

AGORANOMI

Deze rubriek staat open voor iedereen die op het gebied van de ruimtelijke ordening iets wil aankondigen, verslaan of bespreken. Ook reacties op in Agora geplaatste artikelen zijn welkom. Kopij sturen naar redactie, zie colofon op bladzijde 3.

Gezondheidszorg als economische factor

Uit het aantal werkzame personen en de bestedingen blijkt dat de medische sector een belangrijk onderdeel is van de regionale Amsterdamse economie.



De gezondheidszorg is er in de eerste plaats voor het welzijn van de bevolking. Daarnaast kan deze sector echter een belangrijke rol spelen in de regionale economie. In de regio Amsterdam zijn in de directe medische technologie maar liefst 145 bedrijven actief, waar zo'n 10.000 mensen werken. Vooral de handelsfunctie is hier goed ontwikkeld.

Deze conclusies trekken Jan Zweegman en Agnes de Boer, studenten aan het Economisch-Geografisch Instituut van de Universiteit van Amsterdam in hun studie naar het 'Medies Technologies Komplex'.

In het belang van de regionale economie bevelen zij aan vooral de handelsfunctie op dit gebied verder te ontwikkelen. De beste methode om deze functie uit te bouwen is volgens de studie het opzetten van een speciaal handelscentrum voor Medische Technologie, waarin de diverse bedrijven en activiteiten uit de regio gebundeld kunnen worden. Hierdoor kan een centrum van activiteiten ontstaan, dat, vanwege het gevarieerde aanbod van producten, een grote aantrekkingskracht uitoefent op de vraagzijde. Een voorbeeld van een dergelijke bundeling van activiteiten op hetzelfde gebied is het Confectiecentrum, dat al jarenlang succesvol functioneert. Daarnaast kunnen complementaire activiteiten georganiseerd worden zoals beurzen en congressen; eventueel kan daarbij aansluitend een hotel worden opgezet.

Het rapport kreeg in het kader van een prijsvraag onder

economie-studenten, uitgeschreven door de 175-jarige Amsterdamse Kamer van Koophandel een prijs. De jury zegt in haar rapport:

'De voorliggende studie levert een aanvullende bijdrage aan de economische kennis van de Amsterdamse regio over dit onderwerp. In de studie wordt in grote lijnen geschetst hoe het web van relaties rond het Medisch-technologisch complex is opgebouwd. Het biedt mogelijkheden om op de praktijk gerichte actieplannen te ontwikkelen.'

De prijs is door de voorzitter van de Amsterdamse Kamer van Koophandel, de heer J. Key, uitgereikt tijdens het symposium 'Van Trekpaard tot Teleport' dat op 21 november 1986 in de RAI werd georganiseerd. Een verslag van dit symposium vindt u elders in deze rubriek.

REDACTIE AGORA

De studie van Agnes de Boer en Jan Zweegman over 'Het Medies-technologisch Komplex' is verkrijgbaar bij de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam, Koningin Wilhemina-plein 13, 1062 HH Amsterdam, 020-172882.

Groot helpt klein

Deskundigheid bedrijfsleven van belang voor starters

Grote bedrijven helpen de kleine, startende ondernemingen. Dat is het idee, dat schuilt achter de lokale ondernemingsinstituten, een uit Groot-Brittannië afkomstig concept, dat daar met veel succes wordt toegepast. In het onderzoek 'Groot helpt klein' is gekeken hoe iets dergelijks ook in Nederland kan worden gestimuleerd.

Doel van dergelijke initiatieven is de werkloosheid in een regio te bestrijden en de regionale economische structuur te verbeteren. Omdat in het Verenigd Koninkrijk geen hulpverleningscircuit vanuit de overheid voorhanden is, konden de particuliere 'local enterprise agencies' daar opbloeien. In Nederland wordt wel hulp geboden door de overheid, maar de hulpverlening is fragmentarisch en heeft een sterk ad-hoc karakter. Bovendien is het niet de overheid, die de meeste praktijkkennis heeft over het bedrijfsleven; daarvoor moet men bij de ondernemers zelf zijn.

In Nederland bestaan op dit moment negen zogenaamde 'lokale ondernemingsinstituten', waar deskundigen uit het bedrijfsleven adviezen uitbrengen met betrekking tot ondernemingsplannen van starters. Zo bestaat er in Groningen de 'Stichting Ondernemend Groningen' (SOG). Hier stellen personen uit de vrije sector-beroepen hun kennis, ervaring en contacten ter beschikking. Er is geen betaald personeel in dienst. Het gaat bij de SOG duidelijk om adviezen, er wordt geen directe hulp geboden in de vorm van huisvesting of financiering. Het contact wordt gelegd via de Kamers van Koophandel in de provincie.

Nu heeft het Ministerie van Economische Zaken voorgesteld om de hulpverlening aan startende bedrijven voortaan regionaal te organiseren. Daarbij wordt vooral gedacht aan uitbreiding van taken van de Kamers van Koophandel en de Regionale Dienstverlening aan het Midden- en Kleinbedrijf. Starters zouden dan een zogeheten starterstraject moeten afleggen waarbij ze van 'potentiële starter' via allerlei tussenfasen een 'reële starter' kunnen worden. Zo wordt zoveel mogelijk een goed begin gegarandeerd (zie figuur).

Het onderzoek besluit dan ook met de suggestie dat de Kamers van Koophandel het initiatief zouden moeten nemen tot het opzet-

ten van dergelijke ondernemingsinstituten volgens het Groningse model. Dit zou aan het oorspronkelijke idee van de 'spontane' regionale aanpak weinig afbreuk doen als de Kamers zich na verloop van tijd weer terugtrekken.

REDACTIE AGORA

Het doorlopen van een starterstraject moet zoveel mogelijk een goed begin van de nieuwe onderneming garanderen.



