



Het topsectorenbeleid

Wat betekent dit voor de regio Food Valley?

Guido van Hattem
3 juni 2013

Rapportage:

Titel: Het topsectorenbeleid.
Ondertitel: Wat betekent dit voor de regio Food Valley?

Student:

Naam: Guido van Hattem.
Adres: Verbindingsweg 2.
Woonplaats: Elst (UT).
Telefoon: 06-31172843.
E-mail: guido.vanhatterem@student.hu.nl.
Studentnummer: 1563201.
Afstudeerrichting: Mobiliteit en Verkeer.
Cursuscode: TROP-AFO8-o8.

Afstudeerperiode:

4 februari 2013 t/m 4 juni 2013.

Bedrijf:

Naam: Movares Nederland B.V.
Adres: Eusebiusbuitensingel 78A te Arnhem.
Leidseveer 10 te Utrecht.
Telefoon: +31264450073 te Arnhem.
+31302655555 te Utrecht.
E-mail: info@movares.nl
Bedrijfsbegeleider: Martijn Abeling.
Functie: Adviseur Mobiliteit.

**Afstudeerbegeleiders:**

Naam: Arnold Helfrich (1^e begeleider).
Vakgebied: Mobiliteit en Verkeer.



Naam: Bas Ouwehand (2^e begeleider).
Vakgebied: Planning en Beleid.

Voorwoord

De scriptie die voor u ligt is geschreven in het kader van het afstudeerproces voor de opleiding Ruimtelijke Ordening en Planologie aan de Hogeschool van Utrecht. In de periode 4 februari tot 4 juni 2013 heb ik gewerkt aan mijn scriptie bij ingenieurs- en adviesbureau Movares in Arnhem en Utrecht.

Deze scriptie gaat in op het nieuwe topsectorenbeleid van de rijksoverheid, en wat voor effecten dit heeft op de regio Food Valley. Ik heb gekozen voor de regio Food Valley, omdat ik mijn afstudeerproject wilde doen over de regio waar ik in woon. In mijn afstudeerscriptie is het volgende onderzocht:

- Onderzoek naar het doel en de werking van het topsectorenbeleid.
- De relatie tussen de Rijksoverheid en de regio Food Valley onderzoeken.
- De relatie tussen de ruimtelijk-economische structuur en het vestigingsklimaat onderzoeken.
- Het formuleren van een onderzoeksmodel waar aspecten in zijn opgenomen die bijdragen aan het aantrekkelijker maken van het vestigingsklimaat en de internationale bereikbaarheid.
- Het geformuleerde onderzoeksmodel toepassen op de regio Food Valley.
- Op basis van de resultaten van het onderzoeksmodel is een maatregelenpakket opgesteld, waarbij onderzocht is welke partijen daarbij betrokken zijn en welke partij het proces zou moeten starten / leiden.
- Tijdens het onderzoek zijn gesprekken gevoerd met deskundigen en beleidsmedewerkers van verschillende overheden.

De vraag is ontstaan vanuit de vraag om een netwerkvisie voor het zuidelijke deel van de regio Food Valley te maken. Dit is uitgebreid met een meer ruimtelijke component. Het onderzoek was zeer interessant en leuk om te doen, mede doordat het een relatief nieuw onderwerp is. Ik ben zeer tevreden met het eindresultaat, omdat het me gelukt is een onderzoeksmodel te maken die goed te gebruiken is om regio's te ontwikkelen.

Dit resultaat is behaald met hulp van een aantal mensen, die ik hieronder wil bedanken:

- Martijn Abeling, Adviseur Mobiliteit bij ingenieurs- en adviesbureau Movares en begeleider vanuit het bedrijf tijdens mijn afstudeerproces.
- Arnold Helfrich, 1^e begeleider vanuit de Hogeschool Utrecht tijdens mijn afstudeerproces.
- Bas Ouwehand, 2^e begeleider vanuit de Hogeschool Utrecht tijdens mijn afstudeerproces.
- Ad Anker, Adviseur Ruimte bij ingenieurs- en adviesbureau Movares.
- Alle gesprekspartners tijdens deze afstudeerperiode bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu, provincie Gelderland, regio Food Valley en gemeente Ede.

Ik wens u veel leesplezier toe,

Guido van Hattem
29 mei 2013, Arnhem

Samenvatting

Op 4 februari 2011 heeft de Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) een brief naar de tweede kamer gestuurd, waarin de hoofdlijnen staan beschreven van het nieuwe bedrijfslevenbeleid. Onderdeel van het nieuwe bedrijfslevenbeleid is het topsectorenbeleid. Het doel van het topsectorenbeleid is *'een uitstekende ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in, en een goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren'*. Één van deze stedelijke regio's is de regio Food Valley. De regio Food Valley heeft in het ruimtelijke beleid aangegeven te willen investeren in vestigingsklimaat en leefomgeving. De volgende vraag staat centraal: Welke ruimtelijke en verkeerskundige maatregelen zijn nodig om het doel van het topsectorenbeleid te verwezenlijken?

Om ruimtelijke en verkeerskundige maatregelen te bedenken die bijdragen aan de verwezenlijking van de economische ambities van de rijksoverheid, zal inzicht verkregen moeten worden in de huidige situatie van de regio Food Valley. Inzicht in de huidige situatie van de regio Food Valley is verkregen door middel van een onderzoeksmodel. Dit onderzoeksmodel is geformuleerd door de basis waarin de relatie wordt gelegd tussen de ruimtelijk-economische structuur en het vestigingsklimaat. De aspecten, zoals beschreven in de strategische agenda 2011-2015 van de regio Food Valley, zorgde voor inspiratie van de invulling van het onderzoeksmodel. De aspecten zijn onderverdeeld in deelaspecten en aangescherpt tijdens het onderzoeksproces.

Door het onderzoeksmodel toe te passen op de regio Food Valley, is inzicht verkregen in de sterkten en zwakten van deze regio. Uit onderzoek is gebleken dat de volgende aspecten verbeterd moeten worden met ruimtelijke en verkeerskundige maatregelen:

- De betaalbaarheid van de woningen in de regio Food Valley.
- De recreatievoorzieningen in de steden.
- De concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto.
- De internationale bereikbaarheid van de regio.
- Internationaal georiënteerde bedrijven.
- De campusontwikkeling zowel in het onderwijs als in het bedrijfsleven.

Om de slecht presterende aspecten te verbeteren is een maatregelenpakket opgesteld met daarin ruimtelijke en verkeerskundige maatregelen. Per maatregel is onderzocht welke partijen betrokken moeten worden bij het proces en welke partijen het proces zouden moeten starten / leiden.

Door dit afstudeeronderzoek is een nieuw middel beschikbaar gekomen die de uitvoering van het topsectorenbeleid makkelijker maakt. Het model heeft een constaterende werking en voed daarmee de discussie tussen overheid, kennisinstellingen en bedrijven om de juiste maatregelen te bedenken en deze uit te voeren. Het gesprek met het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft het theoretisch kader getoetst aan de praktijk. Het gesprek met de provincie Gelderland heeft het onderzoeksresultaat getoetst aan de praktijk.

Inhoud

Voorwoord	4
Samenvatting.....	5
1. Inleiding.....	8
1.1 Aanleiding.....	8
1.2 Doelstelling.....	8
1.3 Probleemstelling.....	9
1.4 Onderzoeksvragen.....	9
1.5 Aanpak.....	9
1.6 Leeswijzer	10
2. Het topsectorenbeleid	11
2.1 Doel topsectorenbeleid	11
2.2 Werking topsectorenbeleid	12
2.3 Relatie rijksoverheid en economische kerngebieden.....	14
2.4 Ruimtelijk-economische structuur en vestigingsklimaat	15
2.5 Conclusie	16
3. Onderzoeksmodel	17
3.1 Modelvorming	17
3.2 Toepassing model.....	19
3.3 Conclusie	20
4. Regio Food Valley	21
4.1 Ligging.....	21
4.2 Huidige situatie	22
4.2.1 Wonen en recreatie	22
4.2.2 Mobiliteit en bereikbaarheid.....	29
4.2.3 Werken	35
4.2.4 Onderwijs	39
4.3 De resultaten	42
4.4 Conclusie	44

5.	Het vervolg	45
5.1	De overheid.....	45
5.2	Kansen voor Movares.....	46
5.3	De betaalbaarheid van woningen.....	47
5.4	De recreatievoorzieningen in de steden	48
5.5	De concurrentiepositie van het openbaar vervoer	49
5.6	De internationale bereikbaarheid.....	50
5.7	Internationaal georiënteerde bedrijven.....	52
5.8	Campusontwikkelingen	53
5.9	Conclusie	55
6.	Conclusie en aanbevelingen.....	56
6.1	Beantwoording onderzoeksvragen	56
6.2	Conclusie	58
6.3	Aanbevelingen	60
7.	Literatuurlijst	61
7.1	Literatuur.....	61
7.2	Internet.....	61
7.3	Deskundigen.....	62
	Afkortingen.....	63
	Begrippen.....	64

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In het voorjaar van 2012 heeft het kabinet de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. In deze visie staan de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen voor Nederland weergegeven. Het doel van deze visie is om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028). De rijksoverheid heeft om dit te bereiken de volgende doelen opgesteld:

1. Het vergroten van de concurrentiekracht door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur;
2. Zorgen dat Nederland bereikbaar blijft, waarbij de gebruiker centraal staat;
3. Het waarborgen van een veilige en leefbare omgeving, met behoud van natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Een van de middelen om dit te bereiken is het topsectorenbeleid van de rijksoverheid. Dit beleid gaat uit van negen topsectoren, waar Nederland wereldwijd sterk in is. Deze topsectoren zijn aanwezig in heel Nederland, maar zijn voornamelijk geconcentreerd in stedelijke regio's van de mainports, brainports, greenports en valleys. Valleys zijn gebieden in Nederland waar gemeenten samenwerken in regionaal verband, om zo de topsectoren die daarbij aanwezig zijn te versterken en te ontwikkelen.¹

Movares wil de werking van het topsectorenbeleid inzichtelijk hebben, en kijken welke effecten dit heeft op de ruimtelijke ontwikkelingen en de bereikbaarheid van economische kerngebieden in Nederland. Movares wil voor zichzelf onderzoeken of er een koppeling bestaat tussen centrale budgetten voor de bereikbaarheid en decentrale budgetten die daarvoor beschikbaar zijn. Dit inzicht moet het mogelijk maken voor Movares om beleid en mensen tussen centrale en decentrale overheid met elkaar te koppelen.

