooral richten op de pieken in de delta. De rijksoverheid beschikt over een breed arsenaal van instrumenten om haar verantwoordelijkheden waar te maken. Voor een aantal onderwerpen (vooral op het terrein van gezondheid, veiligheid, milieu en natuur) wordt basiskwaliteit via wetten geregeld. Vooral op die gebieden waar 'ontwikkende' in plaats van 'ordenende' vraagstukken in het geding zijn, zal het rijk andere instrumenten inzetten. De rol van het rijk kan variëren van het organiseren van bestuurlijke processen, het inbrengen van kennis en netwerken, actief 'makelen en schakelen', het wegnemen van administratieve belemmeringen tot het beschikbaar stellen van financiële middelen. De verantwoording over de uitvoering komt terug in de Uitvoeringsagenda van de Nota Ruimte.

#### Projectenveloppen

Voor gebieden waar sprake is van een complexe stapeling

strategische opgaven kiest het kabinet voor een bijzondere aanpak om de gecoördineerde rijksinzet in te vullen. Het rijk weegt in deze gebieden een selectie van inrichtingsopgaven financieel en inhoudelijk op hoofdlijnen intergraal af ("projectenvelop"). Deze aanpak is gewenst om samenhang en synergie binnen en tussen deze opgaven/projecten en hun omgeving te bewaken, respectievelijk te bevorderen. Het rijk wil in deze gebieden aansluiten bij de specifieke omstandigheden, opgaven en (bestuurlijke) dynamiek en hiervoor maatwerk leveren.

#### Maatwerk voor de economische prioriteiten

De sturingsfilosofie uit de Nota Ruimte geldt ook voor de economische prioriteiten in deze beleidsnotitie. Voor veel prioriteiten is het ministerie van Economische zaken het eerstverantwoordelijke departement. Het is voor EZ dan ook een uitdaging aan de slag te gaan om deze prioriteiten waar te maken. Naast budgettaire middelen (zie paragraaf 5.2) zal het ministerie de volgende instrumenten inzetten:

- Actief 'makelen en schakelen' tussen overheden en private partijen om de uitvoering van projecten te versnellen, om regionale initiatieven op elkaar af te stemmen of om kennisaanbod beter te laten aansluiten op de kennisvraag. Deze acties leiden in veel gevallen tot bestuurlijke afspraken, zoals het sluiten van stadsconvenanten met de dertig grote steden. Een ander voorbeeld is het initiatief van het ministerie van Economische Zaken om een regiegroep op te richten die de acties voor de technologische topregio Zuidoost-Nederland coördineert.
- Inbrengen of voortbrengen van kennis over bijvoorbeeld het oplossen van innovatiekelpunten, voorwaarden voor zorgvuldig ruimtegebruik en parkmanagement, economische trends en maatschappelijke kosten-batenanalyses. Het opzetten en uitvoeren van pilots levert ook bruikbare kennis op. Voorbeelden zijn de pilots over de toeristische kwaliteit van badplaatsen of de architectonische vormgeving



van bedrijventerreinen.

- Afstemming tussen Europese en regionale beleidsontwikkeling. Het rijk heeft een unieke positie om de beleidsontwikkeling op Europees niveau te koppelen aan gebiedsgerichte uitdagingen, bijvoorbeeld rond de Nederlandse inzet bij de Europese Structuurfondsen na 2006.

### Uitvoeringsorganisaties

Om de acties in deze notitie uit te voeren beschikt het ministerie van Economische Zaken uiteraard over de eigen organisatie, waaronder een vijftal regiokantoren. Daarnaast kunnen verschillende gelieerde organisaties meewerken aan de uitvoering. Bij de aansturing van de werkprogramma's van deze organisaties zal het ministerie van Economische Zaken uitgaan van de in deze notitie geformuleerde perspectieven en prioriteiten. Het gaat om de volgende organisaties:

- Regionale Ontwikkelingsmaatschappijen (de NOM, NV Oost, BOM en het LIOF);
- Syntens (versterken van het innovatievermogen van het Midden- en Kleinbedrijf);
- Het EZ-agentschap SenterNovem (de geïntegreerde EZ-agentschappen Senter en Novem voor de uitvoering van subsidie-, krediet- en fiscale regelingen en programma's op het gebied van technologie, energie en milieu).

