

DE EVOLUTIONAIRE ECONOMISCHE WORTELS VAN DE NOORDVLEUGEL

Een essay voor de Amsterdambrief van het Ministerie van Economische Zaken

Frank van Oort & Jan Lambooy (31 augustus 2010)

Samenvatting

De metropoolregio Noordelijke Randstad heeft in haar ontwikkeling een voortdurende creativiteit en aanpassingsvaardigheid getoond. Na elke crisis werden nieuwe ontwikkelingen aangezet en met succes uitgebouwd. Het regionale bedrijfsleven heeft een neus voor de nieuwste en grootste krenten in de pap. De verklaring hiervoor wordt in dit essay vooral gezocht in de voortdurende co-evolutie van bedrijvigheid in een gedifferentieerde productiestructuur. De voor de regio kenmerkende, intensieve relatie van productie met (internationale) handel en de inbedding in fysieke en kennisnetwerken is hierbij essentieel. Co-evolutie en handelsinbedding is ook zichtbaar in de recente decennia met de ontwikkeling van de culturele sector, de ICT-sector, het transportcluster rond Schiphol en de 'life sciences', maar ook in de consumentgerichte activiteiten. De productiestructuur ontwikkelde zich padafhankelijk, voortbordurend op en gerelateerd aan oudere kennis en structuren, maar steeds weer creatief en vernieuwend. Het succesvolle evolutionaire economische groeipad van de Noordvleugel houdt ook in dat door de creatieve ontwikkeling niet meer passende soorten activiteiten kunnen worden afgestoten. Dit proces van zoeken en vervangen van zwakker wordende economische onderdelen heet 'creative destruction'. De ontwikkeling vond niet alleen plaats binnen de productie- en handelsstructuur maar ook in de ruimte. De economisch-geografische verbindingen tussen de delen van de Noordvleugel werden sterker, vooral tussen het gebied van Zaanstad-Haarlem-Schiphol-Amsterdam met het gebied van het Gooi, Utrecht en Amersfoort. Deze regio kan thans worden beschouwd als een belangrijke drager van de economische stuwkracht van Nederland. Recente inzichten uit de zogenaamde *New Economic Geography* bewijzen dat de structurerende werking van infrastructuur vooral langdurig economisch voordelig is voor de grootste ontsloten agglomeratie. Randstedelijke investeringen in infrastructuur – van de trekvaart in de Gouden Eeuw tot de huidige vernieuwde weg- en spoorverbindingen – hebben dus altijd bijgedragen aan de constante ontwikkelingsmogelijkheden van de Noordelijke Randstad. Ook toekomstige investeringen waarbij de regio meer wordt ontsloten zullen daar verder aan bijdragen. Naast de economische ontwikkeling - en wellicht daarmee verbonden - kent de regio vanouds ook een

gunstig en tolerant woonmilieu. Hoger opgeleiden en creatieve en ondernemende bevolkingsgroepen voelen zich er meer dan elders thuis, en geven er bovendien relatief veel geld uit. Dit geeft een groeiende economische waarde aan Amsterdam en Utrecht als consumptiesteden. Een interessante vraag is of de aangegeven ontwikkeling ook samenhangt met de bestuurlijke structuur in de regio - van de stedelijke magistraten in de Gouden Eeuw tot de huidige bestuurslagen. Vermoedelijk heeft vooral de persistente economische oriëntatie van stadsbesturen en de actieve stimulering van ondernemerschap door de eeuwen heen steeds een positieve impuls betekend voor het groeivermogen van steden en de regio. De stedelijke regio is altijd belangrijk geweest voor de positie van de individuele steden. Gezamenlijke opgaven en belangen hebben door de tijd immer geleid tot stedelijke samenwerking. Door een toenemend aantal gezamenlijke belangen is samenwerking in de regio in de nabije toekomst meer dan ooit nodig. De belangen moeten wel overtuigend aangetoond en ingezien worden. De bestuurlijke structuur vormt uiteindelijk niet de belangrijkste structurerende kracht van de regio. Vernieuwing en innovatie zullen de productiestructuur en het handelsnetwerk, en daarmee de positie van steden, blijvend veranderen. De sterke creativiteit van deze regio leidt tot de verwachting dat ook na de huidige economische crisis weer nieuwe wegen worden gevonden voor verdere economische en culturele ontwikkeling.

1. Handelsnetwerken en productiestructuur in de Noordvleugel

Stadswording is een complex proces dat zich vaak geleidelijk voltrekt onder invloed van een groot aantal factoren en waaraan uiteenlopende motieven van verschillende belanghebbenden ten grondslag lagen. Economische processen zijn hier doorslaggevend – de trits handelsstromen – handelaren – havens en de vorming van regionale markten is cruciaal¹. De ontwikkeling van grotere agglomeraties is vaak verbonden met zich uitdijende handelsnetwerken in relatie tot ermee verbonden productiesystemen, zoals in de voedingsmiddelenindustrie van Zaanstad. Dat is ook zo in de steden van de Noordvleugel van de Randstad. Het westelijke en oostelijke deel van de Noordvleugel kenden wel verschillende ontwikkelingstrajecten.