1.2 Doelstelling

Voor Movares Noordoost is de regio Food Valley een interessant gebied om te onderzoeken. De regio Food Valley is een samenwerkingsverband tussen de gemeenten Barneveld, Ede, Nijkerk, Renswoude, Rhenen, Scherpenzeel, Veenendaal en Wageningen.² Movares Noordoost heeft daarbij het volgende doel voor ogen: *Modelkundig in kaart brengen hoe het topsectorenbeleid van de rijksoverheid werkt, en onderzoeken welke ruimtelijke ontwikkelingen en ontwikkelingen in de bereikbaarheid noodzakelijk zijn om dit rijksbeleid in de regio Food Valley uit te voeren.*

¹ Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, pagina 31, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, maart 2012, Den Haag (geraadpleegd 25 februari 2013).

² Regio Food Valley: <http://regiofoodvalley.nl/> (geraadpleegd 25 februari 2013).

1.3 Probleemstelling

Er zal literatuuronderzoek gedaan moeten worden om meer inzicht te krijgen in het doel en de werking van het topsectorenbeleid. De aspecten die daarbij een rol spelen moeten samengesteld worden door middel van theorie en praktijk. Dit leidt tot een onderzoeksmodel dat toegepast wordt op de regio Food Valley. De hoofdvraag om het doel van Movares te bereiken is het volgende: *Hoe werkt het nieuwe topsectorenbeleid van de rijksoverheid en hoe is dit vertaald naar ruimtelijke ontwikkelingen en ontwikkelingen in de bereikbaarheid in de regio Food Valley?*

1.4 Onderzoeksvragen

De hoofdvraag zal beantwoord worden door middel van deelvragen. Met de volgende deelvragen zal antwoordt gegeven moeten worden op de hoofdvraag:

- *Wat is het doel en de werking van het topsectorenbeleid?*
- *Hoe is het topsectorenbeleid regionaal doorvertaald naar ruimtelijke ontwikkelingen en ontwikkelingen in de bereikbaarheid?*
- *Wat kan verbeterd worden aan het huidige verkeerskundig en ruimtelijk beleid in de regio Food Valley en welke partijen zijn daarvoor nodig?*

1.5 Aanpak

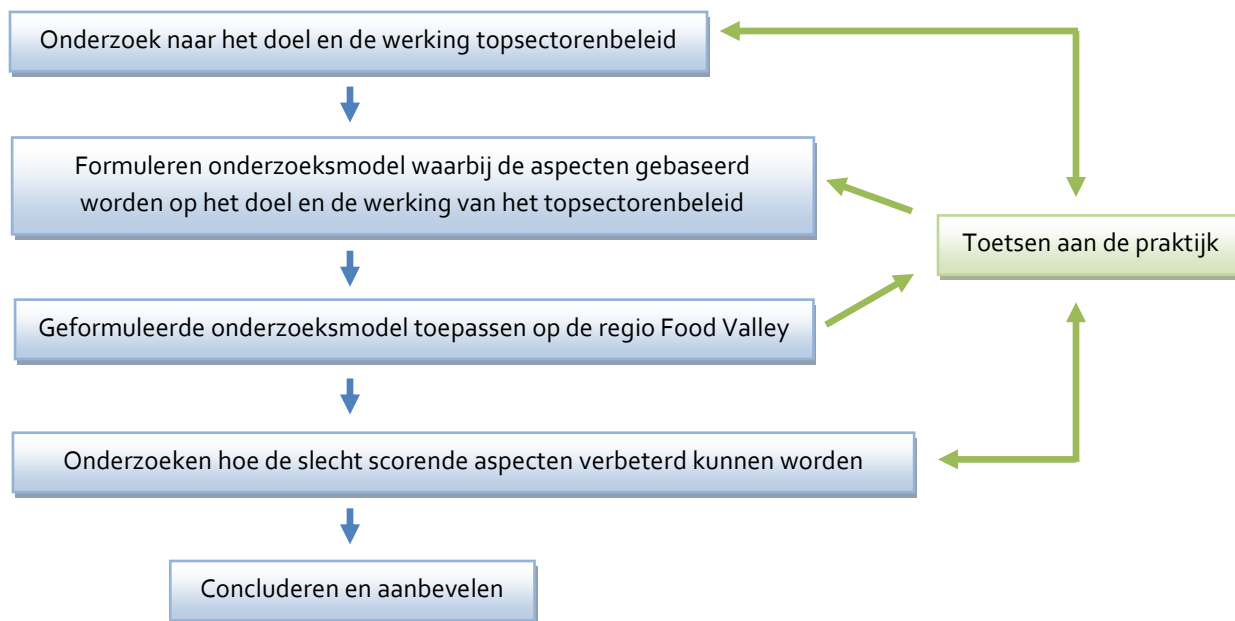
De rijksoverheid is in 2011 gestart met de uitvoering van het nieuwe bedrijfslevenbeleid. Onderdeel van dit nieuwe bedrijfslevenbeleid is het topsectorenbeleid. De eerste stap is onderzoeken wat het doel van het topsectorenbeleid is en hoe dit beleid werkt.

Vervolgens wordt een onderzoeksmodel geformuleerd, dat als doel heeft inzicht te geven in de huidige situatie van de regio Food Valley. De aspecten in het onderzoeksmodel zullen gebaseerd zijn op het doel en de werking van het topsectorenbeleid.

Het geformuleerde onderzoeksmodel zal toegepast worden op de regio Food Valley. Tijdens dit proces worden de aspecten aangescherpt door toetsing in de praktijk. Het toetsen aan de praktijk gebeurt door middel van gesprekken met beleidsmedewerkers van verschillende overheidsinstanties. De aspecten van het onderzoeksmodel zullen op deze manier worden beoordeeld: ++, +, =, -, --.

Door het toepassen van het onderzoeksmodel wordt inzicht verkregen in de huidige situatie in de regio Food Valley. De slecht presterende aspecten zullen verbeterd moeten worden. Per aspect zal inzichtelijk gemaakt worden welke maatregelen voor verbetering zorgen, welke partijen daarbij betrokken zijn en welke partij de eerste stap zou moeten zetten.

Tot slot zal een conclusie geschreven worden, met daarin alle bevindingen van dit onderzoek.



1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk twee zal onderzoek gedaan worden naar het doel en de werking van het topsectorenbeleid. Daarnaast wordt de koppeling gelegd tussen enerzijds de rijksoverheid en de economische kerngebieden van Nederland en anderzijds de relatie tussen de ruimtelijk-economische structuur en het vestigingsklimaat.

In hoofdstuk drie zal een model geformuleerd worden, waarbij de aspecten gebaseerd worden op het doel van het topsectorenbeleid. De onderzoeksaspecten en het doel en de werking van het topsectorenbeleid zullen bij de rijksoverheid (=de praktijk) getoetst moeten worden. Tenslotte zal in dit hoofdstuk beschreven worden hoe het model toe te passen is.

In hoofdstuk vier zal het model dat geformuleerd is in hoofdstuk drie toegepast worden op de regio Food Valley. In dit hoofdstuk wordt per aspect bepaald hoe de beoordeling is. Belangrijk is dat de uitkomsten per aspect concreet zijn. Het onderzoeksmodel geeft inzicht in de huidige situatie van de regio Food Valley. De onderzoeksresultaten worden besproken met provincie Gelderland (=de praktijk).

In hoofdstuk vijf wordt onderzocht wat nodig is om de slecht presterende aspecten te verbeteren. Per aspect zal inzichtelijk gemaakt worden welke maatregelen voor verbetering zorgen, welke partijen daarbij betrokken zijn en welke partij de eerste stap zou moeten zetten.

In hoofdstuk zes wordt antwoord gegeven op de onderzoeksvragen. In de conclusie en aanbevelingen wordt antwoord gegeven op de hoofdonderzoeksvraag.

Tot slot is een afkortingenlijst en een begrippenlijst opgesteld, die uitleg geven over moeilijke definities.

2. Het topsectorenbeleid

Op 4 februari 2011 heeft de Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) een brief naar de tweede kamer gestuurd. In deze brief worden de hoofdlijnen beschreven van het nieuwe bedrijfslevenbeleid. Onderdeel van het nieuwe bedrijfslevenbeleid is het topsectorenbeleid. In hoofdstuk 2.1 en 2.2 wordt het doel en de werking van het topsectorenbeleid onderzocht.

2.1 Doel topsectorenbeleid

Het nieuwe bedrijfslevenbeleid van de rijksoverheid moet ervoor zorgen dat de concurrentiepositie van Nederland behouden blijft / versterkt wordt. Om dit te realiseren wil de rijksoverheid investeren in negen topsectoren waar Nederland wereldwijd sterk in is. Deze negen topsectoren zijn aanwezig in heel Nederland, maar zijn voornamelijk geconcentreerd in stedelijke regio's van de mainports, brainports, greenports en valleys.

De keuze voor de negen topsectoren heeft te maken met de sterke markt- en exportpositie die aanwezig is bij de topsectoren. Nederland heeft zich gespecialiseerd in de export van producten naar andere delen van de wereld, waarbij de Rotterdamse haven, als grootste haven van Europa, een belangrijke rol speelt. Hierdoor wordt gebruik gemaakt van de Nederlandse kwaliteiten. Een ander punt is het opleidingsniveau van de Nederlandse bevolking, en de mate waarin kennisinstellingen aanwezig en toegankelijk zijn. Daarmee samenhangend werken ondernemers van de negen topsectoren samen met kennisinstellingen verspreid over het land. De meeste topsectoren vinden hun wortels in de nabijheid van een universiteit (zie tabel 2.1). De kennisinstellingen doen onderzoek naar nieuwe technieken, middelen, methoden en oplossingen in opdracht van de rijksoverheid en het bedrijfsleven. Het is belangrijk dat de overheid, het bedrijfsleven en de kennisinstellingen samenwerken om kennis, beleid en producten met elkaar af te stemmen, en elkaar te versterken.³

Het topsectorenbeleid gaat uit van de volgende topsectoren: agro & food, chemie, creatieve industrie, energie, high tech, life sciences & health, logistiek, tuinbouw & uitgangsmaterialen en water. Zoals eerder aangegeven kennen veel topsectoren een zekere concentratie binnen Nederland. In tabel 2.1 staat een overzicht van alle regio's, met bijbehorende topsectoren en kennisinstellingen.

