

Prof.dr. P.H. Pellenbarg  
Rijksuniversiteit Groningen  
Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen

## ***CORRIDOR EN IMAGOVORMING***

*Inleiding voor het A7/North Sea Commission Seminar "Ontwikkelingen langs hoofdtransportassen" Abe Lenstra Stadion Heerenveen, 14 April 2000*

### ***Definiëring***

De A7 zone ligt in wat wij de "Noord-corridor" noemen. Wat is dat eigenlijk? Het begrip corridor wordt de afgelopen jaren zeer veel gebruikt, zowel in populaire als wetenschappelijke discussies. Omdat meestal niet gezegd wordt wat men precies onder het begrip verstaat, praat men in zulke discussies vaak langs elkaar heen. Er zijn in ieder geval vier verschillende opvattingen mogelijk over wat een corridor is:

- 1) een verbindings-as
- 2) een vervoers-as
- 3) een economische ontwikkelings-as
- 4) een ruimtelijk ontwikkelings-concept

In de eerste optie is het op gang brengen van nieuwe ruimtelijke interactiepatronen een hoofddoel, bijvoorbeeld tussen de Randstad, Noord-Nederland en Scandinavië. Infrastructuur kan in deze visie zowel vraagvolgend als vraagsturend zijn. De tweede opvatting is beperkter, ziet de corridor vooral als een bundel infrastructuur die vervoersstromen accomodeert. In deze

opvatting is infrastructuur vooral vraagvolgend. De derde opvatting is weer breder, mikt niet alleen op verkeer en vervoer maar ook op de ontwikkeling van locaties in de corridor. Dat geldt ook voor de corridor als ruimtelijk ontwikkelingsconcept maar dat gaat nog verder, hier ligt ook een relatie naar de ruimte *buiten* de corridor.

Vier opties dus. De Noord-corridor kan in principe alle vier zijn, maar voor het beleid is het zeer belangrijk toch het onderscheid te maken, en aan te geven over welke optie je het hebt. Voor het ruimtelijk-economisch beleid is optie 3) erg belangrijk, voor het ruimtelijk ordeningsbeleid optie 4). Als r.o.concept kan de Noord-corridor de belangrijke functie vervullen van *drager van ruimtelijke kwaliteit*.

### ***Positionering***

Of de A7 zone (Sneek-Heerenveen-Drachten) ècht een onderdeel is van de Noord-corridor hangt af van de ruimtelijke positionering die men aan die corridor wenst te geven. Daarover verschillen de meningen helaas ook wel enigszins. Er zijn tenminste drie verschillende opvattingen over de loop van de corridor:

- 1) over de Afsluitdijk via Leeuwarden naar Groningen
- 2) door de IJsselmeerpolders via Heerenveen naar Groningen
- 3) via Zwolle en Hoogeveen naar Groningen

Alleen over het eindpunt bestaat consensus. Als we aan een corridor echter de eis stellen dat ze multimodaal van karakter is, wordt duidelijk dat 2) de enig juiste keuze is. De route door Flevoland naar Groningen bevat als de Zuiderzeespoorlijn wordt aangelegd alle drie hoofdmodaliteiten. Van groot belang is dat de Noordcorridor zowel continentaal als maritiem is: via de

havens aan de Eems, Bremen en Hamburg biedt ze immers een reeks van uitwisselingspunten tussen continentale en maritieme goederenstromen. Dit is bepaald van belang gezien de shift die wordt voorzien van het wegvervoer naar de binnenvaart en kustvaart (short sea shipping), juist in de landen rond de Noord- en Oostzee.

Het blijft moeilijk om ondubbelzinnig vast te stellen waar nu precies "de" corridors door Nederland lopen. Een recente kartering van INRO/TNO (op postcodeniveau) van de relatieve ligging ten opzichte van het wegennet laat hoe dan ook zien dat in Noord-Nederland de zones langs A7 en A28 duidelijk in beeld komen (Louter 1999). Dit spoort ook met het beleid van de drie provincies in Noord-Nederland om de zogenaamde "kernzones" langs die beide corridors te situeren. De kernzone Leeuwarden-Harlingen (Westergo-zone) komt in het INRO/TNO kaartbeeld trouwens niet voor, evenmin als de kernzone bij de Eemsmond.