¹ Tegenwoordig zijn dit niet automatisch meer de ingrediënten voor stadsvorming in Nederland. Nieuwe steden, zoals groeikernen, kennen een veel kunstmatiger ontwikkelingstraject dat vooral uitgaat van de woonfunctie, wat economisch dan ook niet tot volwaardige en zelfstandige steden leidt (zie D. Jongeneelen (2010), *Groeikernen economisch zelfstandig?* Doctoraalscriptie Universiteit Utrecht, en J.J. Berg, S. Franke & A. Reijndorp (2007). *Adolescent Almere. Hoe een stad wordt gemaakt*. Rotterdam: Nai-Uitgevers).

1.1 Het westelijke deel van de Noordvleugel

In het westelijke deel van de Noordvleugel, de regio rondom Amsterdam met Haarlem en de Zaanstreek, vormde de visserij en de regionale handel de belangrijkste economische basis in de Middeleeuwen. Amsterdam heeft zich in de Gouden Eeuw verder ontwikkeld door de uitbouw van interregionale en internationale handelsstromen. De oriëntatie op de Baltische wereld, die al in de veertiende eeuw begon met handel van graan, hout en vis, werd belangrijk voor de vorming van de basis voor een geleidelijke maar sterke ontwikkeling als internationale intermediair tussen Noord- en Zuid Europa (zeker na een groot aantal jaren van mislukte oogsten in Zuid-Europa)². De belangrijkste steden in het westen waren begin dertiende eeuw Vlaardingen, Dordrecht, Utrecht, Muiden (als voorhaven van Utrecht), Alkmaar, Haarlem, Leiden en Delft, welke zich in economisch, juridisch en bestuurlijk opzicht duidelijk onderscheidden van andere, agrarische nederzettingen. Rotterdam, Den Haag en vooral Amsterdam ontwikkelden zich in de eeuwen daarna als belangrijke plaatsen. Bij de wording van al deze steden is de functie als knooppunt voor handel over langere afstand doorslaggevend geweest³. Maar alleen een ligging langs een handelsroute levert nog geen stadswording op.

Interessant was daarom dat de industrie in dit gebied sterk verbonden was aan deze handelsfunctie. Schepen werden steeds groter en efficiënter, waardoor de binnenlands gelegen havens aan kracht verloren en de bij de Zuiderzee en de Noordzee gelegen havens belangrijker werden voor de internationale handel⁴. De houtbewerking en de scheepsbouw stonden ten dienste van scheepvaart en handel die steeds meer die van Portugezen en Spanjaarden verdrongen. Na eerst te hebben geleerd van de Iberische scheepsbouwers ontwikkelde de Nederlandse scheepsbouw zich steeds innovatiever en werd juist een voorbeeld voor anderen, zoals de Britten en de Russen. Later ontwikkelden zich andere vormen van industrie, zoals de verwerking van tabak, specerijen en cacao (vooral in Zaanstad en Amsterdam), op basis van de handel met het Verre Oosten. De vaart op het oosten werd een verdere stimulans voor handel en financiën, zoals bleek uit de oprichting van de VOC en

² J. de Vries (1984), *European urbanisation 1500-1800*, London; J. de Vries & A van der Woude (1995), *Nederland 1500-1800, de eerste ronde van moderne economische groei*, Amsterdam: Balans; J.I. Israel (1995), *The Dutch republic. Its rise, greatness, and fall 1477-1806*. Oxford: University Press.

³ R. Rutte (2009), Stadswording in Holland (12de-14^{de} eeuw). Ligging in het landschap en vroege ruimtelijke inrichting van de steden in het westen van Nederland. *Tijdschrift Holland* 41, 149-167; C. Lesger (1993), Stedelijke groei en stedensystemen. In: E. Taverne & I. Visser (eds.), *Stedebouw; de geschiedenis van de stad in de Nederlanden van 1500 tot heden*. Nijmegen: SUN, 104-111. Kleinere steden zoals Geertruidenberg, Schoonhoven en Gorinchem hadden vaak alleen een verzorgende regionale functie of werden nieuw gepland door overheden (Graven van Holland) als grenssteden.

⁴ R. Rutte (2009), op cit.; Engel, H. (2005), Randstad Holland in kaart. *Over Holland 2*, Nijmegen: SUN, 23-44.