Doel topsectorenbeleid: *'Een uitstekende ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in, en een goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren'*.⁴

³ Rijksoverheid: <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ondernemersklimaat-en-innovatie/documenten-en-publicaties/rapporten/2011/09/13/naar-de-top-het-bedrijvenbeleid-in-actie-s.html> (geraadpleegd 3 april 2013).

⁴ Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, pagina 31, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, maart 2012, Den Haag (geraadpleegd 4 april 2013).

Naam regio:	Topsectoren:	Kennisinstelling:
Brainport Zuid-Oost Nederland	Creatieve Industrie High Tech Life Sciences	Technische Universiteit Eindhoven
Energy Valley	Chemie Energie	Rijksuniversiteit Groningen
Food Valley	Agro & Food Creatieve Industrie	Wageningen Universiteit en Research Centre
Health Valley	Life Sciences	Radboud Universiteit Nijmegen
Maintenance Valley Biobased	Chemie High Tech	Universiteit van Tilburg Breda University of Applied Sciences
Randstad Noordvleugel: Zuidas Amsterdam Schiphol Airport	Agro & Food Creatieve Industrie Life Sciences Logistiek Tuinbouw en uitgangsmaterialen	Nijenrode Business Universiteit te Breukelen (Utrecht) Universiteit van Amsterdam Universiteit Utrecht
Randstad Zuidvleugel: BioScience Park Rotterdamse Haven Greenport Westland Greenport Bollenstreek	Agro & Food Creatieve Industrie Chemie Energie High Tech Life Sciences Logistiek Tuinbouw en uitgangsmaterialen	Universiteit Leiden Technische Universiteit Delft Erasmus Universiteit Rotterdam
Regio Twente	High Tech.	Universiteit Twente.

Tabel 2.1: Overzicht van de economische kerngebieden van Nederland. Bron: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, pagina 32, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, maart 2012, Den Haag (geraadpleegd 4 maart 2013).

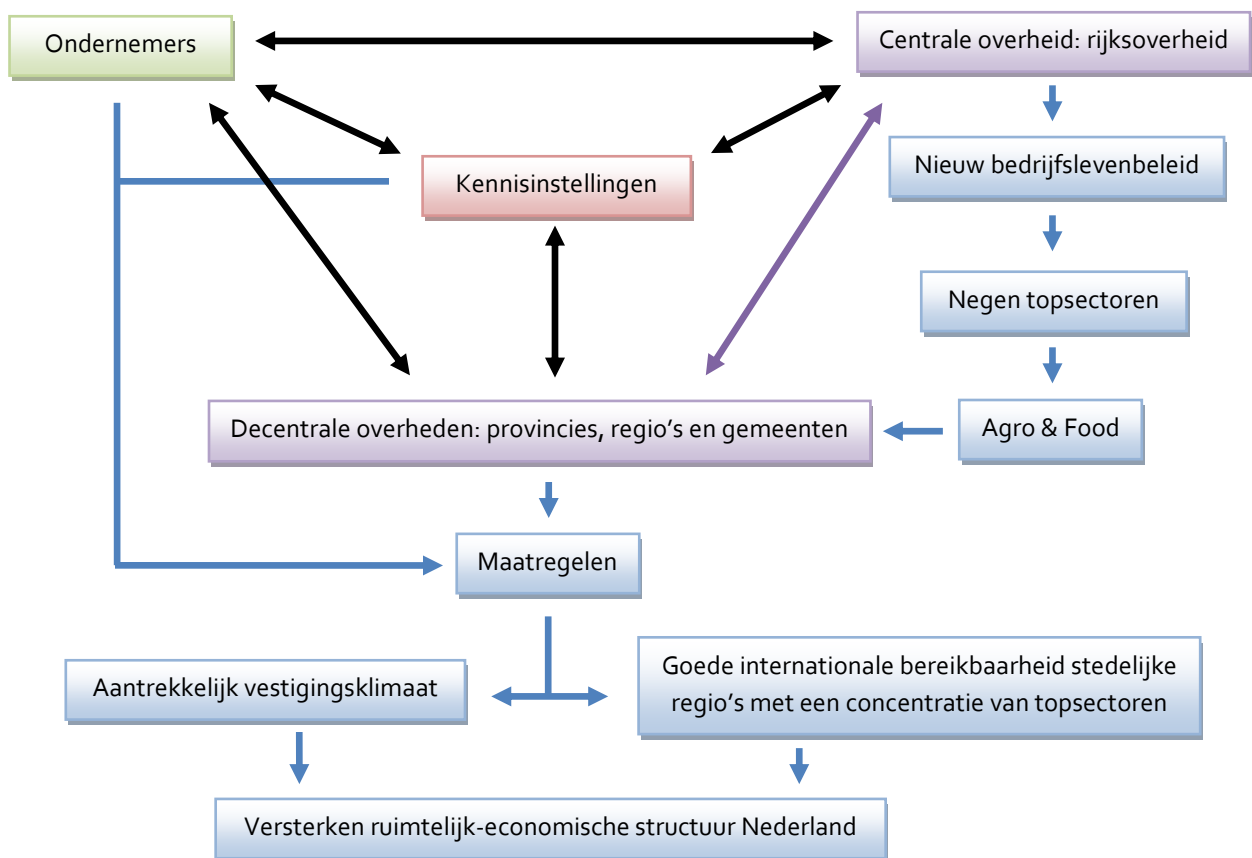
2.2 Werking topsectorenbeleid

De rijksoverheid heeft de volgende economische ambities voor Nederland: '1) *Nederland in de top 5 van kennis-economieën in de wereld (in 2020)*, 2) *een stijging van de Nederlandse R&D-inspanningen naar 2,5% van het BBP (in 2020)* en 3) *topconsortia voor Kennis en Innovatie waarin publieke en private partijen participeren voor meer dan €500 miljoen, waarvan tenminste 40% gefinancierd wordt door het bedrijfsleven (in 2015)*.' Om dit te bereiken heeft de rijksoverheid het nieuwe bedrijfslevenbeleid geformuleerd met als doel: 'Een uitstekende ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in, en een goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren'. Een onderdeel van dit nieuwe bedrijfslevenbeleid voorziet erin om te investeren in negen topsectoren waarin Nederland wereldwijd sterk is.

Regio Food Valley is één van deze 'valleys', en heeft zich gespecialiseerd in de topsector agro & food. Dit is ontstaan vanuit de Wageningen Universiteit en Research Centre. Om de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te verbeteren, zal de regio Food Valley zich verder moeten ontwikkelen. Deze ontwikkelingen moeten plaatsvinden op het gebied van wonen, werken, onderwijs, bereikbaarheid, mobiliteit en recreatie.

De rijksoverheid wil haar ambities verwezenlijken, en daarom zullen er maatregelen genomen moeten worden. Om tot de juiste maatregelen te komen gaat de rijksoverheid in overleg met de ondernemers die werken in de agro & food sector, met de kennisinstellingen die onderzoek doen naar / zich gespecialiseerd hebben in de agro & food sector en met decentrale overheden. Op deze manier kan de rijksoverheid meer inzicht krijgen in de maatregelen die genomen moeten worden om haar ambitie te verwezenlijken. De decentrale overheden zullen de maatregelen moeten gaan uitvoeren, samen met particulieren, in een PPS-constructie. De decentrale overheden voeren overleg met kennisinstellingen en ondernemers, om de invulling, de uitvoering en de prioriteit per maatregel vast te stellen.

Alle overleggen tussen de bedrijven, de kennisinstellingen, de rijksoverheid en de decentrale overheden moeten leiden tot een pakket aan maatregelen. Dit maatregelenpakket moet ervoor zorgen dat het vestigingsklimaat aantrekkelijker wordt, en dat de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren internationaal goed bereikbaar zijn.



Afbeelding 2.2: Schematische weergave van de werking van het topsectorenbeleid. Het topsectorenbeleid is onderdeel van het nieuwe bedrijfslevenbeleid. Blauw is het proces om de ambities te verwezenlijken, paars is de onderlinge afstemming tussen centrale en decentrale overheid en zwart is de wisselwerking tussen de kennisinstellingen, de ondernemers en de overheid.

H2.1 en 2.2 zijn bevestigd door Karen de Ruijter en Daniël de Groot van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (rijksoverheid). Op 17 april 2013 is het gesprek met beide beleidsmedewerkers gevoerd. De implementatie van het topsectorenbeleid is daarmee aan de praktijk getoetst.

2.3 Relatie rijksoverheid en economische kerngebieden

Het topsectorenbeleid van de rijksoverheid heeft effect op heel Nederland. Tot 2004 was het ruimtelijk-economisch beleid bedoeld om de onderontwikkelde regio's van Nederland te stimuleren. Door de Nota Pieken in de Delta uit 2006 is hier verandering in gekomen. Deze Nota beschrijft welke regio's pieken in de Nederlandse economie, waarbij met pieken goed presterende sectoren wordt bedoeld. In het nieuwe bedrijfslevenbeleid is dit verder uitgewerkt en wordt de keuze gemaakt om negen internationaal sterke (top)sectoren binnen de Nederlandse economie verder te versterken. Dit houdt in dat de rijksoverheid gekozen heeft voor verandering in het ruimtelijk-economische beleid: in plaats van alle regio's in Nederland even goed te laten functioneren, wil de rijksoverheid op dit moment de bestaande kwaliteiten (sterkten) van Nederland beter gaan benutten.⁵

De economische kerngebieden van Nederland zullen door het nieuwe bedrijfslevenbeleid een aantrekkelijk vestigingsklimaat en een goede internationale bereikbaarheid moeten krijgen. Voor de topsector agro & food, gevestigd in de regio Food Valley, houdt dit in dat er bijvoorbeeld goede verbindingen moeten zijn met de luchthaven Schiphol en de Rotterdamse haven. De internationale ondernemers en bezoekers zullen via Schiphol gemakkelijk en snel naar de regio Food Valley moeten kunnen reizen. De producten die gemaakt worden in de agro & food sector kunnen gedistribueerd worden naar de rest van de wereld, als de regio Food Valley een goede aansluiting heeft met de Rotterdamse haven.