In lijn met de aanbevelingen van de werkgroep IBO regionaal beleid gaat het Ministerie van Economische Zaken na op welke wijze deze organisaties door stroomlijning effectiever en efficiënter kunnen opereren. Bij de uitvoering van het beleid zal EZ ook de Kamers van Koophandel betrekken.

## 5.2 Budget

### De EZ-begroting

Via Artikel 3 van de Begroting van Economische Zaken zijn middelen beschikbaar om de acties in deze beleidsnotitie te stimuleren. Het gaat daarbij de komende jaren om gemiddeld

154 mln. euro per jaar (zie tabel 9).

- Voor bedrijventerreinen is jaarlijks circa 23 mln. euro beschikbaar. In 2004 loopt de tenderregeling bedrijventerreinen (TIPP) af. Eind 2004 komt het kabinet met een nieuwe regeling om de herstructurering van grootschalige verouderde bedrijventerreinen (Topprojecten) te stimuleren.
- Voor de Vernieuwde Toeristische Agenda is dit jaar 22 mln. euro beschikbaar. Dit bedrag neemt de komende jaren iets af tot 17 mln. euro in 2008.
- De Regionale Ontwikkelingsmaatschappijen (ROM's) worden onder andere door het ministerie van Economische Zaken

Tabel 8: Financieel overzicht ROM's per 1 januari 2004

	Geïnvesteed vermogen	Aantal ondernemingen waarin wordt geparticipeerd
NOM	89 miljoen	117
Oost NV	25 miljoen	67
BOM	23 miljoen	38
LIOF	59 miljoen	120

gefinancierd. Daarnaast is het rijk medeaandeelhouder van de ROM's. Tabel 8 geeft informatie over het geïnvesteerde vermogen van de vier ROM's per 1-1-2004.

- Het budget voor stadseconomie is nu nog ondergebracht bij het ISV-programma dat VROM coördineert. Vanaf 2005 zal EZ deze middelen rechtstreeks aan de dertig grote steden uitkeren. Voor de nieuwe convenantsperiode 2005-2009 is 162 mln. euro beschikbaar.

In het IBO regionaal beleid is gewezen op het bestaan van overlap tussen de verschillende instrumenten en wordt als optie aangegeven één budget voor gebiedsgericht economisch beleid te maken. Het kabinet neemt deze aanbeveling over en streeft ernaar om na 2006 te gaan werken met één gebiedsgericht budget voor regiospecifieke economische kansen van nationaal belang. Daarbij zal ook naar het budget voor bedrijventerreinen worden gekeken. De inzet van dit budget is een kwestie van maatwerk, waarbij het

rijk zoveel mogelijk op het realiseren van het nationaal belang zal sturen. Dit kan leiden tot een stroomlijning van het gebiedsgerichte instrumentarium, ook omwille van het verminderen van administratieve lasten voor bedrijven en overheden. Hierbij moet worden aangetekend dat over het grotesteden-beleid inmiddels afspraken zijn gemaakt tot en met 2009.

### Gebiedsgerichte neerslag van EZ-middelen

Onderstaande kaart geeft aan waar -gegeven de lopende programma's- de EZ-middelen in Nederland terechtkomen. Via het Kompas voor het Noorden en de Centrale Investeringspremiereregeling (IPR) gaat tot en met 2006 ruim de helft van dit budget naar Noord-Nederland. Gegeven de onzekerheid over de wijze van voorzetting van de EU- Structuurfondsen na 2006, zullen over de omvang en de regionale neerslag van de middelen na 2006 nadere besluiten worden genomen.

In 2005 zal daarover meer duidelijkheid worden verschaft.

