

Wat een snelweg kost

De gevolgen van de aanleg van de A73-Zuid

Binnen de ruimtelijke ordening wordt veel en vaak ruimtelijk beleid opgesteld. Volgens ons ontbreekt het bij ruimtelijk beleid echter aan een gedegen ruimtelijke economische analyse. Veel ruimtelijke plannen blijven hierdoor oppervlakkig. Dit is jammer omdat er zo kansen over het hoofd worden gezien en men binnen de ruimtelijke ordening niet altijd in staat is om adequaat te anticiperen op economische ontwikkelingen. Met dit idee in het achterhoofd is geprobeerd om door middel van een ruimtelijk economische analyse een visie te geven op de ruimtelijk economische ontwikkeling van Midden-Limburg.

Nadine KaOm

Student Landgebruiksplanning

Nadine.Kaim@wur.nl

Steven Voest

Student Landgebruiksplanning

Steven.Voest@wur.nl

Illustraties

Nadine KaOm & Steven Voest

In het kader van het project "3 over 30" analyseren wij de economische en de infrastructurele situatie van Midden-Limburg. Er wordt gekeken wat de invloed is van de nog aan te leggen A73-Zuid op de werkgelegenheid in Midden-Limburg en hoe deze effecten ruimtelijk tot uitdrukking komen. Aan de hand van deze ruimtelijke economische analyse en een gebiedsanalyse geven wij een visie op hoe Midden-Limburg gebruik kunnen maken van de grootschalige infrastructuur die door Midden-Limburg loopt ten behoeve van de economische ontwikkeling. Achtereenvolgens wordt ingegaan op het belang van infrastructurele netwerken voor de economie, de ruimtelijke en economische aspecten van een investering in infrastructuur en hoe deze effecten in Midden-Limburg tot uitdrukking komen. Vervolgens gaan we in op de mogelijkheden voor de toekomst en de conclusies.

Het belang van netwerken voor de economie

Tegenwoordig is de aanwezigheid van netwerken een van de belangrijkste vestigingsplaatsfactoren, temeer omdat het bijdraagt aan de bereikbaarheid van veel bedrijven. Verandert er iets binnen een netwerk dan betekent dit de bereikbaarheid van een gebied verandert. Dit heeft zijn neerslag op de economische situatie van een gebied. De bereikbaarheid van een gebied kan men vergroten door te investeren in infrastructuur of door te investeren in het karakter van knooppunten. Welke effecten heeft een investering in infrastructuur en wat voor effecten heeft een investering in knooppunten?

De invloed van vervoersassen op gebieden met lage netwerkdictheid

Vervoersassen tussen stedelijke velden lopen vaak door gebieden met een lagere netwerkdictheid, meestal hebben ze geen relatie met het gebied waar ze doorheen lopen. Door middel van nieuwe afslagen op de vervoersassen kan een gebied met een lage dichtheid hierop