De regio Food Valley is een jonge regio, die op dit moment bezig is doelen vast te stellen voor haar grondgebied en maatregelen bedenkt om deze doelen te verwezenlijken. In de strategische agenda 2011-2015 van de regio Food Valley wordt dit duidelijk beschreven. Op dit moment wordt hard gewerkt aan een gebiedsvisie Food Valley 2015-2030 die dit document moet gaan vervangen. De regio Food Valley gaat investeren in twee peilers: [vestigingsklimaat](#) en [leefomgeving](#). Om dit te doen wil de regio Food Valley werken aan 10 belangrijke opgaven in de periode 2011-2015:

1. [Faciliteren van bedrijven.](#)
2. [Stimuleren van de relatie tussen bedrijven en onderwijs.](#)
3. [Sterke lobby voeren voor betere verbindingen in noordelijke en zuidelijke richting.](#)
4. [De woningbouwprogramma's regionaal op elkaar afstemmen.](#)
5. [Een campagne om de regio te promoten om zakelijk toerisme aan te trekken.](#)
6. [De landbouwsector vernieuwen.](#)
7. [De kwaliteit van de leefomgeving versterken.](#)
8. [Het afval beter benutten.](#)
9. [Regionale aanpak voor jeugdzorg ontwikkelen.](#)
10. [Ontwikkelen en delen van faciliteiten voor sport.](#)⁶

⁵ De ratio van ruimtelijk-economisch Topsectorenbeleid, pagina 9, Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Bureau voor de Statistiek, 2012, Den Haag (geraadpleegd 4 april 2013).

⁶ Strategische agenda 2011-2015, pagina 9, regio Food Valley, juli 2011, Ede (geraadpleegd 4 april 2013).

De relatie tussen het topsectorenbeleid van de rijksoverheid en de regio Food Valley zit in de volgende vier aspecten:

1. De aanwijzing van de regio Food Valley door de rijksoverheid als één van de economische kerngebieden van Nederland;
2. De rijksoverheid en de regio Food Valley die beiden willen werken aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor de topsector agro & food;
3. De rijksoverheid wil een goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren, waarvan de regio Food Valley er één van is;
4. De rijksoverheid en regio Food Valley zullen met elkaar, met kennisinstellingen en met ondernemers in gesprek moeten gaan om maatregelen te bedenken die het vestigingsklimaat aantrekkelijker maakt, en de internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren verbetert.

2.4 Ruimtelijk-economische structuur en vestigingsklimaat

De ontwikkeling van de ruimtelijk-economische structuur houdt in dat het land zodanig wordt ingericht, dat de economie goed kan functioneren. Dit houdt bijvoorbeeld in dat bedrijven toegang moeten hebben tot de arbeids- en afzetmarkt, dat werknemers in de buurt van het bedrijf kunnen wonen, dat de kosten om producten te maken en te vervoeren laag zijn en dat de werknemers een prettige leefomgeving hebben.

Het vestigingsklimaat is het geheel aan factoren dat bepaalt hoe aantrekkelijk het is om je als persoon / bedrijf ergens te vestigen. De ruimtelijk-economische structuur en het vestigingsklimaat kennen de volgende overeenkomsten:

1. Beide aspecten zijn belangrijk voor de ontwikkeling van de Nederlandse kenniseconomie.
2. Als het vestigingsklimaat aantrekkelijker wordt gemaakt betekent dit dat de ruimtelijk-economische structuur van Nederland wordt verbeterd.
3. Beide aspecten zorgen voor ontwikkelingen in de bereikbaarheid, recreatie, wonen, werken en onderwijs.
4. Beiden aspecten hebben belang bij een goede internationale bereikbaarheid van Nederland.

Voor dit onderzoek zal gebruik gemaakt worden van de vestigingsklimaataspecten, zoals deze beschreven staan in de strategische agenda 2011-2015 van de regio Food Valley⁷. Deze aspecten zullen verder worden uitgesplitst in deelaspecten, zodat de sterkten en zwakten van regio's concreet in beeld gebracht worden. De geformuleerde onderzoeksaspecten vormen samen de vestigingsklimaatcriteria. Het doel van deze criteria is bepalen hoe aantrekkelijk en internationaal bereikbaar de economische kerngebieden van Nederland zijn. In hoofdstuk drie zal een onderzoeksmodel geformuleerd worden, waarbij de vestigingsklimaataspecten van de regio Food Valley als basis zullen worden gebruikt. In hoofdstuk vier zal het onderzoeksmodel toegepast worden op de regio Food Valley.

⁷ Strategische agenda 2011-2015, pagina 15, regio Food Valley, juli 2011, Ede (geraadpleegd 4 april 2013).

2.5 Conclusie

Het nieuwe bedrijfslevenbeleid van de rijksoverheid brengt de nodige effecten met zich mee voor Nederland. De rijksoverheid heeft tot 2004 de minder ontwikkelde regio's van Nederland gestimuleerd. Tegenwoordig wil de rijksoverheid de stedelijke gebieden met een concentratie van topsectoren stimuleren. De volgende economische ambities moeten daarbij verwezenlijkt worden: *'1) Nederland in de top 5 van kenniseconomieën in de wereld (in 2020), 2) een stijging van de Nederlandse R&D-inspanningen naar 2,5% van het BBP (in 2020) en 3) topconsortia voor Kennis en Innovatie waarin publieke en private partijen participeren voor meer dan €500 miljoen, waarvan tenminste 40% gefinancierd wordt door het bedrijfsleven (in 2015).'*

Om dit te bereiken heeft de rijksoverheid een nieuw bedrijfslevenbeleid geformuleerd met als doel: *'Een uitstekende ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in, en een goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren'.* Een onderdeel van dit nieuwe bedrijfslevenbeleid voorziet erin om te investeren in negen topsectoren waarin Nederland wereldwijd sterk in is. Deze negen topsectoren zijn aanwezig in heel Nederland, maar zijn voornamelijk geconcentreerd in stedelijke regio's van de mainports, brainports, greenports en valleys. Dit deel van het bedrijfslevenbeleid heet het topsectorenbeleid.

De rijksoverheid moet in overleg met decentrale overheden, ondernemers en kennisinstellingen om de ambities te verwezenlijken. Tijdens deze gesprekken moeten onder andere maatregelen bedacht worden om het vestigingsklimaat aantrekkelijker te maken en de internationale bereikbaarheid te verbeteren. De maatregelen hebben betrekking op de ruimtelijke ontwikkeling van de economische kerngebieden van Nederland.

Om het topsectorenbeleid door te vertalen naar de regio Food Valley, is er een relatie gelegd tussen het beleid van de rijksoverheid en wat dat betekent voor de regio Food Valley. De belangrijkste relaties:

1. Rijksoverheid benoemt de regio Food Valley als economisch kerngebied van Nederland.
2. Beiden overheden willen werken aan het vestigingsklimaat en de topsector agro & food.
3. Rijksoverheid wil een goede internationale bereikbaarheid economische kerngebieden.
4. Samen moeten ze in overleg met bedrijven en kennisinstellingen om het doel te verwezenlijken.

Om de basis voor het onderzoeksmodel te formuleren, is de relatie gelegd tussen de ruimtelijk-economische structuur en het vestigingsklimaat. De belangrijkste zijn:

1. Beide aspecten zijn belangrijk voor de ontwikkeling van de Nederlandse kenniseconomie.
2. Aantrekkelijker vestigingsklimaat betekent een verbetering in de ruimtelijk-economische structuur.
3. Beide aspecten ontwikkelen de bereikbaarheid, recreatie, wonen, werken en onderwijs.
4. Beiden aspecten hebben belang bij een goede internationale bereikbaarheid van Nederland.

In het volgende hoofdstuk zal het onderzoeksmodel verder uitgewerkt en ingevuld worden.

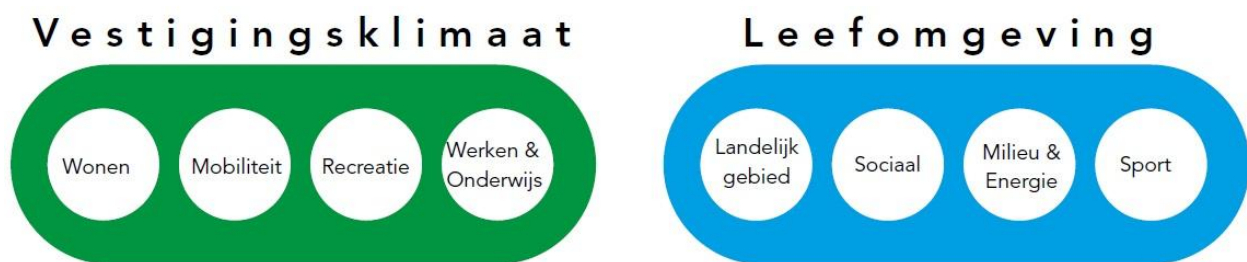
3. Onderzoeksmodel

In het vorige hoofdstuk is onderzoek gedaan naar het doel en de werking van het topsectorenbeleid van de rijksoverheid. Om dit door te vertalen naar de regio Food Valley, zijn er relaties gelegd tussen enerzijds het beleid van de rijksoverheid en wat dat betekent voor de regio Food Valley, en anderzijds tussen de ruimtelijk-economische structuur en het vestigingsklimaat. In dit hoofdstuk zullen criteria geformuleerd worden om de huidige situatie in de regio Food Valley in beeld te brengen.