Auteurs: G. Hulshof en G. Verhoef

Titel: Groot helpt klein
Verkrijgbaar: Vakgroep Toegepaste Geografie en Ruimtelijke Planning, Rijksuniversiteit Utrecht (te koop)

Afscheid Professor Heinemeijer

Prof. Dr. W.F. Heinemeijer, hoogleraar in de Sociale Geografie aan de Universiteit van Amsterdam, zal op vrijdag 27 maart 1987 officieel afscheid nemen. Wij verzoeken allen die gedurende de afgelopen tientallen jaren door onderwijs, onderzoek en bestuurlijke activiteiten met Heinemeijer contact hebben gehad en over dit afscheid informatie willen ontvangen, dit kenbaar te maken aan:

Instituut voor Sociale Geografie
Universiteit van Amsterdam
t.a.v. P. Mug
Jodenbreestraat 23
1011 NH Amsterdam
tel. 020 - 5254065 (of 5254316)

Symposium: van trekpaard tot teleport

Amsterdam-Noordzeekanaalgebied: speerpunt voor nationale economie

Het streekplangebied Amsterdam-Noordzeekanaal. De havens vormen al lang niet meer de spil waarom de economie hier draait. Ze zijn echter nog steeds een goede aanvulling op de overige functies in de regio.



Ter gelegenheid van haar 175-jarig bestaan organiseerde de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam in samenwerking met de gemeente, op 21 november 1986 een symposium over de economische groei van het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied. Het voornemen van de regering om in 1987 de vierde nota ruimtelijke ordening uit te brengen en de herziening van het streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied vormden een extra aanleiding voor overheid en bedrijfsleven zich te beraden over de betekenis van de Noordvleugel van de Randstad voor de nationale economie. In dit artikel een persoonlijke impressie van dit symposium.

De cijfers zijn duidelijk, het 'Amsterdam-Noordzeekanaalgebied' is verreweg de belangrijkste regio binnen de Nederlandse economie. De regio, in de wandelgangen betiteld met de moeilijke afkorting ANZKG, bezit zo'n 30-40% van de hoogwaardige werkgelegenheid in Nederland, terwijl ook de investeringen in toegevoegde waarde groter zijn dan die van grote concurrent Rijnmond.

Daarnaast heeft de regio een zekere internationale allure. Met Schiphol bezit het gebied de vierde luchthaven van Europa qua vracht-volume, en de vijfde qua passagiers-volume. De Noordzeekanaalhavens nemen een vijfde positie in Noordwest Europa in. En, Amsterdam mag dan niet het financiële centrum van de wereld zijn, vooraanstaand op handels- en financieel gebied is de stad wel. Met een handel van 200 miljard is de Amsterdamse effectenbeurs de vierde in Europa, en de optiebeurs is zelfs de grootste van zijn soort in Europa, en na vijf Amerikaanse, de zesde ter wereld. Amsterdam is bovendien op cultureel gebied het middelpunt van Nederland en één van de toonaangevende steden in Europa.

Zorgenkind

Het oudste trekpaard van de economie van de regio, de haven, is tegelijkertijd het grootste zorgen-

kind van dit moment. De Amsterdamse haven staat nationaal gezien op de tweede plaats. Het aantal arbeidsplaatsen is de laatste twintig jaar sterk teruggelopen; de concurrentie met Rotterdam doet beide havens geen goed. Het zal duidelijk zijn dat de havens in het Noordzeekanaalgebied niet méér kunnen zijn dan het complement van die van Rotterdam. Dit in het belang van de nationale economie die voor een belangrijk deel afhankelijk is van de positie van Rotterdam als 's werelds grootste haven.

De Amsterdamse haven is echter een goede aanvulling op de andere logistieke functies van de regio. Voor een onderneming die bijvoorbeeld aanvankelijk vanwege handelsactiviteiten nabij Schiphol is gevestigd, maar daarna ook distributie, assemblage en wellicht ook productie ter hand wil nemen, is de nabijheid van de zeehavens bij het oorspronkelijke handelskantoor een voordeel. Een aantal sterke punten kunnen de havens in het Noordzeekanaalgebied ook niet ontzegd worden. De aanwezigheid van het visserij-complex (grootste zeevisaanvoer en een unieke capaciteit aan koel- en vrieshuizen in IJmuiden) en de offshore-sector vormen een stevige basis. Bovendien zijn er voldoende bedrijfsterrinen in de nabijheid van het Noordzeekanaal. Op de Hoogovens na, zijn

belangrijke industrieën in het gebied echter nauwelijks tot ontwikkeling gekomen. De Amsterdamse haven is een distributieve haven zoals de stad een handelsstad is.

Taakverdeling

Het nieuwe trekpaard van de regionale economie is Schiphol. De luchthaven lijkt in veel opzichten op de zeehaven. Het is een doorvoerhaven, een distributiecentrum en ze moet zelf haar achterland creëren. De luchthaven, met de pretentie van 'gateway to Europe' moet ook zelf vervoersgenererend actief zijn.

De prognoses voor Schiphol zijn optimistisch; in het jaar 2000 zal de luchthaven een passagiers-volume hebben dat overeenkomt met dat van de drie Parijse vliegvelden samen, en een vrachtvolume gelijk aan dat van één der grootste luchthavens nu, Frankfurt. Deze prognoses zijn reële mogelijkheden, maar tegelijkertijd zijn ze taakstellend. Deze taakstelling vereist investeringen en - inmiddels gerealiseerde - planologische medewerking (zie Agora van oktober 1986: Ruimte voor groei Schiphol). Verder wordt een grootstedelijk vestigingsklimaat verondersteld, waarbij vooral de beeldvorming in het buitenland een belangrijke rol speelt.

De regionale luchthavens kunnen in dit plaatje nooit concurrerend met Schiphol zijn. De taakverdeling tussen Amsterdam en Rotterdam is dan ook tegengesteld aan die van de zeehavens: Zestienhoven kan nooit meer dan complementair zijn ten opzichte van Schiphol. Bij zeehavens wordt getracht overeenstemming te bereiken over de taakverdeling middels het zeehaven-overleg. Het

zou beter zijn wanneer dit bij luchthavens vanaf het begin middels bijvoorbeeld managementcontracten of andere zakelijke overeenkomsten gerealiseerd zou kunnen worden.