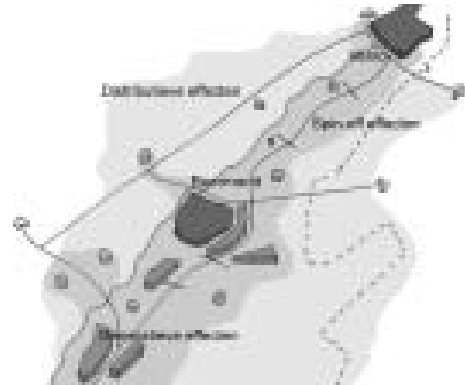
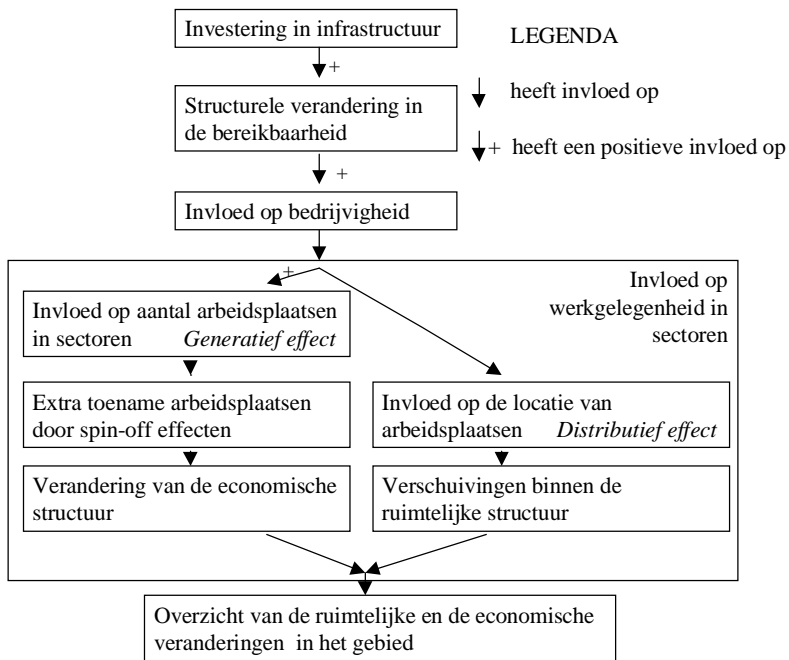
aantakken. Hierdoor kunnen de actoren in de gebieden met een lage dichtheid makkelijker relaties aangaan en onderhouden met actoren uit de omliggende stedelijke velden. Door de toename van het aantal relaties van het gebied met een lage dichtheid krijgt de economie in die gebieden een impuls. Tevens vormt een afslag een mogelijke vestigingsplaats voor nieuwe bedrijven en bedrijven die in de stedelijke velden gebrek aan ruimte hebben of niet meer passen in een stedelijke omgeving. Bovengenoemde mogelijkheden voor de (nieuwe) bedrijvigheid geven op hun beurt weer een impuls waardoor weer nieuwe activiteiten aangetrokken kunnen worden.

Gedifferentieerde knooppunten ontwikkeling

Ieder knooppunt herbergt bepaalde activiteiten. Iedere activiteit is afhankelijk van een bepaalde modaliteit. Iedere activiteit heeft daardoor zijn eigen mobiliteitsprofiel (RARO, 1996). De aanwezigheid van een bepaalde modaliteit in een knooppunt heeft daardoor een structurerende werking op de vestiging van bepaalde activiteiten en bedrijven. Indien men knooppunten selectief bereikbaar maakt voor bepaalde modaliteiten dan kan ieder knooppunt andere activiteiten aantrekken. Door de verdeling van activiteiten over de knooppunten ontstaat er een netwerk waarin ieder knooppunt zijn eigen specialiteit heeft. Omdat de gedifferentieerde knooppunten elkaar aanvullen in plaats van beconcurreren, komt dit economisch gezien ten goede aan de ontwikkeling van een gebied. Een gebied verzorgt meerdere activiteiten die gelokaliseerd zijn in meerdere knooppunten.

Effecten van een investering in infrastructuur

Een ingreep in netwerken houdt een ingreep in de infrastructuur in. Wat voor effecten heeft de aanleg van infrastructuur? Een aantal effecten komen indirect tot uitdrukking. Dit zijn



1. Het conceptuele model

de generatieve, distributieve en spin-off effecten.

Het ontstaan van nieuwe activiteiten is het zogeheten *generatieve effect*. "Dit betreft de totale toename in economische activiteiten in alle bij de infrastructuurverbetering betrokken regio's en zones. De toename in economische activiteiten betreft de vestiging van (nieuwe) bedrijven in de regio of de uitbreiding van aanwezige bedrijven" (Bruinsma, 1994). Een verschuiving van economische activiteiten is het *distributieve effect*. "Het distributieve effect heeft gevolgen voor de ruimtelijke structuur van een regio maar ze hoeft niet feitelijk bij te dragen aan een beter economische functioneren van de hele regio" (TNO-Inro, 1996, volgens Martens *et al.*, 1998). Arbeidsplaatsen binnen een regio kunnen naar nieuwe bedrijventerreinen verplaatsen, nabij een nieuwe snelweg.

Het spin-off effect is een effect dat ontstaat doordat het generatieve effect een positieve impuls geeft aan de bestaande economische structuur, waardoor er extra arbeidsplaatsen in het gebied ontstaan.

De generatieve effecten en het spin off effect geven weer wat het structurele werkgelegenheidseffect is van de aanleg van infrastructuur. Aan de hand van deze effecten zijn de veranderingen in de economie en van de ruimtelijke struc-

tuur te bepalen. In figuur 1 wordt een overzicht gegeven van de effecten.