Het gaat duidelijk overal in het land om de zones langs de snelwegen, waar zich in banden van zo'n 10 km breed een zeer groot deel van ons bedrijfsleven concentreert (Riemers 1999). Dit zal alleen maar verder toenemen. Onderzoek m.b.v. het FRW/RUG bedrijvenpanel (Van Steen 1998) geeft aan dat de snelweglocaties niet alleen nu al de meest populaire locaties zijn, maar dat ook zeer veel bedrijven daar in de komende jaren naar toe willen (nu: 29% van alle panelleden pal aan de autoweg, maar 42% zou er willen zitten). Conclusie: het gebeurt allemaal in de corridors, of de minister dat nu graag wil of niet. In die corridors moet de ruimte worden geschapen voor de groei van economische activiteiten. Als het even kan, moet die groei zich ook *beperken* tot locaties in die corridors, om landschappelijke kwaliteiten in de ruimte *tussen* de corridors onaangetast te laten.

## *Afhankelijkheid*

Nieuwe verbindingen tussen plaatsen brengen niet altijd voorspoed. De vergroting van marktgebieden die resulteert uit verbeterde bereikbaarheid en kortere reistijden geeft nieuwe kansen aan bedrijven aan *beide* kanten van een nieuwe verbinding. Er is groei mogelijk, maar je moet ook rekenen op een ruimtelijke herschikking. Per saldo zie je doorgaans een concentratie van bedrijven optreden in de plaatsen die in het nieuwe netwerk het meest centraal liggen. Andere plaatsen die - alhoewel voorzien van een nieuwe verbinding - perifeer liggen, zien bedrijven verdwijnen. De aanleg van de spoorwegen in Nederland heeft hiervan voorbeelden te zien gegeven, zeker ook in Noord-Nederland (Kooij 1998). Er is bedrijvigheid verdwenen! Men spreekt wel van een "leegzuigeffect". In het algemeen geldt echter dat dit effect zich minder voordoet naarmate de infrastructuur-netwerken dichter worden en dat is voor Nederland zeker het geval als we dat vergelijken met de tijd van de spoorwegaanleg, bijna anderhalve eeuw geleden, toen we net het trekschuiltijdperk verlieten. Om een moderner voorbeeld te geven: de TGV aanleg in Frankrijk heeft geen dramatische leegzuigeffecten op de regionale economie gehad.

Een andere bedreiging is reëler. Nieuwe bedrijvigheid die zich door een corridor verspreidt van grotere centrumsteden naar plaatsen lager in de stedenhiërarchie betreft nogal eens niet-zelfstandige bedrijvigheid, dat wil zeggen filiaalbedrijven met een hoofdvestigingen elders. Dit is wat de regionaal-economische ontwikkelingstheorie aanduidt als "filtering down": niet alles stroomt door, maar een gedeelte, en dan vaak het laagwaardige gedeelte: routinematige produktieprocessen, ruimte-eisende bedrijvigheid, eventueel ook milieubelastende bedrijvigheid. In de jaren vijftig en zestig is er al

eens een golf van dit soort bedrijven naar het Noorden gekomen en dat lijkt geschiedenis. Ik denk echter dat voor Noord-Nederland het oude spookbeeld van de filiaaleconomie zeker niet verdwenen is en dat goed gekeken moet worden naar het type bedrijven waarvoor in de Noord-corridor ruimte geschapen gaat worden. Er moet voor deze corridor een kwaliteits-imago ontstaan, niet het beeld van een soort achtertuin of afschuif-gebied.

### ***Beeldvorming***

Daarmee ben ik bij het thema beeldvorming. Wat kunnen we zeggen van het imago van de corridor? Vertaalt corridorvorming zich in een verhoging van de aantrekkelijkheid van bedrijfslocaties in de corridor? Bij de motivering van de aanleg van infrastructuur wordt heel vaak gewezen op de zogenaamde indirecte effecten op bedrijfsvestiging, wat vooral "imago-effecten" zijn, omdat de feitelijke veranderingen in tijd en kosten van vervoer vaak niet zo groot zijn, maar het beeld van de aantrekkelijkheid van plaatsen eventueel wel sterk kan wijzigen. Is dat nu ook echt zo?