de beurs van Amsterdam. Ook de financiële activiteiten werden een deel van de economische basis van Amsterdam, vooral na de komst van kapitaalkrachtige immigranten uit Zuid-Europa en Antwerpen⁵. Het Holland uit de Gouden Eeuw kende een tolerant klimaat voor immigranten en verschillende geloofsgezindten – een tolerantie en vrijheid die verdere rijkdom aantrok⁶. Dit tolerante en transparante klimaat staat eerst recent flink onder druk, maar wordt in veel benchmark studies nog wel als verworvenheid van de regio gezien⁷. Andere getuigen van vroege industrialisatie en rijkdom waren de verdergaande ontginningen van de veengebieden in het westen, de droogmakerijen met behulp van molens ten noorden van Amsterdam, de uitstekende verbindingen over water tussen de belangrijkste Hollandse steden⁸, de waterstaatskundige werken als sluizen en dammen, het ontstaan van buitenplaatsen langs de Vecht en in Kennemerland (een vroege vorm van suburbanisatie) en een opbloeiende populatie kunstenaars in de Gouden Eeuw⁹. Opmerkelijk was bijvoorbeeld de in Haarlem en Amsterdam opbloeiende grafische industrie, mede verbonden met de internationale relaties, maar ook met vrijheid van publicatie, die in andere Europese landen minder groot was. De grafische activiteiten trokken ook tekenaars en schilders aan, vanwege de noodzakelijke illustraties. Een sterke ontwikkeling van geografische kaarten en illustraties voor religieuze geschriften waren onderdeel van deze productie¹⁰. Amsterdam en Haarlem ontwikkelden mede daardoor al vroeg een sterke culturele sector, zoals thans nog steeds zichtbaar is in de aanwezigheid van vele musea en uitgeverijen. De bloementeel, vanouds geconcentreerd op de geestgronden, tierde reeds in de Gouden Eeuw welig en op grote schaal, wat mede gevisualiseerd werd op veel schilderijen van Hollandse meesters.

Op plekken waar de omstandigheden in economisch en geografisch opzicht gunstig waren voor de concentratie van handelsactiviteiten en aanverwante productieactiviteiten, zagen zowel machthebbende heren als burgers de voordelen en potenties van knooppunten. Op die plekken werden marktrechten uitgevaardigd, vrijheden verleend, stadsrechten vastgelegd en havenfuncties gefaciliteerd. Het *productiesysteem* en de *internationale*

⁵ P.M. Hohenberg & L.H. Lees (1985), *The making of urban Europe 1000-1950*, Cambridge Mass: Harvard University Press; Israel (1995), op cit.

⁶ E. Zahn (1989), *Regenten, rebellen en reformatoren. Een visie op Nederland en de Nederlanders*. Amsterdam: Contact; J. Lendering (2005), *Polderdenken. De wortels van de Nederlandse overlegcultuur*. Amsterdam: Athenaeum.

⁷ F. van Oort, I. van Aalst, M. Burger, B. Lambregts & E. Meijers (2010), 'Clusters en netwerkeconomie in de Noordvleugel van de Randstad'. Ministerie van Economische Zaken, Den Haag.

⁸ R. Rutte (2009), op cit.

⁹ A.M. Lambert (1985), *The making of the Dutch landscape. An historical geography of the Netherlands*. London: Academic Press.

¹⁰ J.M. de Casseres (1927), Stedebouw en kaartenwetenschap. *Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw* 8, 85-96.

handelsnetwerken groeiden geïntegreerd uit, waardoor dit westelijke gebied evolueerde tot een belangrijk wereldcentrum in de Gouden Eeuw. Hoewel beide groepen van economische activiteiten in de loop der eeuwen van samenstelling en betekenis veranderden, zijn er nog veel huidige kenmerken zichtbaar en te relateren aan handel en productie.

1.2 Het oostelijke deel van de Noordvleugel

De oostelijke zijde van de Noordvleugel werd gevormd door de steden Utrecht en Amersfoort. Hier vormden enerzijds de regionale handel en ambachtelijke industrie een sterke basis. Maar ook de bisschoppelijke zetel vormde een economische stimulans voor een belangrijke regionale functie met internationale contacten. Oorspronkelijk was Utrecht een militaire vestiging en handelsplaats in de Romeinse tijd, in verband met de ligging aan de loop van de geleidelijk minder relevante Oude Rijn. De ontwikkeling van het spoorstelsel heeft voor Utrecht later in de negentiende eeuw een grote stimulans gevormd. Zowel spoorgerelateerde diensten (verladers, later ook NS) alsook de vestiging van diverse industriële activiteiten (zoals Werkspoor Diesel) en veel groothandels- en transportdiensten alsmede de uitgebreide detailhandelsfunctie hebben deze stad economisch gestuwd¹¹. Ook Amersfoort was allereerst slechts een regionaal centrum, met activiteiten verbonden met de visserij op de toenmalige Zuiderzee en ambachtelijke activiteiten. De stad werd in de negentiende eeuw opgestuwd door de spoorverbindingen en de vestiging van een groot deel van het Nederlandse leger. Thans is Amersfoort als groeistad ook steeds meer als een kantorenstad ontwikkeld en vormt het een geïntegreerd deel van de Noordvleugel¹².

Het gebied tussen de westelijke en oostelijke delen van de Noordvleugel heeft een afgeleide ontwikkeling getoond van de genoemde stedelijke centra. Al vroeg vestigden rijke lieden uit Amsterdam en Utrecht zich langs de Vecht en later op de zandgebieden langs de spoorlijnen bij Hilversum, Baarn en Bilthoven¹³. Hilversum kreeg in de vorige eeuw een geheel nieuwe economische functie op basis van de ontwikkeling van de (nieuwe) media¹⁴.