3.1 Modelvorming

Het doel van het topsectorenbeleid, namelijk: *'een uitstekende ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in, en een goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren'*, zal verwezenlijkt moeten worden mede door decentrale overheden. Ruimtelijke ontwikkelingen in de regio Food Valley zullen een verbetering moeten vormen voor enerzijds het vestigingsklimaat van de regio en anderzijds de internationale bereikbaarheid. De criteria in het model zullen op deze twee aspecten gebaseerd moeten worden.

In het vorige hoofdstuk is de relatie gelegd tussen het vestigingsklimaat en de ruimtelijk-economische structuur. Hieruit is gebleken dat verbeteringen in het vestigingsklimaat leiden tot verbeteringen in de ruimtelijk-economische structuur van Nederland. In de strategische agenda 2011-2015 van de regio Food Valley heeft de regio bepaald zich in te zetten in twee pijlers: het vestigingsklimaat en het leefklimaat. Het vestigingsklimaat wil de regio ontwikkelen door het wonen, de mobiliteit, de recreatie, het werken en het onderwijs in de regio te verbeteren. Het leefklimaat wil de regio ontwikkelen door het landelijk gebied, de sport, de samenleving (sociaal) en milieu en energie te verbeteren⁸, zie afbeelding 3.1. De aspecten in het onderzoek zullen bij moeten dragen aan het vestigingsklimaat en de internationale bereikbaarheid van economische kerngebieden. Maatregelen die deze aspecten verbeteren dragen bij aan het verwezenlijken van de economische ambities van de rijksoverheid.



Afbeelding 3.1: De twee pijlers waar de regio Food Valley aan wil werken in de periode 2011-2015.

Het vestigingsklimaat, zoals beschreven in de strategische agenda, bevat bijna alle aspecten die van belang zijn voor de uitvoering van het topsectorenbeleid. Het enige aspect dat ontbreekt, is de internationale bereikbaarheid. De doelen van de strategische agenda, en de aspecten die daarbij

⁸ Strategische agenda 2011-2015, pagina 15, regio Food Valley, juli 2011, Ede (geraadpleegd 28 april 2013).

gebruikt zijn, vormen de basis voor het onderzoeksmodel. Het onderzoek naar de regio Food Valley zal gedaan moeten worden op basis van de geformuleerde onderzoeksaspecten. De vier aspecten van afbeelding 3.1, onder vestigingsklimaat, zullen onderverdeeld in deelaspecten.

De regio Food Valley zal onderzocht worden aan de hand van de volgende (deel)aspecten:

Wonen en recreatie:

- Afstand tot voorzieningen.
- Aanwezigheid verschillende woonmilieus.
- Kwaliteit van de woon- en leefomgeving.
- Betaalbaarheid van woningen.
- Natuurlijke recreatie.
- Stedelijke recreatie.

Mobiliteit en bereikbaarheid:

- Regionale concurrentiepositie van het openbaar vervoer.
- Regionale en bovenregionale bereikbaarheid.
- Nationale bereikbaarheid van de regio.
- Internationale bereikbaarheid van de regio.

Werken:

- Aantal internationaal georiënteerde bedrijven.
- Clustering bedrijven per relevante topsector.
- Uitgeefbaar bedrijventerrein.

Onderwijs:

- Kwaliteit universiteit in de regio.
- Campusontwikkeling.

Deze lijst is samengesteld met alle kennis die is opgedaan tijdens de studie Ruimtelijke Ordening en Planologie aan de Hogeschool van Utrecht, en is vervolgens getoetst door Movares deskundigen.

Op 17 april 2013 is een gesprek gevoerd met beleidsmedewerkers van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, die werken / gewerkt hebben aan het topsectorenbeleid. Hieruit is naar voren gekomen dat de economische component deels ontbrak in de lijst met criteria. De lijst met criteria is deels aangepast door het gesprek met de beleidsmedewerkers van de rijksoverheid:

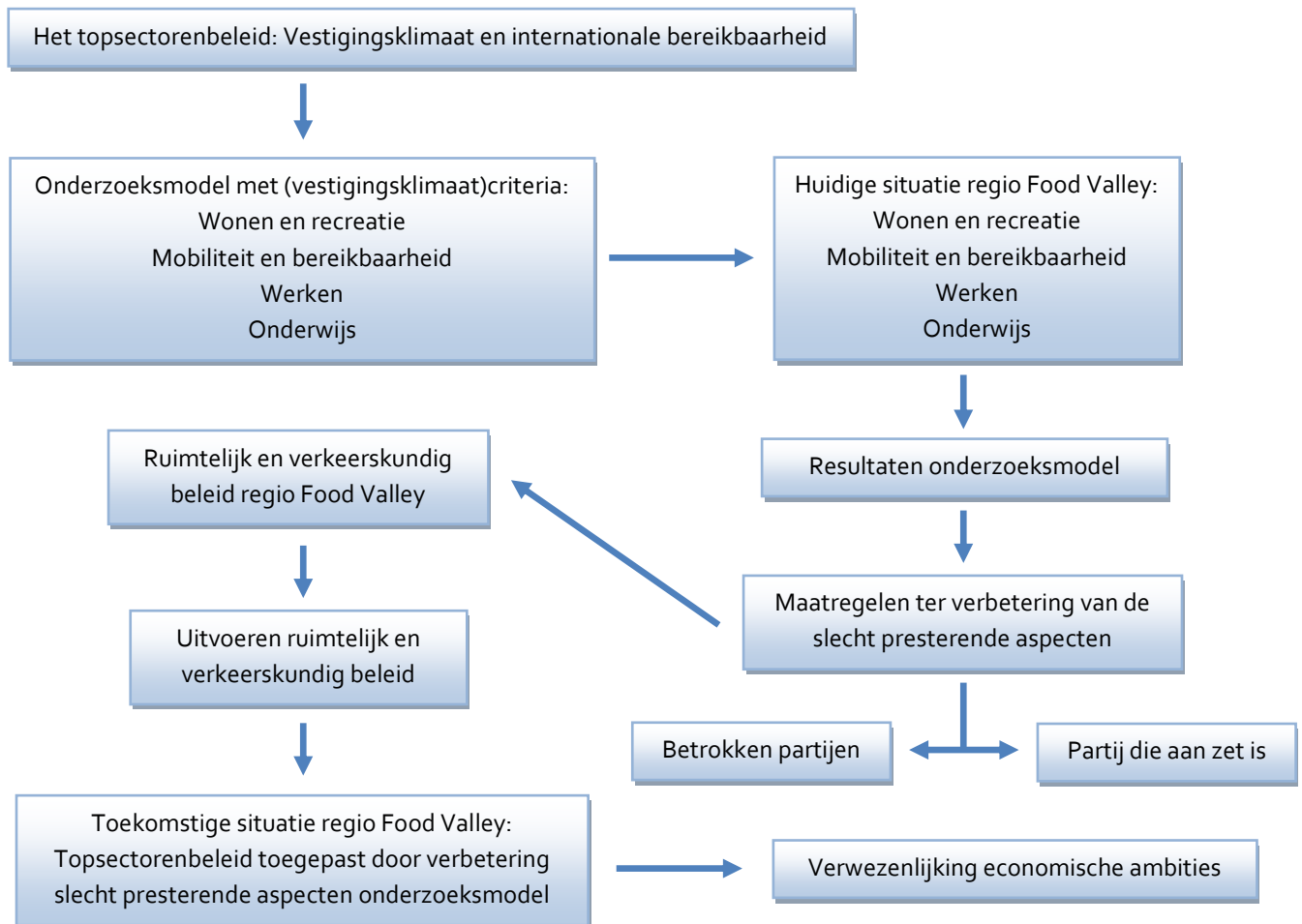
- Wonen en recreatie zijn samengevoegd tot één onderzoeksaspect.
- De benamingen van de deelaspecten mobiliteit en bereikbaarheid zijn veranderd / verbeterd.
- Het criterium werken en onderwijs is uit elkaar gehaald. De deelaspecten van beide criteria hebben een meer economisch karakter gekregen.

Op deze wijze is de lijst met (deel)aspecten getoetst aan de benadering van de rijksoverheid (=praktijk).

3.2 Toepassing model

Het onderzoeksmodel heeft als doel inzicht te geven in de huidige situatie van de economische kerngebieden van Nederland. De huidige situatie geeft aan wat de sterkten en zwakten van de economische kerngebieden zijn. De zwakten kunnen gericht worden aangepakt met passende maatregelen en budget. De discussie over passende maatregelen en budget wordt gevoed door de uitkomsten van het onderzoeksmodel.

In hoofdstuk vier zal het onderzoeksmodel toegepast worden op de regio Food Valley. De resultaten hiervan bepalen wat de sterkten en zwakten van de regio Food Valley zijn. In hoofdstuk vijf zullen maatregelen geformuleerd worden voor de slecht presterende aspecten om deze te verbeteren. Daarbij wordt onderzocht welke partijen betrokken zijn bij de realisatie van de maatregelen. Bij dit onderzoek zal aangegeven worden welke partij de eerste stap zou moeten zetten om het proces te starten. De maatregelen die bedacht en uitgevoerd worden, zullen in het ruimtelijke en verkeerskundige beleid van de desbetreffende overheden opgenomen moeten worden. Als dit gebeurd is kan begonnen worden met de realisatie van de maatregelen / uitvoering van het beleid. In de toekomstige situatie zijn de slecht presterende aspecten verbeterd. Hierdoor is het topsectorenbeleid toegepast en worden de economische ambities van de rijksoverheid verbeterd (zie afbeelding 3.2).



Afbeelding 3.2: Schematische weergave van de werking van het onderzoeksmodel.