Feitelijke gegevens over de subjectieve waardering van potentiële bedrijfslocaties in Nederland c.q. Noord-Nederland op verschillende tijdstippen in de jaren tachtig en negentig zijn beschikbaar uit het langlopende onderzoek op dit gebied van de Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen van de Rijksuniversiteit Groningen (voor een goed overzicht zie Meester 1999). Ik laat u een serie voorbeelden van resultaten uit dit onderzoek zien.

Utrecht is - en blijft - de meest populaire vestigingsplaats. Uit de nationale metingen blijkt dat de factoren ligging, bereikbaarheid, en infrastructuur van overheersende betekenis zijn bij de bedrijfslocatiekeuze. Ook 't woonklimaat blijkt echter een rol te spelen. De Randstad daalt in de waardering van de

Nederlandse ondernemers, wat een weerspiegeling lijkt te zijn van de ruimte- en bereikbaarheidsproblemen in die regio.

In Noord-Nederland heeft Heerenveen de stad Groningen verdrongen als meest populaire vestigingsplaats. Op de "mental map" van de Noordelijke ondernemers blijken de meest populaire vestigingsplaatsen zich duidelijk te groeperen rond de "kernzones" langs de A7 en A28. De beeldvorming sluit dus aan bij de corridorvorming. Al is het causale verband daarmee niet echt bewezen, het lijkt wel plausibel. Gegeven de relatie, is het een voor de hand liggende gedachte haar verder uit te buiten, niet alleen bij de ontwikkeling van bedrijfslocaties maar ook in de marketing daarvan. Het bedrijfsleven in de A7 zone heeft zich van deze gedachte al een voorstander getoond (Van der Velde et al 2000).

Voor de promotie van de A7 zone lijkt het mij van belang die zone een echte NAAM te geven. De ervaring leert dat de identificatie van bewoners en gebruikers met een project sterk bevordert. Een weg of een zone zoals hier krijgt door zo'n naam een soort gezicht, wordt van puur object een soort individu, en dat stimuleert de herkenbaarheid en betrokkenheid. Voor de naam van zo'n zone zou je aansluiting kunnen zoeken bij streeknamen (De Wouden) of bij zeer herkenbare elementen (Thialf, de Magneetzweeftrein). Een stapje verder: waarom zou dat geen FRIESE naam kunnen zijn? De friese taal geeft positieve associaties naar kracht, doorzettingsvermogen, betrouwbaarheid, en sowieso zijn regionale talen en culturen erg aan het groeien in de belangstelling, ook internationaal gezien. Het fries is een onderscheidend element, waarvan in de economie veel meer gebruik gemaakt kan worden dan men denkt. Met een friese naamgeving aan een economisch object als de A7 zone zou m.i. een marketingtrend gezet worden die getuigt van groot zelfvertrouwen!

*Literatuur:*

*Kooij, P. (1998) Het spoor naar een interregionale economie. In: H. Elerie en P.H. Pellenbarg (red) De welvarende periferie. RegioProject Uitgevers, p. 25-36*

*W.J. Meester (1999) Subjectieve waardering van vestigingsplaatsen door ondernemers. Nederlandse Geografische Studies 261, KNAG/FRW-RUG, dissertatie Rijksuniversiteit Groningen*

*P.J. Louter (1999) Economische netwerken: determinanten van de ruimtelijk-economische dynamiek. INRO/TNO, Inro/Ecn 1999/25*

*C. Riemers (1999) Functionele en ruimtelijke dynamiek in de groothandel. Nederlandse Geografische Studies 254, KNAG/FRW-RUG, dissertatie Rijksuniversiteit Groningen*

*P. van Steen (1998) De vraag naar bedrijfslocaties, Economisch-Statistische Berichten 27-11-1998*

*J. van der Velde, P. Witzenburg en T. Schroor (2000) Bedrijven en de A7 zone. ABN/AMRO, Rabobank en Oranjewoud en A7 Gemeenten, Heerenveen*