Ruimtelijke en economische aspecten in relatie tot Midden-Limburg

Midden-Limburg kan omschreven worden als een perifere regio binnen Nederland. Maar binnen Noordwest-Europa heeft ze een centrale ligging. In de nabijheid van Midden-Limburg liggen een aantal stedelijke gebieden zoals het KAN-gebied, MHAL-gebied (Maastricht, Hasselt, Aken, Luik) en het Ruhrgebied. De regio ligt op een kruispunt van grootschalige infrastructuur. De vervoersassen die door Midden-Limburg lopen, geleiden de relaties tussen de Randstad/Europoort, het Ruhrgebied en het MHAL-gebied. In dit gebied is de A67 de belangrijkste oost-west verbinding en de A2 is een belangrijke noord-zuid verbinding. Midden-Limburg profiteert echter nauwelijks van deze vervoerstromen. De regio kan gezien worden als een doorvoergebied, oftewel als een regio met een lage netwerkdictheid waar grote vervoerstromen doorheen lopen. Ze vormt een maas in het relatie en handelsnetwerk.

In het gebied liggen drie belangrijke knooppunten, te weten Venlo, Roermond en Weert. Alleen Venlo is op dit moment een belangrijk knooppunt voor de vervoersstromen.

Met de aanleg van de A73-Zuid wordt er

een nieuwe noord-zuid verbinding gecreëerd die aantakt op de grote vervoersassen. Het doel wat men met de aanleg van deze weg tracht te bereiken is het ontlasten van regionale netwerk en het vergroten van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid.

De verwachting, op basis van de theorie, is dat de aanleg van de A73-Zuid invloed heeft op de economische en ruimtelijke structuur van de regio. Maar hoe groot is deze invloed?

De economische en de ruimtelijke veranderingen in Midden-Limburg

Met behulp van het conceptuele model hebben we de grootte van de generatieve en distributie effecten bepaald. Voor Midden-Limburg zijn de gevolgen van de aanleg van de A73-Zuid positief voor de economie, dit wil zeggen dat er arbeidsplaatsen ontstaan. Maar hoe moet dit effect geïnterpreteerd worden, is het effect groot of klein? Er ontstaan ongeveer 850 arbeidsplaatsen. Op een totaal van de 42000 arbeidsplaatsen op de oostoever is dit niet heel erg veel. Dus de invloed van de A73-Zuid op de economie is gering te noemen. De sectoren Vervoer en communicatie en Handel profiteren het sterkst van de komst van de A73-Zuid. Dit komt doordat 'bereikbaarheid' een belangrijke vestigingsplaatsfactor is voor deze sectoren en omdat deze sectoren een hoge autonome groei kennen die

versterkt wordt door de komst van de A73-Zuid. Het grootste deel van de nieuwe arbeidsplaatsen komen terecht op nieuwe bedrijventerreinen die gelegen zijn naast afslagen van de A73-Zuid. De nieuwe arbeidsplaatsen die ontstaan door spin-off effecten komen overal in het gebied terecht maar vooral op locaties waar zich nu ook al bedrijvigheid heeft gevestigd. De spin-off effecten versterken de huidige economische structuur.

Voor het effect van de aanleg van de A73-Zuid op de ruimtelijke structuur geldt een ander verhaal. Het aantal arbeidsplaatsen dat gaat schuiven is 2400. Dit is een aanzienlijk deel van het totaal aan arbeidsplaatsen in Midden-Limburg. In de afgelopen jaren is op de oost-oever niet veel hectare bedrijventerrein uitgegeven, hierdoor was het voor veel bedrijven die zich op de oost-oever bevonden moeilijk om te verhuizen. Nu er veel nieuwe terreinen worden ontwikkeld, kunnen deze bedrijven zich eindelijk verplaatsen. Dit betekent dat er een verschuiving van bedrijvigheid gaat optreden van de oude kernen naar de nieuwe terreinen. Hierdoor komt in de oude kernen ruimte vrij en neemt de overlast af waardoor de leefbaarheid toeneemt. Een gevolg is wel dat een deel van de beroepsbevolking moet verhuizen of verder moet reizen naar hun werk. Op de oost-oever zijn de gevolgen voor de kernen kleiner dan voor de west-oever van de Maas, omdat de bedrijven op de oost-oever over relatieve korte afstand verplaatsen. Hierdoor hoeft de beroepsbevolking niet te verhuizen. Op de west-oever zal dit wel het geval zijn waardoor de kernen een deel van hun bevolking en hun arbeidsplaatsen zullen kwijt raken. Tevens zal een deel van de vervoersstromen die over de N-wegen lopen in de toekomst over de A73-zuid lopen, hierdoor verliezen de kernen van de west-oever een deel van hun contacten met de omliggende stedelijke velden. Hierdoor krijgen de kernen een meer geïsoleerdere ligging waardoor ze zich