3.3 Conclusie

Om te onderzoeken of het ruimtelijke en verkeerskundige beleid van de regio Food Valley aansluit op het doel van het topsectorenbeleid, is het goed inzicht te krijgen in huidige situatie van de regio Food Valley. In hoofdstuk drie is daarom een model geformuleerd dat dit mogelijk maakt. Met behulp van de strategische agenda 2011-2015 van de regio Food Valley, deskundigen van Movares en beleidsmedewerkers van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (rijksoverheid), is het mogelijk geworden een model te maken dat concreet inzichtelijk maakt hoe de stand van zaken is binnen de regio Food Valley. Het uiteindelijke onderzoeksmodel, met bijbehorende onderzoeksaspecten, ziet er als volgt uit:

Wonen en recreatie:

- Afstand tot voorzieningen.
- Aanwezigheid verschillende woonmilieus.
- Kwaliteit van de woon- en leefomgeving.
- Betaalbaarheid.
- Natuurlijke recreatie.
- Stedelijke recreatie.

Mobiliteit en bereikbaarheid:

- Regionale concurrentiepositie van het openbaar vervoer.
- Regionale en bovenregionale bereikbaarheid.
- Nationale bereikbaarheid van de regio.
- Internationale bereikbaarheid van de regio.

Werken:

- Aantal internationaal georiënteerde bedrijven.
- Clustering bedrijven per relevante topsector.
- Uitgeefbaar bedrijventerrein.

Onderwijs:

- Kwaliteit universiteit in de regio.
- Campusontwikkeling.

Door dit model toe te passen op de economische kerngebieden van Nederland, wordt inzicht verkregen in de huidige situatie van deze gebieden. Door dit inzicht kunnen beleidsmedewerkers van decentrale overheden onderzoeken of het ruimtelijke en verkeerskundige beleid aansluit op de resultaten van het onderzoeksmodel. Als dit niet het geval is, kunnen beleidsmedewerkers overwegen het ruimtelijke en/of verkeerskundige beleid aan te passen, wat ten goede komt aan de regio.

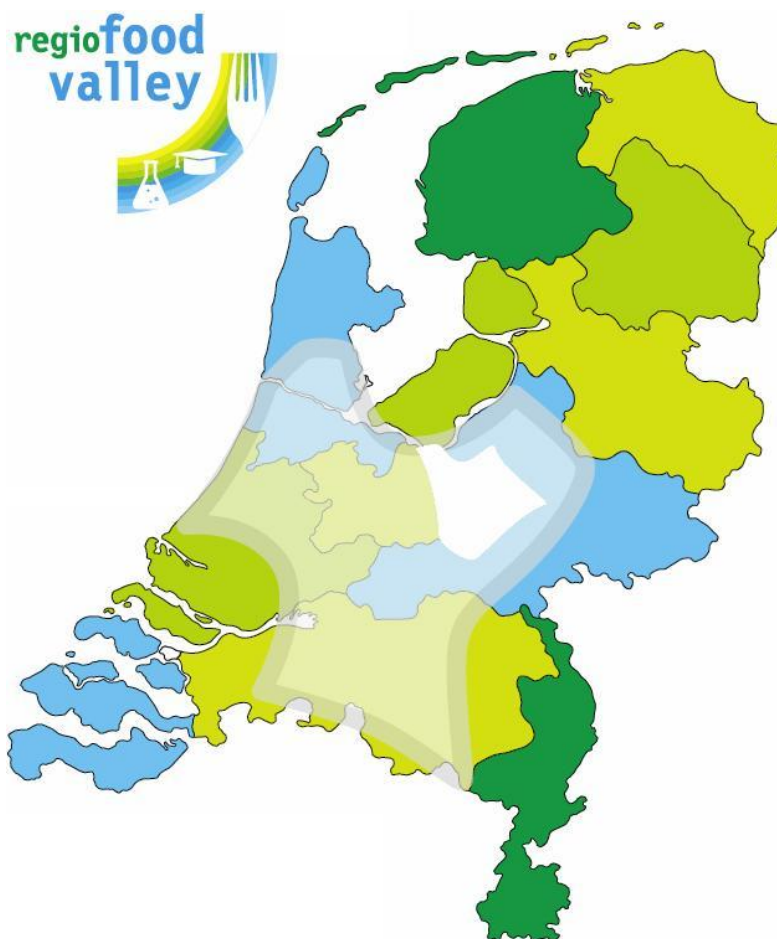
In het volgende hoofdstuk zal het geformuleerde model toegepast worden op de regio Food Valley.

4. Regio Food Valley

In voorgaande hoofdstukken is onderzoek gedaan naar het topsectorenbeleid. Daarnaast is er een onderzoeksmodel geformuleerd met aspecten die bijdragen aan de verwezenlijking van het topsectorenbeleid. Het doel van het onderzoeksmodel is inzicht krijgen in de huidige situatie van de regio Food Valley. In dit hoofdstuk zal het onderzoeksmodel worden toegepast op de regio Food Valley.

4.1 Ligging

De regio Food Valley is een samenwerkingsverband tussen de gemeenten Barneveld, Ede, Nijkerk, Renswoude, Rhenen, Scherpenzeel, Veenendaal en Wageningen. De regio is gelegen centraal in Nederland op de plek waar de provincies Utrecht en Gelderland samenkomen (zie afbeelding 3.1), en ligt tussen de Randstad en de Stadsregio Arnhem Nijmegen (SAN) in. Sinds de vaststelling van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte behoort deze regio tot één van de economische kerngebieden van Nederland. De topsector die voorkomt in de regio is de agro & food sector. De specialisatie in deze sector is deels ontstaan door de hoge concentratie veehouderijen in het gebied en de aanwezigheid van de Wageningen Universiteit en Research Centre (WUR). De WUR doet onderzoek naar voedselproductie, water, klimaat, natuur en landschap en biedt verschillende studies aan die aansluiten op deze gebieden.⁹



Afbeelding 4.1: Regio Food Valley gelegen centraal in Nederland (wit). De omlijning geeft weer waar de grootste groei in Nederland wordt verwacht. In dit gebied is de vraag naar woningen het grootst.¹⁰

⁹ Wageningen Universiteit: <http://www.wageningenur.nl/> (geraadpleegd 7 maart 2013).

¹⁰ Strategische agenda 2011-2015, pagina 6, regio Food Valley, juli 2011, Ede (geraadpleegd 7 maart 2013).

4.2 Huidige situatie

De rijksoverheid heeft aangegeven de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te willen verbeteren om haar economische ambities te verwezenlijken. Een onderdeel hiervan is het verbeteren van het vestigingsklimaat, om zo meer bedrijven aan te kunnen trekken. De ontwikkelingen die gedaan moeten worden zijn onbekend en zullen onderzocht moeten worden. Dit is alleen noodzakelijk als duidelijk is hoe de ruimtelijke situatie is op dit moment. In hoofdstuk twee is naar voren gekomen welke vestigingsklimaatfactoren belangrijk zijn om de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te verbeteren: wonen en recreatie, mobiliteit en bereikbaarheid, werken en onderwijs. Deze aspecten zijn onderverdeeld in deelaspecten. Deze deelaspecten maken het mogelijk om de vier vestigingsklimaataspecten een waarde te geven. De deelaspecten worden beoordeeld met '+', '++', '-', of '--', waarbij ++ uitstekend is en -- zeer slecht.

4.2.1 Wonen en recreatie

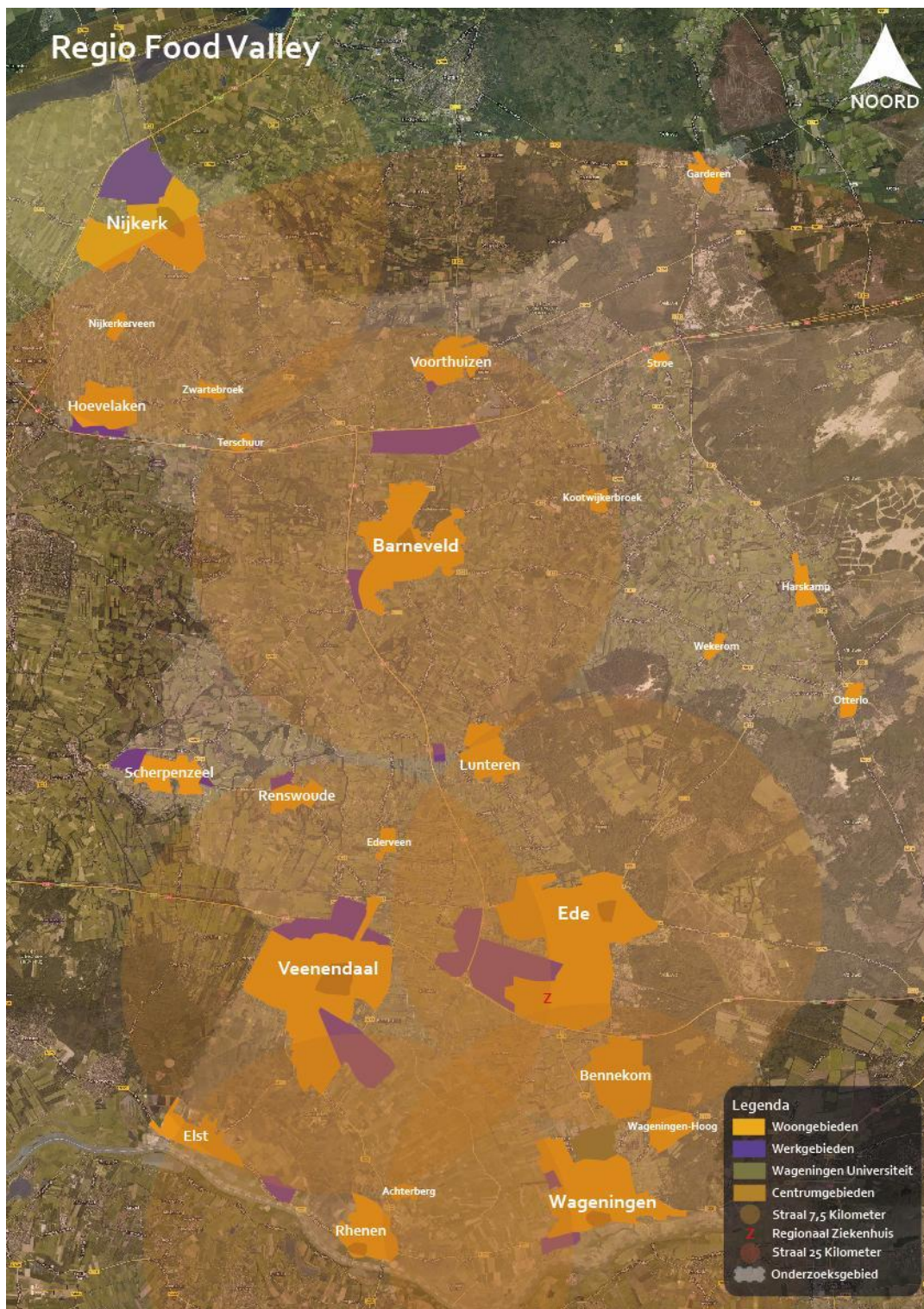
Één van de genoemde vestigingsklimaataspecten is het wonen binnen de regio Food Valley. Om dit aspect een waarde te kunnen geven, zal eerst onderzoek gedaan moeten worden naar de volgende deelaspecten: de afstand tot de voorzieningen, de aanwezigheid van verschillende woonmilieus, de kwaliteit van de woon- en leefomgeving, de betaalbaarheid van de woningen, stedelijke recreatie en natuurlijke recreatie.