### Fonds Economische Structuurversterking

Aanvullend op de reguliere departementale begrotingsposten<sup>59</sup> heeft het rijk het Fonds Economische Structuurversterking (FES). Het ministerie van Economische Zaken is medebeheerder van dit fonds. De middelen in het fonds zijn specifiek bestemd voor (grootschalige) investeringen in versterking van de economische structuur van Nederland. Het FES wordt gevoed door aardgasbaten en door rentevrijval bij verkoop van staats-deelnemingen. Tot en met 2010 is het FES al belegd met investeringen in fysieke infrastructuur, grote steden, bedrijven-terreinen, natuur en kennis.

### EU-structuurfondsen

In de periode 2000-2006 is in de EU 195 mld. euro beschik-

Tabel 9: EZ-middelen voor gebiedsgericht economisch beleid (in miljoenen euro's)

	2004	2005	2006	2007	2008
Bedrijventerreinen	22.9	22.9	23.1	22.9	22.9
Gebiedsgericht budget	74.1	74.1	75.3	69.1	69.1
w. v. REON-Kompas voor het Noorden	61.1	61.1	61.1	-	-
w. v. IPR Centraal	13.0	13.0	13.0	pm	pm
w. v. Cofinanciering EFRO-projecten*	-	-	1.2	11.0	11.0
w. v. Pieken in de Delta, waaronder het toekomstig regionaal beleid	-	-	-	58,1	58,1
Toerisme	21,9	20,7	19,5	21,9	21,9
ROM's	7,3	7,2	7,0	6,9	7,3
Stadseconomie**	-	153.9	2.0	2.0	-
<b>Totaal</b>	<b>126,3</b>	<b>278.7</b>	<b>126,8</b>	<b>119.1</b>	<b>118.0</b>

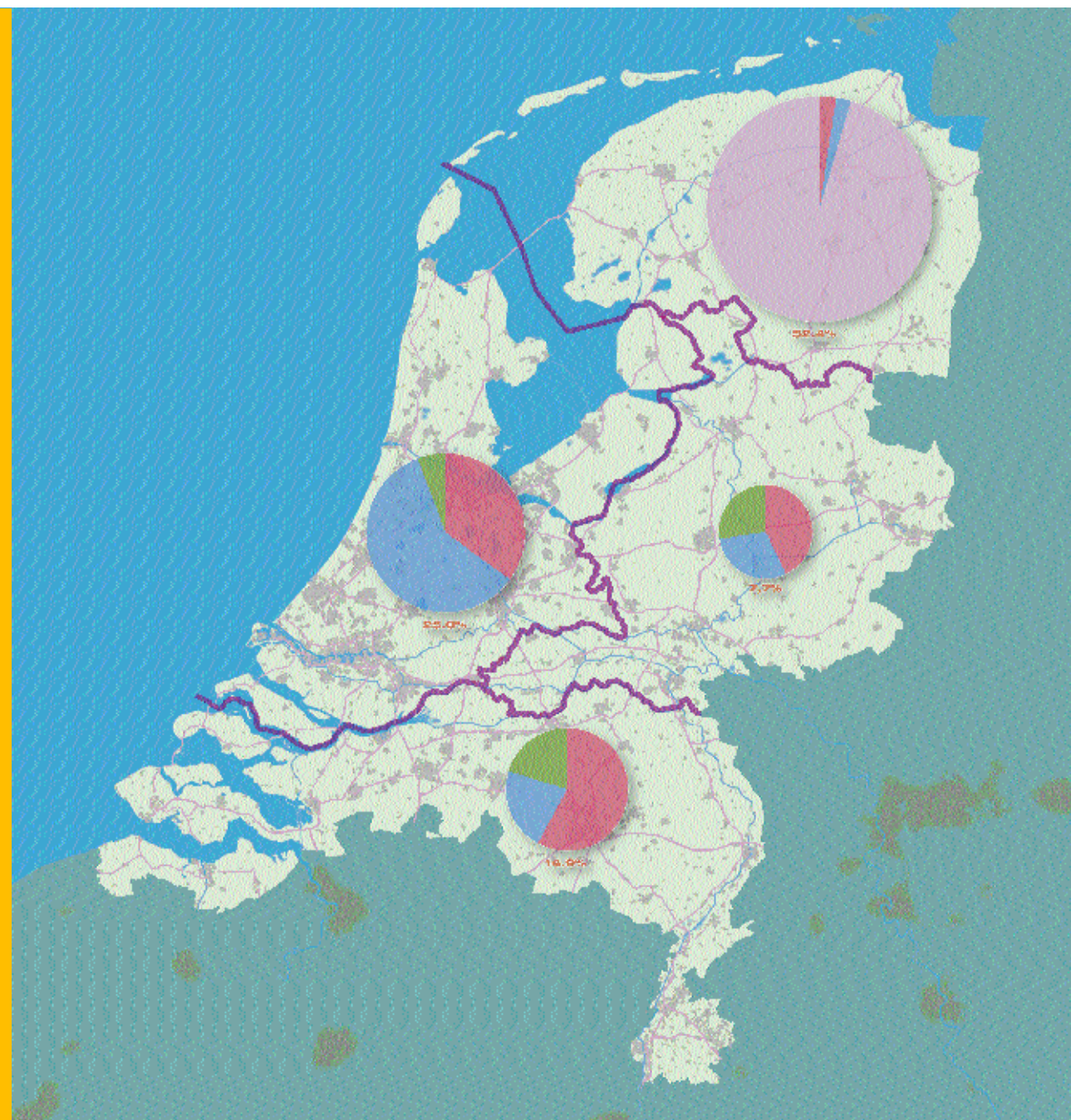
\* EZ-middelen zijn in één keer toegekend voor de periode 2000-2006