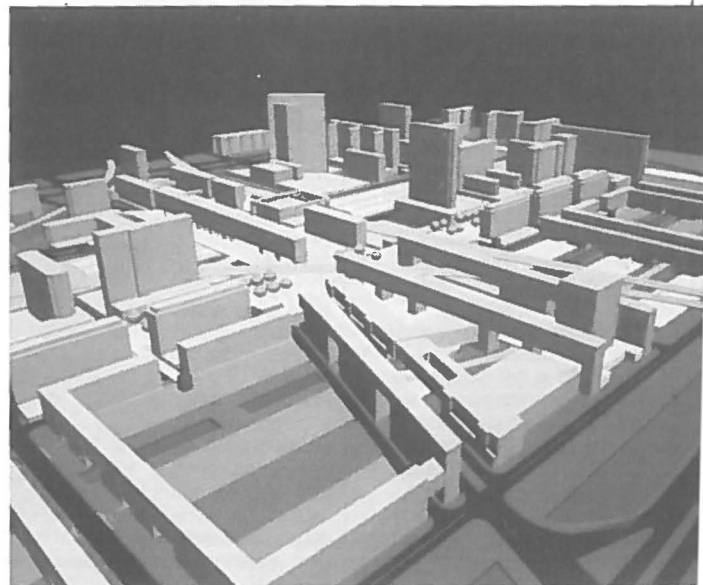
De regio Amsterdam-Noordzeekanaalgebied bezit derhalve voldoende potenties en attractiefactoren, maar zoals tijdens het symposium meerdere malen is opgemerkt: 'Geen enkel bedrijf moet naar Amsterdam' (Van der Zwan). Of zoals Lambooy het opmerkte, de multimodale vervoersstructuur en de gedifferentieerde bedrijvenstructuur geven de regio uitsluitend een 'gemaksvoordeel'. Met andere woorden: er is geen *dwingende* reden voor bedrijven zich juist in het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied te vestigen; de regio moet ervoor blijven vechten.

Meegaan

De regio moet bijvoorbeeld mee blijven gaan met technologische ontwikkelingen. De ontwikkeling van Amsterdam Teleport Office Park bij het Station Sloterdijk sluit hierop aan. Het biedt bedrijven de gelegenheid gezamenlijk gebruik te maken van de modernste telecommunicatiemiddelen, en kan wellicht een nieuw trekpaard voor de regionale economie worden.

Het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied mag dan nog zoveel sterke punten hebben, doorslaggevend zijn steeds meer de *internationale* ontwikkelingen. Tijdens het symposium stipte Lambooy er een aantal aan. De belangrijkste is wellicht de ontwikkeling van de grote multi-nationale ondernemingen tot *hollow corporation* met zogenaamde *floating factories* (of *global factories*). Dit zijn

Computer-vervaardigde impressie van 'Amsterdam Teleport Office-Park': meegaan met nieuwe technologische ontwikkelingen.



ondernemingen waarbij in het hoofdgebouw het uiteindelijke 'design' tot stand komt, maar waarvan de feitelijke productie buiten de onderneming op steeds wisselende locaties kan plaatsvinden, onder andere door steeds wisselende toeleveringsbedrijven. Juist voor deze 'hollow corporation' geldt, dat er geen plaatsen zijn, waar ze zich moeten vestigen. Het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied kent een aantal duidelijke problemen zoals een ruimtelijk groeiprobleem en een marginale ligging in het internationaal netwerk. Daarom zal de regio dit soort ondernemingen met behulp van concrete projecten een gemakvoordeel moeten bieden.

Eng regionaal

Een andere, door Lambooy gesignaleerde ontwikkeling, is het steeds minder belangrijk worden van *het land* als economische eenheid: landen bestaan economisch gezien niet meer, het zijn in toenemende mate regio's die de speerpunten van de economie vormen.

Voor Nederland is het Amsterdam-Noordzeekanaal-

gebied bij uitstek geschikt om de speerpunt van de economie te worden. Zowel de 'human capability', in de vorm van een grote en goed geschoolde arbeidsmarkt en een gedifferentieerde bedrijfsstructuur, als het unieke karakter en de combinatie van de logistieke functies van het gebied bieden hiervoor uitstekende aanknopingspunten. Daarnaast heeft Amsterdam als culturele hoofdstad in de beeldvorming van de buitenlanders het meest internationale karakter.

Op het symposium zijn ook enige kritische kanttekeningen over te eng regionaal denken geplaatst. Dat lijkt zeker terecht. Lambooy merkte op: 'Het gaat slecht met Engeland, maar het gaat goed met Zuidoost Engeland'. Ook in Nederland is een dergelijke dominantie van een regio ten koste van de andere niet denkbeeldig. In Agora is al meerdere malen, ook in dit nummer weer, de aandacht gevestigd op de geringe mogelijkheden van de perifere regio's. Ook de kracht en de mogelijkheden van de andere regio's in de Randstad (zoals Rijnmond en de as Schiphol-Utrecht) mogen niet onderschat worden.

Het aanwijzen van het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied als speerpunt-regio voor de nationale economie lijkt een goede zaak, maar moet gepaard gaan met een voortdurende en intensieve aandacht en zorg voor een positieve uitstraling naar andere regio's. Gezegd moet kunnen worden: 'het gaat goed met Amsterdam, dus het gaat goed met Nederland'.

KEES VAN DER MEULEN

Verantwoording

Voor dit artikel is gebruik gemaakt van de referaten tijdens het symposium 'Van Trekpaard tot Teleport' zoals die gehouden zijn door G. de Boer en Drs. J.D. Hoogland (*Noordzeekanaalhavens en de industrie*), Prof. dr. A. van der Zwan (*Schiphol*), Ir. C. Wit (*informatietransport en teleport*), Dr. W.F. Duisenberg (*handel- en bankwezen*) en Prof. dr. J.G. Lambooy (*samenhang tussen de logistieke functies van het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en de economische ontwikkelingen van de regio Amsterdam*). Daarnaast is de nota *Economische Perspectieven voor de Noordzeekanaalhavens van de Economisch-Technologische Dienst voor Noord-Holland* geraadpleegd.