¹¹ A. Pietersma (2000), red., *Een paradijs vol weelde. Geschiedenis van de stad Utrecht*. Utrecht: Matrijs.

¹² Marlet, G. (2009), *De aantrekkelijke stad*. Amsterdam: VOC-Uitgevers; O. Atzema & J. Lambooy (1999), Economic evolution within the Netherlands' polycentric urban system. In: E. Wever (ed.) *Cities in perspective – economy, planning and the environment*. Assen: Van Gorcum, 11-28..

¹³ E. de Wijs-Mulkens (1999), *Wonen op stand. Lifestyles en landschappen van de culturele en economische elite*. Proefschrift, Universiteit van Amsterdam.

¹⁴ C.M. Abrahamse & C. Cabout (1995), *Hilversum en de omroep*. Hilversum: Verloren; R. van der Groep (2005), De geografische inbedding van beeld en geluid. Netwerken en creativiteit in de audiovisuele industrie van Amsterdam en Hilversum. In: H. Ernste & F. Boekema (red.), *De cultuur van de lokale economie, de economie van de lokale cultuur*. Assen: Van Gorcum, 107-127; R. van der Groep (2010), 'Breaking Out' and 'Breaking In': changing firm strategies in the Dutch audiovisual industry. *Regional Studies* 44, 845-858.

1.3 Conclusies en bestuurlijke implicaties

Een conclusie die we in deze paragraaf kunnen trekken is dat de optimale onderlinge inbedding in en uitwisseling van productie activiteiten en handelsnetwerken in de regio altijd een grote invloed op de economische ontwikkeling heeft gehad. Hoewel de productiestructuur en het internationale economische netwerk van handelsrelaties en migratie door de tijd van karakter zijn veranderd, zijn deze nog steeds sterk voorwaardenscheppend voor de economische ontwikkeling van de regio. De eerste 'Pieken in de Delta' tekenen zich af, en worden gevormd door de voedingsmiddelenindustrie in en rond Amsterdam en Zaandam, de scheepsbouw in Amsterdam, en de handelsfuncties in de grootste Hollandse en Utrechtse steden. Een interessante vraag is of de aangegeven ontwikkeling ook samenhangt met de bestuurlijke structuur in de regio - van de stedelijke magistraten in de Gouden Eeuw tot de huidige bestuurslagen. Vermoedelijk heeft vooral de persistente economische oriëntatie van stadsbesturen en de actieve stimulering van ondernemerschap (zeker voor 1900)¹⁵ door de eeuwen heen steeds een positieve impuls betekend voor het groeivermogen van steden en de regio¹⁶. De stedelijke regio is altijd belangrijk geweest voor de positie van de individuele steden. Gezamenlijke opgaven en belangen hebben door de tijd immer geleid tot stedelijke samenwerking. Interessant is de analyse dat vanaf de dertiende eeuw de graven van Holland geconfronteerd werden met ontluikende steden die uitgroeiden tot belangrijke machtsfactoren¹⁷. Er ontstond toen voor het eerst interstedelijke samenwerking, vooral omdat de graven de steden een collectieve publieke schuld oplegde in ruil voor inspraak, concessies en bescherming en later (vanaf de zestiende eeuw) toelating tot de Staten van Holland. Voor de publieke gezamenlijke schuld was het verre van vanzelfsprekend dat steden bovenlokale verbanden aangingen. Middeleeuwse steden waren typisch het slachtoffer van een prisoner's dilemma: zij zagen misschien wel in dat samenwerking betere (handels)resultaten opleverde, maar slaagden er vaak niet in het onderlinge wantrouwen te overwinnen. Het belang van het overwinnen hiervan door de collectieve schuld is zelfs in de huidige tijd gemeten nog een onbestaanbaar grote prestatie¹⁸. De collectieve schuld dwong steden om steeds vaker als bovenlokaal verband te opereren. Tegenwoordig zijn er geen expliciete collectieve schulden

¹⁵ P. Bairoch (1988), *Cities and economic development. From the dawn of history to the present*. London; Mansell Publishing.

¹⁶ J. Israels (1995), *The Dutch Republic: its rise, greatness, and fall 1477-1806*. Oxford: Clarendon Press.

¹⁷ J. Zuijderduijn (2009), In hetzelfde schuitje. Collectieve publieke schuld als integrerend fenomeen in laat-middeleeuws Holland. *Historisch Tijdschrift Holland* 41, 133-148.