\*\* EZ zal in 2005 middelen voor het beleidsonderdeel economie voor de hele convenantsperiode 2005-2009 in één keer aan de grote steden toekennen.

<sup>59</sup> Zie Uitvoeringsagenda Nota Ruimte. Het gaat hierbij met name om delen van de begroting van V&W (Infrafondsen), VROM en LNV.



figuur 17 Gebiedsgerichte neerslag instrumenten EZ: jaargemiddelde verplichtingen lopende programmaperiode



■ Bedrijventerreinen (Duurzame bedrijventerreinen:  
 1999 t/m 2003; TIPP: 200 t/m 2003)  
■ IGSB (2000 t/m 2004)

■ Kompas (2000 t/m 2006, incl. EZ-cofinanciering)  
■ SF (EZ-cofinanciering 2000 t/m 2006, incl. Interreg A)

baar voor de Structuurfondsen. Daarvan is aan Nederland in totaal 3,3 mld. euro toegekend, ofwel 1,7% van de totale EU-middelen hiervoor. Dit is inclusief de overgangssteun (uitfasering) aan regio's die vanwege de verbetering in hun economische en sociale situatie niet langer voor steun in aanmerking komen. De Europese Structuurfondsen financieren slechts een deel van totale projectkosten. Het ministerie van Economische Zaken verstrekt cofinanciering voor die onderdelen die gericht zijn op economische structuurversterking. Het gaat dan om projecten in de programma's die uit het EFRO-fonds gefinancierd worden voor Doelstelling 1 en 2 en het Interreg A-programma. De desbetreffende EU-middelen bedragen 909 mln. euro. De EZ-cofinanciering daarbij is 330 mln. euro (waaronder 259 mln. euro voor het Noorden) in de periode 2000-2006.

### Niet alleen publieke middelen

Om ruimtelijk-economische prioriteiten ten uitvoer te brengen zijn niet alleen publieke middelen van belang. Zo zal de markt bijvoorbeeld de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen in principe geheel zelf bekostigen. Private partijen zullen ook de kosten van herstructureringsprojecten grotendeels voor hun rekening moeten nemen. Daarnaast kan publiek-private-samenwerking (PPS) een belangrijke bijdrage leveren aan het uitvoeren van de gebiedsgerichte ontwikkelingsplanologie die het kabinet voor ogen heeft. Op het moment zijn er al enkele pilotprojecten<sup>60</sup> op dat gebied, waaronder het bedrijventerrein Moerdijkse Hoek.