Computer Services

Veel steden en regio's, ook die in de periferie, zijn op zoek naar bedrijven die de economische structuur van de regio kunnen versterken. Een veelbelovende branche in dit opzicht lijkt de computerdienstverlening.

De branche biedt hoogwaardige werkgelegenheid, kenmerkt zich door energie- en milieuvriendelijkheid en heeft een innovatief karakter. Bovendien hebben de producten en diensten een hoge toegevoegde waarde en zijn ze exportabel.

Naast deze kwalitatief gunstige voorwaarden voor groei, zijn ook de kwantitatieve ontwikkelingen in de afgelopen jaren hoopvol. In de periode 1981 - 1985 verdubbelde het aantal bedrijven in de computerdienstverlening zich bijna.

Kortom, alles wijst op goede toekomstmogelijkheden voor deze bedrijven en gunstige effecten voor het vestigingsgebied. Een aantal zaken geeft echter aanleiding voor enige scepsis:

- de bedrijven zijn veelal zeer klein, zowel qua aantal werknemers, als qua kapitaalintensiteit;
 - de nieuwe ondernemingen begeven zich weinig op werkerreinen met een innovatief karakter;
 - de meeste ondernemingen zijn zeer gespecialiseerd bezig; de omzet wordt gehaald in een klein aantal bedrijfstakken;
 - de mate van exportgerichtheid is laag;
 - de samenwerking tussen de bedrijven onderling is gering.
- De beperkte innovativiteit en het gebrek aan risicospeiding en samenwerking in de branche kunnen niet alleen aan gebrek aan interesse van de ondernemers toegeschreven worden. In de eerste plaats blijkt men een slechte toegang te hebben tot risicodragend kapitaal. Daarnaast is er onvoldoende aanbod van arbeidskrachten.

Deze knelpunten leiden er toe dat een groot aantal nieuwe ondernemingen in het bestaan bedreigd wordt. De overheid kan bijdragen aan betere randvoorwaarden op het gebied van kapitaal- en arbeidsmarkt, zodat de computerdienstverlening werkelijk een 'kansrijke' bedrijfstak wordt.

REDACTIE AGORA

Auteur: M. Dingenouts
Titel: De computer services industrie. Een onderzoek naar de invloed van nieuwe ondernemingen in de computerdienstverlening op de branchestructuur.
Verkrijgbaar: te koop bij auteur, Aquamarijnlaan 220, 3523 EP Utrecht (f 5750), te lenen bij Bibliotheek Geografisch en Planologisch Instituut Nijmegen.

Kleine kernen: het zijn er niet zoveel

Nog steeds worden veel onderzoeken, die betrekking hebben op kleine kernen gebaseerd op gegevens uit de volkstelling van 1971. Biedt deze telling echter nog wel een betrouwbare basis en hoe is het eigenlijk met de kleine kernen gesteld? Om op deze vragen antwoord te krijgen trachtte F. van der Zanden tot een actualisatie van de basisgegevens te komen.

Uit een inventarisatie in 487 gemeenten bleek dat het aantal kernen met minder dan 1000 inwoners ten opzichte van 1971 met niet minder dan 23,4% is afgenomen. De belangrijkste oorzaak voor dit verschil moet gezocht worden in het feit dat in 1971 vaak ten onrechte buitengebieden in gemeenten als kleine kern zijn opgevat.

Op basis van de inventarisatie is een schatting van het aantal kleine kernen naar grootteklasse en naar groei gemaakt. Het blijkt dat in feite alleen de allerkleinste kernen een daling van het inwonertal kennen. Voor alle andere grootteklassen geldt dat de bevolkingsomvang toeneemt al naar gelang de grootte van het inwonertal.

De problematiek van de kleine kernen wordt veelal geassocieerd met het begrip *leefbaarheid*, waar-

bij dit begrip gelijk staat aan de aanwezigheid van een minimumpakket aan voorzieningen. In het onderzoek is nagegaan in hoeverre een viertal essentiële *basisvoorzieningen* (nog) aanwezig zijn. Essentiële voorzieningen zijn de basisschool, een detailhandelsvestiging, een buslijn of buurtbus en een sociaal-cultureel centrum of café.

In kernen met minder dan 1000 inwoners en in het bijzonder in kernen met minder dan 500 inwoners bestaan grote problemen op het gebied van de basisvoorzieningen op (zie tabel 1). Van deze kernen zou gezegd kunnen worden dat de leefbaarheid voor de bewoners in het geding is. Onderhavige studie geeft een statistische analyse, die van belang is omdat de gegevens van 1971 worden bijgewerkt. Daarmee is een goede basis aanwezig voor



verder onderzoek. Zo lijkt het interessant om meer inzicht te krijgen in de positie van kleine kernen in de verschillende regio's. De kleine kernenproblematiek zal in de perifere regio's van geheel andere aard en omvang zijn dan die in meer centraal gelegen gebieden.

REDACTIE AGORA

Auteur: Frans van der Zanden
Titel: Kleine kernen anno 1985, een kwantitatieve analyse van het voorzieningenbestand.
Verkrijgbaar: Bibliotheek Geografisch en Planologisch Instituut Nijmegen (ter inzage)

Tabel 1: Aanwezigheid van basisvoorzieningen in de kernen gerangschikt naar grootteklasse (uitgedrukt in procenten).