Afstand tot voorzieningen

De afstand tot voorzieningen is als volgt onderzocht: als eerste is onderzoek gedaan naar de grote centra van de regio Food Valley. Deze centra zijn en hebben een groot aanbod winkels, horeca en cultuur en zijn gelegen in Barneveld, Ede, Nijkerk, Rhenen, Veenendaal en Wageningen. Vervolgens is onderzoek gedaan naar het aantal inwoners per kern. De inwoneraantallen zijn bepaald met behulp van enerzijds de encyclopedie Wikipedia, en anderzijds het Centraal Bureau voor de Statistiek. Daarna is het criterium voor dit aspect bepaald. Het is belangrijk dat het overgrote deel van de bevolking in de buurt woont van de voorzieningencentra (90%). Het criterium voor voorzieningencentra begint bij een straal van 5 kilometer (uitstekend) en eindigt bij 25 kilometer (zeer slecht). Ook is gekeken naar ziekenhuizen in de regio. De reikwijdte van een ziekenhuis is nu eenmaal groter dan dat van de voorzieningencentra, omdat ziekenhuizen minder vaak voorkomen in Nederland. Hiervoor is uitgegaan dat 90% van de bevolking in de straal van het ziekenhuis moet wonen. Het criterium voor het ziekenhuis begint bij een straal van 20 kilometer (uitstekend) en eindigt bij 50 kilometer (zeer slecht). Met behulp van Adobe Illustrator is onderzocht hoe de huidige situatie is op dit moment (zie afbeelding 4.2).

Beoordeling aspect afstand tot voorzieningen:

Binnen een straal van 5 km van de voorzieningencentra en 20 km van het ziekenhuis woont 90% van de bevolking: ++
Binnen een straal van 7,5 km van de voorzieningencentra en 25 km van het ziekenhuis woont 90% van de bevolking: +
Binnen een straal van 10 km van de voorzieningencentra en 30 km van het ziekenhuis woont 90% van de bevolking: =
Binnen een straal van 15 km van de voorzieningencentra en 40 km van het ziekenhuis woont 90% van de bevolking: -
Binnen een straal van 25 km van de voorzieningencentra en 50 km van het ziekenhuis woont 90% van de bevolking: --



Afbeelding 4.2: De afbeelding geeft de belangrijkste voorzieningenclusters in de regio Food Valley weer. Deze clusters bestaan uit winkels, horeca en cultuur. Het regionale ziekenhuis heeft een grotere reikwijdte dan de voorzieningenclusters. Dit komt doordat er minder ziekenhuizen voorkomen in Nederland.

Ruim 90% van de bevolking van de regio Food Valley woont in het bereik van de voorzieningenclusters (7,5 km) en het regionale Ziekenhuis (25 km). Dit geeft een waarde van zeer goed '+' voor het deelaspect: de afstand tot de voorzieningen.

Aanwezigheid woonmilieus

Om een verscheidenheid van mensen aan te trekken is het belangrijk dat in de regio Food Valley verschillende woonmilieus aanwezig zijn. De ABF Research heeft onderzoek gedaan naar de woonmilieus die in Nederland voorkomen. Hierbij zijn twee maatstaven naar boven gekomen: een verdeling naar vijf woonmilieus en een verdeling naar dertien woonmilieus. Voor dit onderzoek zal gebruik gemaakt worden van de verdeling naar dertien woonmilieus. Tabel 4.3 geeft aan om welke woonmilieus het gaat, en waar deze voorkomen binnen de regio Food Valley.

Hoofdwoonmilieu:	Onderverdeling woonmilieus:	Waar komen de woonmilieus voor?
Centrum-stedelijk	Centrum-stedelijk plus Centrum-stedelijk Centrum-kleinstedelijk	- Ede, Veenendaal en Wageningen. Barneveld, Nijkerk en Rhenen.
Buiten-stedelijk	Stedelijk vooroorlogs Stedelijk naoorlogs compact Stedelijk naoorlogs grondgebonden Kleinstedelijk	- Ede, Veenendaal en Wageningen. Ede, Veenendaal en Wageningen. Barneveld, Nijkerk en Rhenen.
Groen-stedelijk	Groen-stedelijk Groen-kleinstedelijk	Ede, Veenendaal en Wageningen. Barneveld, Nijkerk en Rhenen.
Centrum-dorps	Centrum-dorps Dorps	Bennekom, Hoevelaken, Lunteren, Renswoude, Scherpenzeel en Voorthuizen. Achterberg, Bennekom, Ederveen, Elst, Garderen, Harskamp, Hoevelaken, Lunteren, Kootwijkerbroek, Nijkerkerveen, Otterlo, Renswoude, Scherpenzeel, Stroe, Terschuur, Voorthuizen, Wekerom en Zwartebroek.
Landelijk wonen	Landelijk bereikbaar Landelijk perifeer	Buitengebied. Buitengebied.

Tabel 4.3: Verdeling van de woonmilieus volgens ABF Research¹¹. Verder geeft de tabel weer welk woonmilieu waar te vinden is binnen de grenzen van de regio Food Valley.

Beoordeling aspect aanwezigheid woonmilieus:

Alle woonmilieus zijn aanwezig in de regio Food Valley: ++

11 van de onderverdeelde woonmilieus zijn aanwezig in de regio Food Valley: +

9 van de onderverdeelde woonmilieus zijn aanwezig in de regio Food Valley: =

7 van de onderverdeelde woonmilieus zijn aanwezig in de regio Food Valley: -

5 of minder van de onderverdeelde woonmilieus zijn aanwezig in de regio Food Valley: --

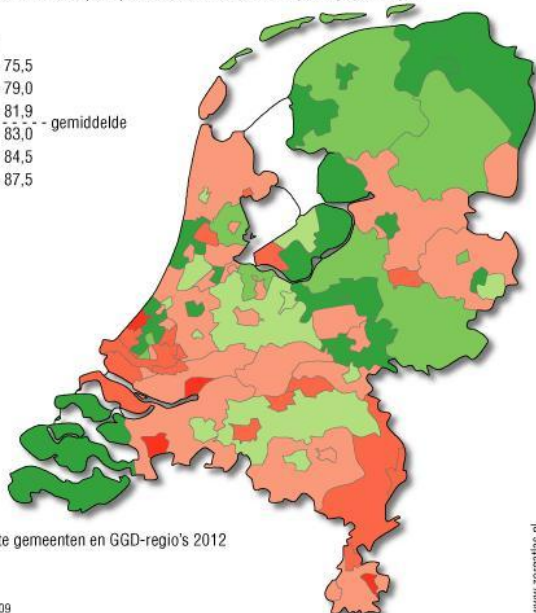
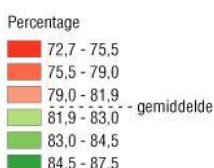
De kwaliteit van de woon- en leefomgeving

De werknemers van de regio Food Valley moeten zich thuis kunnen voelen in de omgeving. De aantrekkelijkheid van de regio wordt voor een groot deel bepaald door de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Om dit te bepalen zal het volgende onderzocht worden: tevredenheid van de woonomgeving, tevredenheid met groen in de woonomgeving en de stank-, geluids- en verkeeroverlast in de woonomgeving, zie afbeelding 4.4.

¹¹ ABF Research: <http://www.abfresearch.nl/media/644840/woonmilieutypologie.pdf> (geraadpleegd 20 maart 2013).

Tevredenheid met woonomgeving 2009

percentage bewoners (zeer) tevreden met woonomgeving, per regio*

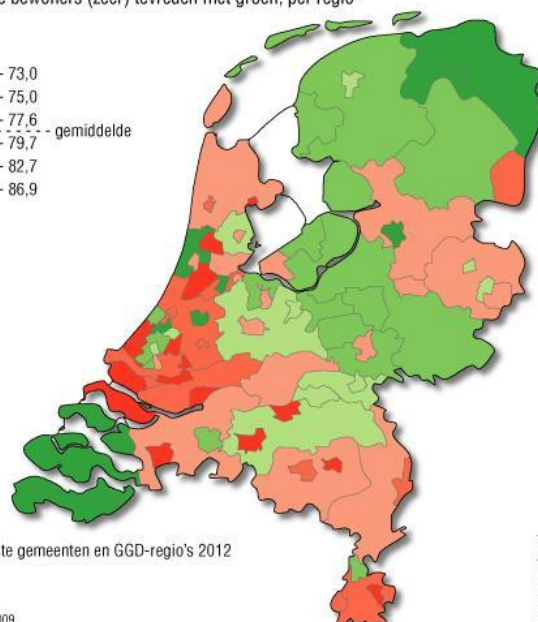
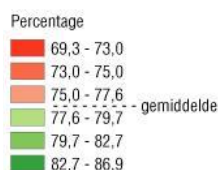