**Tabel 10** Overzicht van de EU-structuurfondsmiddelen bestemd voor Nederland 2000-2006 (in mln. euro's)

Doelstelling 1: (uitfasering) achterstandsregio's (Flevoland)	126
Doelstelling 2: Structureel zwakke regio's	823
w. v. Noord	342
w. v. Oost	142
w. v. Zuid	140
w. v. Steden (G4, Eindhoven, Enschede, Arnhem, Nijmegen, Maastricht)	200
Doelstelling 3: Reïntegratie werklozen/ scholing werkenden	1686
Interreg A, B en C	349
w. v. Interreg A (grensoverschrijdende samenwerking)	160
w. v. Interreg B (vooral waterprojecten)	168
w. v. Interreg C (vooral samenwerking met kandidaat-lidstaten)	21
Equal Bestrijding ongelijkheid en discriminatie op de arbeidsmarkt	196
Leader + Innovatieve plattelandontwikkeling	78
Urban Innovatieve duurzame stadsontwikkeling in Amsterdam, Rotterdam en Heerlen	30
Herstructurering visserijsector	32
<b>Totaal</b>	<b>3320</b>

<sup>60</sup> Ministerie van Financiën, TK 2002-2003, 28753, nr.3.







## Afkortingenlijst

<b>AVV</b>	Adviesdienst Verkeer en Vervoer	<b>SKB</b>	Subsidieregeling Kennisoverdracht Brancheorganisaties
<b>BCI</b>	Buck Consultants International	<b>MKB SKO</b>	Subsidieregeling Kennisoverdracht Ondernemers
<b>BOM</b>	Brabantse Ontwikkelingsmaatschappij	<b>MKBSWOT</b>	Strengths Weaknesses Opportunities and Threats
<b>CBIN</b>	Commissariaat voor Buitenlandse Investeringsen in Nederland	<b>TIPP</b>	Tender Investeringsprogramma Provincies
<b>COROP</b>	Coördinatie Commissie Regionaal Onderzoeksprogramma	<b>TRN</b>	Toerisme Recreatie Nederland
<b>CPB</b>	Centraal Plan Bureau	<b>TU</b>	Technische Universiteit
<b>EFRO</b>	Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling	<b>UNIE</b>	Utrechts Netwerk voor Innovatie en Economie
<b>EIU</b>	Economist Intelligence Unit	<b>VROM</b>	Ministerie van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordering en Milieubeheer
<b>ELA</b>	Eindhoven-Aken-Leuven	<b>V&amp;W</b>	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
<b>EU</b>	Europese Unie	<b>WBSO</b>	Wet Bevordering Speur- en Ontwikkelingswerk
<b>EZ</b>	Ministerie van Economische Zaken	<b>WEF</b>	World Economic Forum
<b>FES</b>	Fonds Economische Structuurversterking	<b>WERV</b>	Wageningen-Ede-Rhenen-Veenendaal
<b>GEF</b>	Gebiedsgerichte Economische Perspectieven	<b>WRR</b>	Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid
<b>GSB</b>	Grotestedenbeleid	<b>WTO</b>	World Tourism Organization
<b>HSL</b>	Hoge Snelheidslijn		
<b>IBIS</b>	Bedrijventerreinen InformatieSysteem		
<b>IBO</b>	Interdepartementaal Beleidsonderzoek		
<b>IMD</b>	Institute for Management Development		
<b>IPR</b>	Investeringspremie Regeling		
<b>ISV</b>	Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing		
<b>KAN</b>	Knooppunt Arnhem-Nijmegen		
<b>MARIN</b>	The Maritime Research Institute Netherlands		
<b>MIT</b>	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport		
<b>MKB</b>	Midden- en Kleinbedrijf		
<b>MOP</b>	Meerjarige ontwikkelingsprogramma		
<b>NEI</b>	Nederlands Economisch Instituut		
<b>NOM</b>	Noordelijke Ontwikkelings-maatschappij		
<b>NSP</b>	Nieuw Sleutelproject		
<b>PBK</b>	Planologische Kernbeslissing		
<b>R&amp;D</b>	Research & Development		
<b>REON</b>	Ruimtelijk-Economisch Ontwikkelingsprogramma Noord-Nederland		
<b>ROM</b>	Regionale Ontwikkelingsmaatschappij		
<b>RPB</b>	Ruimtelijk Plan Bureau		