Inwonertal: Aantal basisvoorzieningen	0- 500	501- 1000	1001- 2500	2501- 5000	5001- 10000
4 basisvoorz. aanwezig	12,4	61,4	87,5	98,0	100
3 basisvoorz. aanwezig	20,8	30,2	9,6	1,4	-
2 basisvoorz. aanwezig	25,5	6,0	1,9	0,5	-
1 basisvoorz. aanwezig	27,0	1,9	0,7	-	-
0 basisvoorz. aanwezig	14,2	0,4	0,2	-	-

'De' consument bestaat niet meer

Heeft distributie-planologisch onderzoek nog toekomst?

Er is momenteel sprake van een grote dynamiek in het consumentengedrag en, daaraan gekoppeld, in de structuur van de distributieve voorzieningen. Van de consument van vroeger bestond een doorsneebeeld. Gevoelsmatig bestaat dit beeld vaak nog steeds, maar de feiten geven aan dat dit beeld sterk is verouderd en eigenlijk onbruikbaar is geworden.

Voor deze ontwikkelingen zijn een aantal sociale en demografische ontwikkelingen verantwoordelijk. De belangrijkste demografische ontwikkelingen zijn in dit verband:

1. Een voortgaande *daling* van de *gemiddelde* woningbezetting, waardoor het aantal huishoudens toeneemt. De groei van het aantal één en tweepersoonshuishoudens is de laatste jaren bijzonder groot geweest. Zo maakt het modale vier persoonsgezin nog maar 20% van het totale aantal huishoudens uit, terwijl tot het jaar 2000 een bevolkingsgroei van 5% wordt verwacht en een toename van het aantal huishoudens met 20%.

2. Het proces van *ontgroening* en *vergrizing*. Het aantal jongeren neemt tot het jaar 2000 sterk af, terwijl het aantal bejaarden met ongeveer een gelijke omvang toeneemt als het aantal jongeren afneemt. Bij een gelijke of licht toenemende bevolkingsomvang impliceert dit tevens een gelijkblijvende omvang van de midden-groep 25-65 jaar.

Waar voor je geld

Naast deze demografische ontwikkelingen spelen veranderingen in het *consumptiegedrag* een belangrijke rol. Benjamens noemt in dit verband één algemene trend, de trend dat de consument meer dan ooit 'value for money' zoekt. Bak noemt naast deze trend de invloed van het gezondheidsdenken, van voorkeuren

De distributie-structuur is in toenemende mate aan verandering onderhevig. Kleine, zelfstandige winkels zullen het steeds moeilijker krijgen omdat een verschuiving van de omzet wordt verwacht van het midden- en kleinbedrijf naar de grote detailhandelsondernemingen. Hans Dronkers.

		Tijd	
		+	-
Geld	+	Assortiment Ambiance Efficiency Prijs	Assortiment Efficiency Ambiance Prijs
	-	Prijs Assortiment Ambiance Efficiency	Prijs Assortiment Efficiency Ambiance

Matrix van Monshouwer; koopgedrag van yuppies en werklozen.

voor vers en milieuvriendelijk en de sterke individualisering. Er is met andere woorden sprake van de ontwikkeling van een sterk gesegmenteerde markt, die gekenmerkt wordt door een groot aantal (doel-)groepen met een sterk verschillend consumptiegedrag.

In marketing-kringen worden verschillende pogingen ondernomen om deze verschillende typen consumenten te benoemen. Zo tracht Monshouwer in een matrix de koopmotieven prijs, assortiment, efficiency en ambiance te plaatsen binnen de determinanten geld en tijd. Hoewel de matrix voor de levensmiddelenhandel is ontwikkeld, zal iedereen binnen deze matrix verschillende typen consumenten herkennen. De yuppie met veel geld en weinig tijd en

anderzijds de werkloze met veel vrije tijd en weinig geld. Het laat zich daarbij raden dat elke categorie zijn eigen aankoopgedrag vertoont. De vraag kan nu gesteld worden welke effecten deze ontwikkelingen, die tot een gesegmenteerde consumentenmarkt leiden, op de structuur van distributieve voorzieningen hebben. Enkele van de belangrijkste ontwikkelingen worden hierna kort aangestipt:

- Een verdere verschuiving van de omzet van het midden- en kleinbedrijf naar het grootwinkelbedrijf en het daarmee gepaard gaande verdwijnen van zelfstandige winkels.
- Een proces van selectie en specialisatie in hoogwaardige winkelcentra.
- Een proces van verplaatsing van minder hoogwaardige detailhandel naar aanloopstraten, winkelcentra van lager orde, solitaire en zelfs perifere locaties.
- Toename van leegstand in buurtwinkelcentra.
- De opkomst van nieuwe vormen van distributie als bijvoorbeeld teleshopping.
- De opkomst van totaal nieuwe winkelvormen.

Nieuw licht

Bovenstaande ontwikkelingen werpen een geheel nieuw licht op de mogelijke toekomstige distributieve

structuur van Nederland. Bij planning en (her-)ontwikkeling moet rekening worden gehouden met het feit dat de traditionele hiërarchie van kernwinkelapparaat, stadsdeelcentrum, wijkcentrum, buurtcentra en strip gaten zal gaan vertonen.

Ontwikkelaars, gemeenten en andere betrokkenen dienen in hun dagelijkse praktijk deze realiteit scherp in de gaten te houden. Uitgebreid en diepgaand onderzoek lijkt daarbij een vereiste, waarbij distributieplanologisch onderzoek aanvulling behoeft van disciplines als consumentenmarketing, economie en sociale psychologie. Voorwaar een uitdaging!

THIJS PENNING

Prof. Dr. L. Bak: *De structuur van de distributieve verzorging 1985 - 2000*. Amstelveen, 1986.

R. Benjamens: *De consument bestaat niet*. In: Tijdschrift voor marketing, december 1985.

H.W.C. de Koning: *Levensstijlsegmentatie als middel tot doelgroepbenadering*. In: Tijdschrift voor marketing, december 1985.

T. Monshouwer: *Groeien tegen de verdrukking in?* Inleiding tijdens het congres Welvaart, consumptie en distributie tot het jaar 2000. Amersfoort, oktober 1986.