meer zullen moeten richten op mensen die belang hechten aan een mooie en rustige leefomgeving. Voor Roermond betekent de komst van de A73-zuid een sterke impuls voor de lokale economie. Deze zal zich beter op de vervoersstromen kunnen richten. Waardoor sectoren zoals 'handel en vervoer' en 'communicatie' zich kunnen vestigen zodat Roermond minder afhankelijk zal worden van de traditionele sectoren zoals industrie.

De mogelijkheden van Midden-Limburg voor de toekomst

Nu geanalyseerd is wat de economische en de ruimtelijke gevolgen zijn van de aanleg van de A73-Zuid kan men gaan kijken wat de mogelijkheden zijn om in de toekomst gebruik te maken van de verbeterde bereikbaarheid. De kansen voor Midden-Limburg liggen in een gedifferentieerde knooppuntenontwikkeling waarbij de verschillende activiteiten binnen de knooppunten op elkaar afgestemd worden. De verschillende netwerken kunnen in de knooppunten door middel van verknoping van modaliteiten verweven worden. In en om de knooppunten kan ruimte geboden worden aan activiteiten die gerelateerd zijn aan de infrastructuur. De nadruk ligt daarbij op logistieke en zakelijke dienstverlening. Door een goede afstemming van activiteiten en verknoping van modaliteiten kan Midden-Limburg zich als een 'draaischijf' voor de vervoersstromen ontwikkelen.

Conclusies

We hebben geprobeerd te laten zien hoe een ingreep in de infrastructuur bepaalde economische effecten kan veroorzaken. Hoe groot de economische effecten zijn is onder meer afhankelijk van de ruimtelijke en economische structuur van het gebied waar de ingreep plaatsvindt.

Voor Midden-Limburg geldt dat de ruimtelijke effecten groter zijn dan de economische effecten. Een mogelijke

oorzaak kan zijn dat de verbetering van de bereikbaarheid vooral lokaal van belang is. Veel bedrijven verplaatsen dan ook van binnen de regio naar een locatie aan de A73-Zuid. Een andere mogelijke oorzaak is dat er langs het nieuwe traject weinig ruimte is om uit te breiden. Het economische effect blijft daardoor vooral beperkt tot de regio waar het traject van de A73-Zuid doorheen komt. Indien er meer ruimte was geweest voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen was het mogelijk geweest dat het economische effect groter zou zijn geweest dan nu het geval is.

De constatering dat het ruimtelijk effect groter is dan het economische is belangrijk voor het opstellen van ruimtelijk beleid. Indien men meer in wil zetten op een bepaalde economische ontwikkeling moet dat anders aangepakt worden, zoals het geschikt maken van locaties voor een bepaalde sector. De aanleg van infrastructuur kan daarbij wel de ontwikkeling sturen. Indien men weet welke bedrijven er aangetrokken worden door (nieuwe) infrastructuur en men wil de economie verder stimuleren moet men dus zorgen dat er genoeg ruimte is voor de gewenste ontwikkelingen.

Literatuur

- Bruinsma, F. (1994), *De invloed van transportinfrastructuur op ruimtelijke patronen van economische activiteiten*, Utrecht, Elinkwijk BV.
- Martens, M., O. Raspe, C.J. Ruijgrok (1998), *Economie en infrastructuur; Bevindingen van de projectgroep 'Economie en infrastructuur' over dit werkveld, economische evaluatie en effecten van infrastructurele investeringen*, Delft, TNO-Inro.
- Raad voor de ruimtelijke ordening (1996), *Wisselwerking tussen verstedelijking en infrastructuur, Knooppunten en vervoerscorridors als ordenend principe voor de ruimtelijke ordening, aangeboden aan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de Minister van Verkeer en Waterstaat op 14 oktober 1996*, Den Haag, Sdu Uitgevers.