¹⁸ Zie voor het gebrek aan collectiviteit in stedelijke netwerken (zoals de Randstad of de Noordvleugel) G.R. Teisman, (2006), *Stedelijke netwerken. Ruimtelijke ontwikkeling door het verbinden van bestuurslagen*. OutPut 4. Den Haag: NIROV en J. Ritsema Van Eck, F. van Oort, O. Raspe, F. Daalhuizen & J. van Brussel (2006), *Vele steden maken nog geen Randstad*. Rotterdam: Nai-Uitgevers.

meer die de steden moeten delen. Maar door een toenemend aantal gezamenlijke belangen is samenwerking in de Noordvleugel in de nabije toekomst meer dan ooit nodig. De belangen moeten wel overtuigend aangetoond en ingezien worden. Maar de bestuurlijke structuur vormt uiteindelijk niet de belangrijkste structurende kracht van de regio. Vernieuwing en innovatie zullen de productiestructuur en het handelsnetwerk, en daarmee de positie van steden, blijvend veranderen. De sterke creativiteit van deze regio leidt tot de verwachting dat steeds weer nieuwe wegen worden gevonden voor verdere economische en culturele ontwikkeling¹⁹. Daarover gaat de volgende paragraaf.

2 Co-evolutie: structuurveranderingen, padafhankelijkheid en padcreatie

De duidelijke co-evolutie²⁰ van de regionale productiebedrijvigheid onderling en van die bedrijvigheid met de internationale economische betrekkingen wordt enerzijds gekenmerkt door continuïteit, maar is ook afgedwongen door de voortdurend nieuwe technologische en economische condities.

2.1 Regionale specialisaties in het verleden

De internationale en financiële positie van Amsterdam verminderde na 1700 door de opkomst van het Britse Rijk (vooral Londen) en later van de VS. Amsterdam bleef wel een belangrijk financieel centrum, zelfs na de enorme politieke omwentelingen van de Franse en de Amerikaanse revoluties. Na 1800 werden de buurlanden ook steeds sterker door de opkomende nieuwe tijd van de Industriële Revolutie, waarbij Nederland achterbleef. Zowel de internationale politiek als de snel veranderende productiestructuur veranderden het beeld van de Europese verhoudingen grondig. In de eerste helft van de negentiende eeuw bleef Nederland, en ook de Noordvleugel, zich vrij traag ontwikkelen²¹. Engeland, Duitsland en België toonden een snelle ontwikkeling door de Industriële Revolutie. Nederland bleef wel actief op het gebied van de internationale handel, vooral door de relaties met Nederlands Indië. De daarmee gerelateerde voedingsmiddelenindustrie in de Zaanstreek, met onder meer de cacaooverwerking, was wederom een teken van de samenhang van handel en industrie. De oude dynamische sector van de grafische industrie bleef ook overeind, waardoor in de

¹⁹ Vergelijk A. Saxenian (1994), *Regional advantage. Culture and competition in Silicon Valley and Route 128*. Cambridge Mass: Harvard University Press.

²⁰ Co-evolutie kan ontstaan tussen twee populaties (bijvoorbeeld van bedrijven in sectoren) of tussen een populatie en instituties (zie E.W. Schamp (2010), On the notion of co-evolution in economic geography. In: R. Boschma & R. Martin (eds.), *The handbook of evolutionary economic geography*. Cheltenham: Edward Elgar, pp. 432-449).

²¹ A. van der Woud (1987), *Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848*. Amsterdam: Contact; A.M. Lambert (1985), op cit.

twintigste eeuw allerlei nieuwe ontwikkelingen, zoals de verdere differentiatie van de media-activiteiten, konden worden aangekoppeld. Pas in de tweede helft van de negentiende eeuw werden overal in Nederland nieuwe economische activiteiten gestart, zoals de gemechaniseerde textielindustrie in Twente en Noord Brabant, met veel export naar Indië, en de start van Philips in Eindhoven. Nieuwe infrastructuur, zoals diverse spoorlijnen, het Noordzeekanaal, de ontwikkeling van nieuwe onderwijstypen, zoals de HBS, en de uitgroei van universiteiten gaven nieuwe impulsen aan de economie²². Recente inzichten uit de zogenaamde *New Economic Geography* bewijzen dat de structurerende werking van infrastructuur vooral langdurig economisch voordelig is voor de grootste ontsloten agglomeratie²³. Randstedelijke investeringen in infrastructuur – van de trekvaart in de Gouden Eeuw tot de huidige vernieuwde weg- en spoorverbindingen – hebben dus altijd bijgedragen aan de constante ontwikkelingsmogelijkheden van de Noordelijke Randstad. Ook toekomstige investeringen waarbij de regio meer wordt ontsloten zullen daar verder aan bijdragen.

2.2 Recente structuurwijzigingen

Inmiddels had er zich al eerder in geheel Europa een enorme structuurwijziging voorgedaan door de technologische ontwikkeling, waardoor de arbeidsproductiviteit van de landbouw enorm steeg, met als gevolg een grote trek naar de stedelijke gebieden, vooral die met veel mijnbouw en industrie, zoals het Ruhrgebied. In de grote ‘oude’ steden ontwikkelde zich, naast kleinschalige industrie, de dienstensector steeds verder. Dit type steden groeide toenmaals minder hard maar wel continu, en zeker ‘harmonischer’ dan de snelgroeïende seden gespecialiseerd in de kolen- en staalindustrie. Toch kwamen ook veel immigranten uit de agrarische gebieden naar steden zoals Amsterdam, Utrecht en Leiden, door de geboden werkgelegenheid, met veel kleinschalige industrie, zoals de grafische sector, voeding en drank (brouwerijen), scheepsbouw en ook ambachtelijke bedrijven die op de consumptie waren gericht. In Amsterdam bleven de transportsector met de intermediaire handel (groothandel) een groot deel van de economie uitmaken. Kleinere steden in de Randstad, zoals Enkhuizen, Gouda en Haarlem, vielen nagenoeg stil in ontwikkeling²⁴. Het systeem van waterwegen

²² A. van der Woud (2006), *Een nieuwe wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland*. Amsterdam: Bert Bakker.