Congresbundel: *D.P.O. hoeft niet meer, maar wat nu?* Geoplan-congres, november 1986.

Steeds meer planologen in de 'marketing'

Het aantal planologen dat na de studie een baan vindt bij de overheid neemt gestaag af terwijl steeds vaker in de particuliere sector werk gevonden wordt. Aldus een van de belangrijkste conclusies uit een onderzoek van de Stichting Centrum Onderwijsonderzoek (S.C.O.) van de Universiteit van Amsterdam.

'Planologen kom je tegenwoordig in allerlei bedrijven tegen', zegt Floris van den Berg, een van de onderzoekers. 'Bijvoorbeeld bij grote bouwbedrijven maar ook in de marketing bij banken of in het verzekeringswezen.' Voorzichtig voegt hij hieraan toe de indruk te hebben dat steeds meer bedrijven, zoals Schiphol en Hoogovens, tot het instellen van planologische afdelingen lijken over te gaan.

Waar komen planologen na hun studie zoal terecht? Dat was een van de vragen, die een reeks afgestudeerden gedurende het afgelopen jaar in een serie interviews kregen voorgelegd door de

onderzoekers van het S.C.O. Er is zowel gepraat met planologen die 'gewoon' op RPD's, PPD's en GPD's werken als met hen 'die daarbuiten vallen', aldus Van den Berg.

Aanleiding tot dit onderzoek vormde het vermoeden van het Planologisch Demografisch Instituut van de U.v.A., dat de werkring waarin planologen terecht komen, tegenwoordig sterk aan verandering onderhevig is. Het Instituut wil dan ook nieuwe contacten zien te leggen, zoals die met de overheidsinstellingen al veel langer bestaan.

Het interviewen van de planologen is een onderdeel van een meeromvattend onderzoek 'Verbetering Arbeidsmarktorientatie van Subfaculteiten'. Binnen dit kader organiseert de Universiteit vervolgens cursussen voor studierichtingen hoe het beste in te spelen op de veranderde arbeidsmarktsituatie. Gelijksoortige deelonderzoeken wil de S.C.O. dan ook nog gaan doen onder afgestudeerden van enkele andere faculteiten.

AEMILIA DE KONINGH



'Planning without a passport'

Geïntegreerde ruimtelijke ordening in Europa meer dan ooit noodzakelijk

Op 6 en 7 november jongstleden werd in Maastricht een congres over de ruimtelijke ordening in Europa gehouden. Twee dagen lang werd door studenten, wetenschappers en beleidsmakers gesproken over de haalbaarheid en effectuering van ruimtelijke ordening op Europees niveau.

Om de discussie te structureren werd het congresprogramma toegespitst op een drietal probleemgebieden waarvoor oplossingen op Europese schaal noodzakelijk zijn: stedelijke gebieden, perifere regio's en grensregio's.

Zinloze concurrentie

In *stedelijke gebieden* dreigt een sterke suburbanisatie het niveau van de voorzieningen aan te tasten. Velen maken gebruik van deze voorzieningen, maar de verhuizing van grote (meestal meer welgestelde) bevolkingsgroepen naar locaties even buiten de stedelijke grenzen betekent een onevenredig grote lastenverzwaring voor de kleiner wordende groep overblijvende stedelingen. Exploitatieverliezen en binnenstedelijk verval zijn hiervan het resultaat. Ook met de economische ontwikkeling van de Europese steden is het niet zo gunstig gesteld nu het zwaartepunt van de wereldhandel zich langzaam verplaatst van de Atlantische Oceaan naar de Stille Zuidzee (Taiwan, Korea, Singapore). Daarbij komt dat een aantal steden zich in een fase van industriële herstructurering bevindt omdat voorheen belangrijke economische activiteiten nog niet zijn vervangen door nieuwe groeisectoren.

Samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven (zoals in Baltimore, Docklands) kan een belangrijke stap voorwaarts zijn in de strijd tegen het verval. Voorwaarde daarvoor is dat een gemeenschappelijk belang onderkend wordt. Daarnaast dienen de ruimtelijke gevolgen van de suburbanisatiegolf, die op zichzelf de overgang van stad naar stedelijke zone kan betekenen, nauwkeurig in het oog gehouden te worden. Europees ruimtelijk beleid dient een zinloze intra-Europese concurrentie om nieuwe groeisectoren te voorkomen. Nationale overheden zouden daartoe een deel van hun gezag moeten overdragen aan Europese organisaties als de EG. Snelle informatie-uitwisseling tussen de lidstaten zou achterblijvers een idee kunnen geven van de te verwachten problemen en de reeds opgedane ervaring bij de bestrijding ervan.

Europees plan

In de *perifere gedeelten* van Europa is reeds sprake van Europees beleid van de EG. De middelen die in het kader van het EFRO (Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling) en het ESF (Euro-

pees Sociaal Fonds) besteed worden, komen immers voor het overgrote deel terecht in perifere regio's.

Dat het regionale beleid ruimtelijke consequenties heeft wordt wel onderkend, maar van een systematisch in kaart brengen daarvan is geen sprake. Ook de effectiviteit van de tot nu toe bestede financiële middelen kan niet direct tot onverdeeld optimisme leiden. In veel gevallen bleek de huidige economische recessie toch weer de meeste schade aan te richten in de perifeer gelegen gebieden van Europa.

Het terugkoppelen van de ruimtelijke gevolgen van regionaal beleid zou kunnen bijdragen aan een meer evenwichtige afstemming van dat beleid in de verschillende regio's. Een Europees plan, of (iets minder vergaand) coördinatie op Europees niveau veronderstelt evenwel een ervaring met ruimtelijke ordening die in lang niet alle landen in voldoende mate bestaat. Hieraan dient in eerste instantie op nationaal niveau gewerkt te worden.

Over de grenzen

In *grensregio's* bestaat eveneens een sterke behoefte aan coördinatie van ruimtelijk beleid over de grenzen heen. Bestuurlijke belemmeringen hebben tot gevolg dat lokale problemen door de nationale overheid (buitenlandse zaken) geregeld dienen te worden omdat de competentie van de lokale overheid niet ver genoeg strekt. Eenvoudige interregionale contacten zoals die binnen een land voorkomen, worden daarmee tussen landen een ingewikkelde zaak. Voor simpele problemen als een brandje over de grens bestaan geen eenvoudige oplossingen: is een brandweerman verzekerd in het buitenland? Telefonisch overleg met de buurgemeente is een kostbare zaak omdat dit alleen te realiseren is via het internationale telefoonnet. Daarom is een nieuw juridisch kader nodig waarmee contacten over de grens op lokaal niveau gelegitimeerd worden, de gemaakte afspraken moeten onder democratische controle staan.

Burgers dienen over landsgrenzen heen invloed te hebben op beleidsplannen aan de andere kant van de grens. Op internationaal niveau dient voorkomen te worden dat buurlanden onevenredig grote lasten ondervinden van elkaanders ruimtelijk beleid. In dit



Veel steden bevinden zich in een proces van industriële herstructurering, waarbij verdwenen economische activiteiten nog niet vervangen zijn door andere. Een geïntegreerd ruimtelijk beleid kan een zinloze intra-Europese concurrentie om nieuwe groei-sectoren voorkomen. Foto: Max Popma.

verband kan gedacht worden aan de beveiligingsproblematiek bij het opstarten van de kerncentrale in het Franse Cattenom. Grensoverschrijdende contacten dienen op termijn even simpel te worden als normaal interregionaal contact.

No-nonsens

Een tweetal opmerkelijke stellingen verdient binnen de context van het congres een nadere beschouwing.

De eerste had betrekking op de perifere regio's van Europa. De toetreding van Spanje en Portugal, zo werd geredeneerd, vergroot wederom de vraag om hulp binnen de EG. Inmiddels beslaat het hulpbehoevende gedeelte bijna de helft van het EG-territoire. Dit is uiteraard een onwerkbaar en onhoudbare situatie.

Het betekent dat binnen de EG een duidelijke keuze gemaakt dient te worden welk gebied wel, en welk geen hulp zal ontvangen omdat in de huidige situatie door gebrek aan middelen geen enkel gebied uit de zorgen geholpen kan worden.

Regio's dienen geselecteerd te worden naar de mate waarin zij nog ontwikkelingswaardig zijn. Via no-nonsens beleid dienen de regio's waarin nog ontwikkeling mogelijk is weer op het goede spoor gezet te worden. In regio's met minder mogelijkheden biedt een actieve ontvolkingspolitiek, eventueel gecombineerd met bijvoorbeeld landbouw of bebouwing de enige oplossing.

Deze rigoureuze stellingname werd verdedigd met het argument dat de huidige EG-politiek via bepaalde maatregelen (weliswaar onbedoeld en niet erkend) tot dezelfde resultaten leidt. Een goed voorbeeld is migratie van hoger geschoolden na de subsidiëring van onderwijsfaciliteiten in regio's met een zwakke banenmarkt.

Kanaaltunnel: liever niet

De andere stelling had betrekking op de geplande aanleg van de kanaaltunnel tussen Engeland en Frankrijk in het begin van de jaren '90.

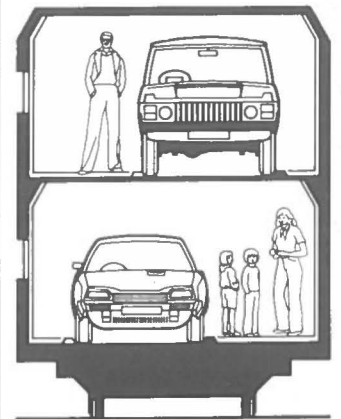
Hoewel in eerste instantie bevorderend voor de EG door de mogelijkheid van een sneller transport, is toch sprake van een *bilaterale* ontwikkeling met waarschijnlijk negatieve gevolgen voor de nabijgelegen staten.

Aanleg van de kanaaltunnel kan op de middellange termijn immers betekenen dat de overslagfunctie van de havens van Rotterdam en Antwerpen zich in zekere mate in zuidelijke richting zal verplaatsen. De verplaatsing van activiteiten door de kanaaltunnel houdt een afname van het Paretiaanse nuts-niveau in. Oude investeringen worden vernietigd zonder dat er substantieel nieuwe activiteiten voor in de plaats komen. De conclusie was dat de kanaaltunnel een louter bilateraal project is zonder enige gunstige ontwikkelingen voor de EG als zodanig. Binnen EG verband zou derhalve de bouw ervan ontraden moeten worden.

PIM VERSTEEG*)
RIEN STOR*)

* Lid Studentenafdeling Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap.

De kanaaltunnel is een louter bilateraal project, dat waarschijnlijk negatieve gevolgen zal hebben voor de nabijgelegen staten. Vanuit EG-standpunt bezien zou de bouw dan ook ontraden moeten worden.



Symposium over hoge-snelheidstrein

Met de TGV op het goede spoor?

Na de Tweede Wereldoorlog is het steeds de auto geweest die het leeuwendeel verzorgde van de toenemende mobiliteit. De vervoersprestaties van het openbaar vervoer bleven daar ver bij achter. Met de realisatie van de TGV in Frankrijk is evenwel duidelijk geworden dat de trein in het toekomstige Europa een belangrijke rol kan gaan spelen in het vervoer over de middel-lange afstand.

Voor Nederland worden momenteel de mogelijkheden onderzocht om samen met andere landen een net van hoge snelheidstreinen op te zetten. De haalbaarheid van de Nederlandse deelname is overigens nog niet zeker. Allereerst is er de financieel-economische haalbaarheid. Deze hangt sterk af van de te verwachten reizigersstromen en hun bereidheid om voor de TGV diensten te betalen. Een belangrijke vraag is ook in hoeverre de overheid extra gelden ter beschikking wil stellen. Hier rijzen tal van vragen. Hoeveel nieuwe reizigers zal een TGV verbinding uitlokken? Hoeveel reizigers stappen over van auto of vliegtuig naar de TGV? Zal een TGV lijn leiden tot grotere verliezen op de parallel lopende lijn voor treinen met normale snelheid? Kan men met veel minder geld niet een aanzienlijke verbetering en versnelling bereiken van het conventionele internationale treinverkeer?