²³ M. Thissen, P. van de Coevering & H. Hilbers (2006), *Wegen naar economische groei*. Den Haag: RPB, & R. Baldwin, R. Forslid, P. Martin, G. Ottaviano & F. Robert-Nicoud (2003), *Economic geography and public policy*. Princeton: University Press.

²⁴ M. Wagenaar & R. van Engelsdorp Gastelaars (1986), Het ontstaan van de Randstad, 1815-1930. *KNAG Geografisch Tijdschrift* 20, 14-29; B. de Pater (1989), Van land met steden tot stedenland. Een kleine historische stadsgeografie van Nederland. *Historisch Geografisch Tijdschrift* 7, 41-56; S. Musterd & B. de Pater (1992), *Randstad Holland internationaal, regionaal, lokaal*. Van Gorcum: Assen.

restte rond 1800 van de infrastructurele netwerkstructuur, maar die werd daarna in rap tempo vervangen door treinen, trams, en verharde wegen²⁵. Na 1900 ontstonden in de Noordvleugel nieuwe economische impulsen van Schiphol²⁶ en van de Hoogovens in IJmuiden, maar ook van de expansie van het ‘bloemencluster’ van Aalsmeer. Meer recent is de expansie van de media-activiteiten, zowel in Amsterdam als in het Gooi. Hierbij bestaat een duidelijke link met een ander ‘cluster’, dat van de grafische sector en de culturele activiteiten (Concertgebouw en tal van theaters) in de Noordvleugel²⁷. Nog recenter is de aankoppeling aan dit cluster van de ‘designactiviteiten’ (onder meer de modesector)²⁸.

De financiële activiteiten bleven een sterke positie houden, net als de verwante activiteiten in het verzekeringswezen, de accountancy en consultancy. De ontwikkeling van de EU en van de centrale bank in Frankfurt heeft de Nederlandse positie op dit terrein niet versterkt. De economische crisis van 2007- 2010 is ook negatief geweest voor de ontwikkelingen in deze sector²⁹. Desondanks is deze groep van activiteiten in Amsterdam en Utrecht nog steeds een belangrijke basis van het productiesysteem³⁰.

Vanaf de vroege Middeleeuwen tot op heden ziet men de flexibele aanpassing van de economische activiteiten voortdurend optreden. De Noordvleugel werd ook steeds meer geïntegreerd³¹. Zo is het mediacomplex van Amsterdam en het Gooi met aftakkingen naar Utrecht en Amersfoort voor het hele gebied van belang³². Ook de financiële sector heeft in Utrecht een sterke vestigingsplaats ontwikkeld (Rabobank, verzekeringsbedrijven AMEV en REAAL). De sterke groei van de zakelijke diensten van de laatste decennia is zichtbaar in de vele kantoorontwikkelingen in Amsterdam en Utrecht, maar ook in andere plaatsen zoals Amersfoort. De padafhankelijkheid van de Noordvleugel is duidelijk merkbaar, de in het

²⁵ G. A. van der Knaap (1978), *A spatial analysis of the evolution of an urban system: the case of the Netherlands*. Proefschrift, Erasmus Universiteit Rotterdam

²⁶ K. Bosma, I. Burgers, K. Davids, A. El Makhloufi & H. de Mare (2009), De Schiphol-regio als nevelstad. Een nieuwe benadering van stedelijke transformaties in de late twintigste eeuw. *Stadsgeschiedenis* 4, pp. 165-190.

²⁷ P. Terhorst & J. van de Ven (2003), The economic restructuring of the historic city center. In: S. Musterd & W. Salet (eds.), *Amsterdam human capital*. Amsterdam University Press, 85-104; R. Kloosterman (2004) Recent employment trends in the cultural industries in Amsterdam, Rotterdam, The Hague and Utrecht: a first exploration. *TESG* 98, 243-252; I. Van Aalst (1997), *Cultuur in de stad*. Utrecht: Jan van Arkel..

²⁸ R. Wenting (2008), *The evolution of a creative industry. The industrial dynamics and spatial evolution of the global fashion design industry*. Proefschrift, Universiteit Utrecht.

²⁹ E. Engelen & S. Musterd (2010), Amsterdam in crisis: how the (local) state buffers and suffers. *International Journal of Urban and Regional Research* (te verschijnen).

³⁰ P. Tordoir (2003), The Randstad: the creation of a metropolitan economy. In: S. Musterd & W. Salet (eds.), *Amsterdam human capital*. Amsterdam University Press, 105-126.