Politieke haalbaarheid

Naast de financieel-economische haalbaarheid verdient ook de politieke haalbaarheid aandacht. Een afwijzend besluit tegenover de TGV vanuit de Belgische politiek zou uiteraard het einde van de hoge snelheidslijn betekenen. Maar ook intern in Nederland zal de TGV veel politieke stof doen opwaaien. Duidelijk is dat in Nederland het maatschappelijk draagvlak voor grootschalige projecten sinds de jaren zeventig danig is verkleind. Betrekkelijk kleine actiegroepen slagen erin grote projecten tegen te houden of langdurig te vertragen. De ruimtelijke inpassing van de TVG in de krap bemeten Randstedelijke ruimte zal zeker een probleem zijn. Houdt men vast aan hoge snelheden in west Nederland, dan

behoren doorsnijding van het groene hart en grote aanpassingen binnen stedelijke gebieden tot de mogelijkheden. Houdt men het daarentegen op bestaande tracés, dan kan men zich afvragen wat er eigenlijk te winnen is met een Nederlandse TGV tak.

De publieke discussie in Nederland over de TGV bevindt zich nog in een begin stadium. Het zijn vooral de technische prestaties van de TGV die aandacht krijgen. De financiële haalbaarheid en de ruimtelijke inpasbaarheid krijgen pas recentelijk meer aandacht, terwijl men over de langere termijn effecten van een TVG aansluiting pas net is gaan nadenken. Binnen Nederland zal een TGV net met slechts enkele haltes een ruimtelijk polarisende invloed hebben. Belangrijk is ook de vraag naar de plaats van Nederland in de internationale economie als er géén TGV verbinding naar Nederland zou komen. Dreigt Nederland een perifeer land in Europa te worden als het deze boot zou missen, of worden de effecten van de TGV zwaar overschat?

Over deze problemen gaat een door de Economische Faculteit van de Vrije Universiteit georganiseerd symposium onder de titel *Hoge snelheidstreinen in Nederland, met de TGV op het goede spoor?* Vijf inleiders zullen op de verschillende aspecten van een hoge snelheidsnet ingaan en de dag zal worden afgesloten met een discussie.

Het symposium vindt plaats op 13 maart 1987 in het hoofdgebouw van de VU, De Boelelaan 1105 te Amsterdam en begint om 9.45 uur.

Aanmelding door overmaking van f 50,- op gironummer 2574394 ten name van H. van Gent, Mijdrecht onder vermelding van symposium TGV. U ontvangt dan een informatiebundel. Voor studenten is de toegang gratis. Zij kunnen zich schriftelijk aanmelden (onder vermelding van collegekaartnummer) bij: Symposiumcommissie Ruimtelijke Economie, Economische Faculteit VU, Postbus 7161, 1007 MC Amsterdam. Voor nadere informatie kunt u bellen: 020-5487039 of 5484932.



TGV: ook naar Nederland? Foto: SNCF; Bruno Vignal.

Bewoners ontevreden over Wet Stadsvernieuwing

Op 1 januari 1985 trad de Wet op de Stads- en Dorpsvernieuwing in werking. In deze wet is ook het recht op inspraak van de bewoners vastgelegd. Tot nu toe heeft dit 'recht' echter nog niet geleid tot verbetering van de mogelijkheden voor bewoners om in het stadsvernieuwingproces te participeren.

In de nieuwe wet zijn 19 rijkssubsidiereregelingen gebundeld en gedecentraliseerd met een totale omvang van ongeveer 800 miljoen gulden. De grootste gemeenten, 92 in getal, hebben de beschikking over een eigen budget, het stadsvernieuwingfonds. De overige 657 gemeenten krijgen geld uit het provinciaal stadsvernieuwingfonds. Op grond van objectieve criteria wordt bepaald hoeveel een gemeente krijgt. Binnen zekere marges kunnen gemeenten het geld naar eigen inzicht besteden.

Voor Peter van der Klok was één en ander aanleiding tot het evalueren van de vernieuwingen. Naast positieve effecten, zoals de afdwingbaarheid van inspraak en betere procedures, zijn vooral de negatieve opmerkelijk. De nieuwe wijze van subsidiëren betekent namelijk meer onduidelijkheid ten aanzien van de te besteden subsidiegelden voor inspraak en

bewoners-ondersteuning. Een groot deel van de gemeenten heeft geen inspraak verleend op de totstandkoming van de subsidieverordening, met als gevolg dat bij bijna de helft van de grote en middelgrote gemeenten geen geld beschikbaar is gesteld voor bewonersondersteuning. Het probleem is dat het positieve effect van de *verplichte* inspraak teniet gedaan wordt door de negatieve effecten van de *decentralisatie* van de stadsvernieuwingsgelden. Gelden voor inspraak en bewonersondersteuning zijn in de grote pot van het stadsvernieuwingfonds verdwenen en er moet opnieuw geknokt worden met de gemeente om ze eruit te krijgen.

Voor bewoners en hun inspraak lijkt de Wet op de Stads- en Dorpsvernieuwing dan ook geen verbetering. De eerste signalen uit de praktijk zijn in elk geval weinig hoopgevend.

REDACTIE AGORA

Auteur: Peter van der Klok
Titel: Inspraakverordeningen
Verkrijgbaar: te koop door overmaking van f 20,- op postgiro 1439160 van Peter van der Klok, Wageningen; te leen bij de Vakgroep Wonen van de Landbouwuniversiteit Wageningen.

Bewoners in stadsvernieuwinggebieden moeten opnieuw knokken voor inspraak. Foto: Max Popma.