³¹ H. Knol & W. Manshanden (1990), *Functionele samenhang in de Noordvleugel van de Randstad*. NGS 109, Amsterdam. Het RPB toont in haar rapport *Vele steden maken nog Randstad* (2006) op basis van pendel-, winkel en bedrijfsrelaties aan dat de functionele samenhang en economische complementariteit tussen de steden van de Noordvleugel momenteel (nog) niet optimaal is.

³² Rogier van der Groep (2005, zie voetnoot 13) beargumenteert zelfs dat Amsterdam en Hilversum nog veel verder geïntegreerd kunnen raken op mediavlak dan momenteel het geval is.

verleden ontwikkelde bedrijvigheid heeft zijn sporen nagelaten en is selectief uitgebreid. Natuurlijk zijn verschillende onderdelen afgezwakt, verplaatst of verdwenen, maar de basisstructuren van brandpunten van handelsstromen en zakelijke dienstverlening zijn overeind gebleven. Naast de verdieping en differentiatie is er ook een voortdurende verbreding geweest door in te spelen op nieuwe ontwikkelingen. Een voorbeeld van de nieuwe bedrijvigheid is de ICT, gespecialiseerd op softwareontwikkeling, die in deze regio is ontwikkeld³³. Opmerkelijk sterk zijn thans ook de ‘life sciences’ met diverse academische ziekenhuizen en onderzoeksinstituten. Voorts heeft de groei van de vier universiteiten in deze regio een duidelijk positieve invloed gehad op de mogelijkheid om kennis te ontwikkelen en te behouden, waardoor kennisexternaliteiten tot nieuwe bedrijvigheid konden leiden³⁴.

2.3 De consumptiestad en de (binnen)stedelijke economie

Naast de economische ontwikkeling - en wellicht daarmee verbonden - kent de regio vanouds ook een gunstig en tolerant woonmilieu. Hoger opgeleiden en creatieve en ondernemende bevolkingsgroepen voelen zich er meer dan elders thuis, en geven er bovendien relatief veel geld uit. Dit geeft een groeiende economische waarde aan Amsterdam en Utrecht als consumptiesteden. Deze consumptiestad vormt een belangrijk onderdeel van het creatieve aanpassingsvermogen van de stedelijke economie.

De demografische ontwikkeling van de Noordvleugel is in de eerste eeuwen grotendeels een reflectie van de economische ontwikkelingen geweest³⁵. Wonen volgde dus vooral werken. Recentelijk benadrukt de internationale literatuur in steeds sterkere mate echter dat de woonvoorkeuren van hoogopgeleide en vaardige werknemers bepalend wordt voor de locatie van productie- en handelsbedrijven³⁶. De consumentenstad wordt bepalender dan de producentenstad voor economische dynamiek³⁷. Vooral voor de steden Amsterdam en Utrecht zien we dat consumentendiensten een – hernieuwde - sterke plek innemen, maar wel veelal naast nieuwe vormen van productie, zoals dotcom bedrijven en kleinschalige

³³ A. Weterings (2006), *Do firms benefit from spatial proximity?* Proefschrift, Universiteit Utrecht; F. van Oort, A. Weterings & H. Verlinde (2003), “Residential amenities of knowledge workers and the location of ICT-firms in the Netherlands”. *TESG* 94, 516-523.

³⁴ R. Ponds (2008), *Regional innovation and the geography of research collaboration in science-based industries*. Proefschrift, Universiteit Utrecht.

³⁵ N. van Nimwegen & I. Esveldt (2006), *Grote steden in demografisch perspectief*. Den Haag: Nederlands Interdisciplinair Demografisch Instituut.

³⁶ G. Marlet (2009), op cit.

³⁷ E. Glaeser, J. Kolko & A. Saiz (2001) Consumer City. *Journal of Economic Geography*, 27-50, T.A. Hutton (2008), *The new economy of the inner city. Restructuring, regeneration and dislocation in the twenty-first century metropolis*. London: Routledge.

bedrijvigheid in bedrijfsverzamelgebouwen en van ZZZP'ers aan huis³⁸. De recente internationale literatuur suggereert een economische revolutie met de binnenstad als hernieuwd producenten- en consumentencentrum. Dit beeld stoelt vooral op de opkomst van de zogenoemde creatieve en culturele industrieën en dienstverlening, denk aan reclame- en communicatiebureaus, architectenbureaus en internetbedrijven. Kleinschalige creatieve bedrijvigheid maakt binnensteden hiermee (opnieuw) tot broedplaatsen van economische vernieuwing en ontwikkeling. Zulke bedrijven, die zich toelagen op deze *Nieuwe Economie*, floreren in bijvoorbeeld de binnensteden van Londen, Singapore en Vancouver³⁹. Het economische belang van culturele industrieën zit ook in de voorwaardenscheppende functie die ze hebben voor creatievelingen die in de (binnen)stad willen wonen en werken, en die op hun beurt met hun creativiteit en ondernemerschap de lokale economie verder kunnen laten groeien.

2.4 Conclusie

De metropoolregio Noordelijke Randstad heeft in haar ontwikkeling een voortdurende creativiteit en aanpassingsvaardigheid getoond. Na elke crisis werden nieuwe ontwikkelingen aangezet en met succes uitgebouwd⁴⁰. Het regionale bedrijfsleven heeft een neus voor de nieuwste en grootste krenten in de pap. De verklaring hiervoor ligt vooral in de voortdurende co-evolutie van bedrijvigheid in een gedifferentieerde productiestructuur. De voor de regio kenmerkende, intensieve relatie van productie met (internationale) handel en de inbedding in fysieke en kennisnetwerken is hierbij essentieel. Co-evolutie en handelsinbedding is ook zichtbaar in de recente decennia met de ontwikkeling van de culturele sector, de ICT-sector, het transportcluster rond Schiphol en de 'life sciences', maar ook in de consumentgerichte activiteiten (de consumptiestad). De productiestructuur ontwikkelde zich padafhankelijk, voortbordurend op en gerelateerd aan oudere kennis en structuren, maar steeds weer creatief en vernieuwend. Het succesvolle evolutionaire economische groeipad van de Noordvleugel houdt ook in dat door de creatieve ontwikkeling niet meer passende soorten activiteiten kunnen worden afgestoten. Dit proces van zoeken en vervangen van zwakker wordende economische onderdelen heet 'creative destruction'. De ontwikkeling vond niet alleen plaats binnen de productie- en handelsstructuur maar ook in de ruimte. De economisch-geografische

³⁸ F. van Oort & J. Ritsema van Eck (2010), De economische transformatie van historische binnensteden. In: PBL, *De staat van de ruimte 2010: de herschikking van stedelijke Nederland*. Den Haag: PB, 55-68.

³⁹ T.A. Hutton (2008) op cit.

⁴⁰ Dit is een kenmerk van de meest dynamische steden in de wereld, zie R. Florida (2010), *The great reset. How new ways of living and working drive post-craze prosperity*. New York: Harper & Collins en B. Ter Weel, A. van der Horst & G. Gelauff (2010), *The Netherlands of 2040*, Den Haag: CPB.

verbindingen tussen de delen van de Noordvleugel werden sterker, vooral tussen het gebied van Zaanstad-Haarlem-Schiphol-Amsterdam met het gebied van het Gooi, Utrecht en Amersfoort. Deze regio kan thans worden beschouwd als een belangrijke drager van de economische stuwkracht van Nederland. Opgemerkt moet overigens worden dat nieuwe technologisch georiënteerde industriële bedrijvigheid komt veelvuldiger in het oosten en zuiden van het land op dan in de (Noordvleugel van de) Randstad. De groeikracht in nieuwe banen is in deze sectoren evenwel niet bijzonder groot in de nabije toekomst in vergelijking tot de mogelijke ontwikkeling in zakelijke diensten in de Noordvleugel⁴¹.

3 De evolutionaire economische wortels van de Noordvleugel

Samengevat onderscheidt de Noordvleugel zich in ruimtelijk-economische zin door de eeuwen heen van andere regio's in Nederland door:

1. De aanwezigheid van optimaal functionerende evolutionaire economische ontwikkelingsmechanismen. Deze leiden tot constante en padafhankelijke creatieve destructie: het ontstaan van nieuwe economische clusters, het afstoten van niet rendabele activiteiten en het succesvol vernieuwen en uitbouwen van bestaande clusters;
2. De optimale onderlinge inbedding in en uitwisseling van productie activiteiten en handelsnetwerken. Hoewel de productiestructuur en het internationale economische netwerk van handelsrelaties en migratie door de tijd van karakter zijn veranderd (zoals de vergrootte nadruk op financiële en zakelijke dienstverlening), zijn deze nog steeds sterk voorwaardenscheppend voor de economische ontwikkeling van de regio;
3. Sinds de Gouden Eeuw de grootste economische massa van het land, wat leidt tot de grootste urbanisatievoordelen (inclusief tegenwoordig die van de consumptiestad) en dat maakt dat de regio het meest profiteert van investeringen in Randstedelijke en nationale fysieke netwerken;
4. De hoogste centraliteit in het internationale fysieke netwerken gericht op dienstverlening, de laatste decennia middels Schiphol;
5. De hoogste nationale centraliteit in internationale gespecialiseerde netwerken, zoals vroeger stapelhandel en momenteel ICT en zakelijke diensten (global city);
6. Potentieel bestuurlijke éénvoudigheid, omdat Amsterdam en Utrecht beiden al langere tijd groeiregio's zijn en dezelfde fysieke groeiopgaven kennen (woningbouw,

⁴¹ F. van Oort, M. Thissen en D. Diadato (2010), *Economische structuurverandering en regionale specialisatie in Nederland, 1963-2005*. Working paper, Universiteit Utrecht.

infrastructuur, open ruimte), wat noodzaakt tot meer samenwerking. Beleid ter stimulering van ondernemerschap is vanouds een gouden regel gebleken, die wellicht meer kan worden afgestoft omdat het vooral in de Noordvleugel vruchtbaar kan zijn.