* 50 grootste gemeenten en GGD-regio's 2012

Bron: WoON 2009

Tevredenheid met groen in de woonomgeving 2009

percentage bewoners (zeer) tevreden met groen, per regio*

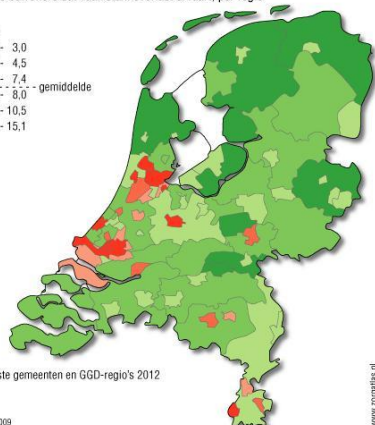
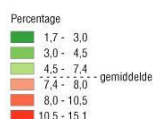


* 50 grootste gemeenten en GGD-regio's 2012

Bron: WoON 2009

Stankoverlast in de woonomgeving 2009

percentage bewoners dat vaak stankoverlast ervaart, per regio*

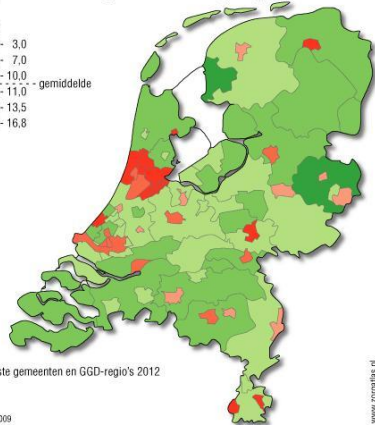
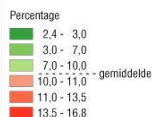


* 50 grootste gemeenten en GGD-regio's 2012

Bron: WoON 2009

Geluidsoverlast in de woonomgeving 2009

percentage bewoners dat vaak geluidsoverlast ervaart, per regio*

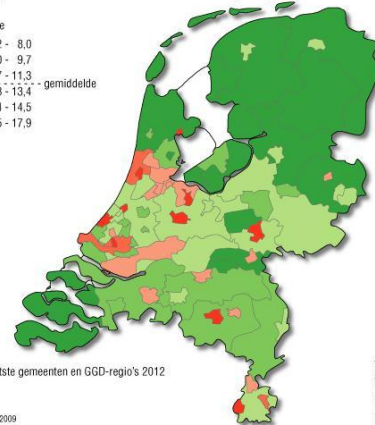
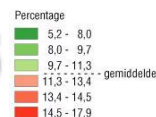


* 50 grootste gemeenten en GGD-regio's 2012

Bron: WoON 2009

Verkeersoverlast in de woonomgeving 2009

percentage bewoners dat vaak verkeersoverlast ervaart, per regio*



* 50 grootste gemeenten en GGD-regio's 2012

Bron: WoON 2009

Afbeelding 4.4: Onderzoeksresultaten: tevredenheid met woonomgeving, tevredenheid met groen in woonomgeving en de stank-, geluids- en verkeersoverlast in de woonomgeving (in 2009). Bron: Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieu; Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport: <http://www.zorgatlas.nl/beinvloedende-factoren/sociale-omgeving/buurtbeleving/> (geraadpleegd 21 maart 2013).

Beoordeling aspect kwaliteit van de woon- en leefomgeving:

Het gemiddelde van de onderzoeksresultaten is zeer positief (donkergroen op de kaarten): ++

Het gemiddelde van de onderzoeksresultaten is positief (groen op de kaarten): +

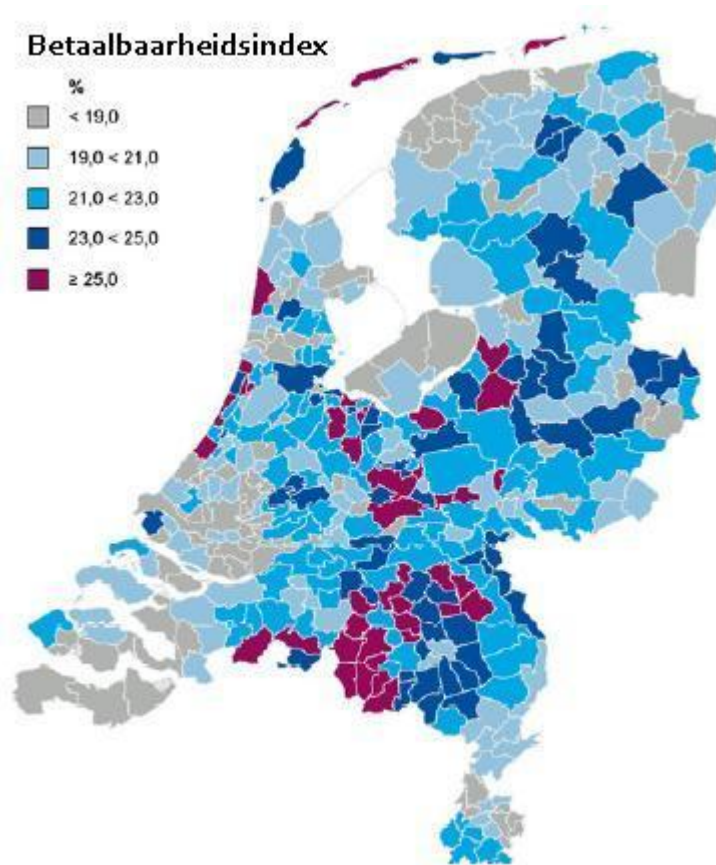
Het gemiddelde van de onderzoeksresultaten is neutraal (licht groen/rood op de kaarten): =

Het gemiddelde van de onderzoeksresultaten is negatief (rood op de kaarten): -

Het gemiddelde van de onderzoeksresultaten is zeer negatief (donkerrood op de kaarten): --

De betaalbaarheid van woningen

De mensen die willen wonen en werken in de regio Food Valley, moeten de mogelijkheid hebben om een woning te kopen/huren. Het wonen in de regio Food Valley moet betaalbaar zijn/blijven om een aantrekkelijke regio te worden/blijven. Calcasa is een onafhankelijk technologiebedrijf dat zich gespecialiseerd heeft in de geautomatiseerde waardering en de statistische analyse van onroerend goed voor hypotheek- en vastgoedorganisaties¹². Dit bedrijf heeft een onderzoek gedaan naar de huizenprijzen in Nederland, waaronder de betaalbaarheid van woningen. Afbeelding 4.5. geeft meer inzicht in het percentage van het inkomen dat uitgegeven wordt aan de woonlasten.



Afbeelding 4.5: De betaalbaarheidsindex geeft het deel van het netto huishoudinkomen weer dat wordt uitgegeven aan de netto woonlasten (4^e kwartaal 2012). Bron: Calcasa:

http://www.calcasa.nl/uploads/downloads/calcasa_wox_2012k4.pdf, pagina 5 (geraadpleegd 21 maart 2013).

Beoordeling aspect betaalbaarheid van de woningen:

Het gemiddelde percentage huishoudinkomen dat uitgegeven wordt aan de woonlasten is onder de 19%: ++

Het gemiddelde percentage huishoudinkomen dat uitgegeven wordt aan de woonlasten is tussen de 19 en 21%: +

Het gemiddelde percentage huishoudinkomen dat uitgegeven wordt aan de woonlasten is tussen de 21 en 23%: =

Het gemiddelde percentage huishoudinkomen dat uitgegeven wordt aan de woonlasten is tussen de 23 en 25%: -

Het gemiddelde percentage huishoudinkomen dat uitgegeven wordt aan de woonlasten is boven de 25%: --

¹² Calcasa: <http://www.calcasa.nl/nl/home> (geraadpleegd 21 maart 2013).

Recreatievoorzieningen

De kwaliteit van steden en dorpen wordt mede bepaald door de landschappelijke en recreatieve mogelijkheden in de directe omgeving¹³. Landschappelijke en recreatieve mogelijkheden in de regio Food Valley dragen bij aan de kwaliteit van steden en dorpen in dit gebied. In de regio Food Valley moeten voldoende recreatieve mogelijkheden aanwezig zijn om het welzijn van mensen positief te beïnvloeden. Binnen de recreatie is een onderscheid te maken tussen activiteiten die binnen (stedelijke recreatie) of buiten (natuurlijke recreatie) de steden of dorpen uit te voeren zijn. Op afbeelding 4.6 is te zien welke stedelijke en natuurlijke recreatiemogelijkheden aanwezig zijn in de regio Food Valley.

Stedelijke recreatiemogelijkheden

Lokale recreatie	Regionale recreatie	Nationale recreatie
Zwembaden	Ballonfiësta	Dutch Food Classic
Sportparken	Zandsculpturenfestijn	Bevrijdingsfestival
Winkels en horeca	Bioscoop Cinemec	Kröller Müller museum
De Surfvijver	Cultuurfabriek	
Heerenstraat theater	Stoomgemaal	
Historische binnenstad		
Bioscopen		

Beoordeling aspect stedelijke recreatiemogelijkheden:

In de regio Food Valley hebben de stedelijke recreatievoorzieningen een zeer groot onderscheidend vermogen: ++

In de regio Food Valley hebben de stedelijke recreatievoorzieningen een groot onderscheidend vermogen: +

In de regio Food Valley hebben de stedelijke recreatievoorzieningen een gemiddeld onderscheidend vermogen: =

In de regio Food Valley hebben de stedelijke recreatievoorzieningen een klein onderscheidend vermogen: -

In de regio Food Valley hebben de stedelijke recreatievoorzieningen geen onderscheidend vermogen: --

Natuurlijke recreatiemogelijkheden

Lokale recreatie	Regionale recreatie	Nationale recreatie
Fort aan de Buurtsteeg	Waterrecreatie	Utrechtse Heuvelrug
Kwinteloijen	Arboretum Belmonte	Veluwe
De Blauwe Kamer	Kastelen	Ouwehands Dierenpark
Grebbeberg	Binnenveld	Grebbeleinie
De Blauwe Hel	Ginkelse Heide	Arkemheen

Beoordeling aspect natuurlijke recreatiemogelijkheden:

In de regio Food Valley hebben de natuurlijke recreatievoorzieningen een zeer groot onderscheidend vermogen: ++

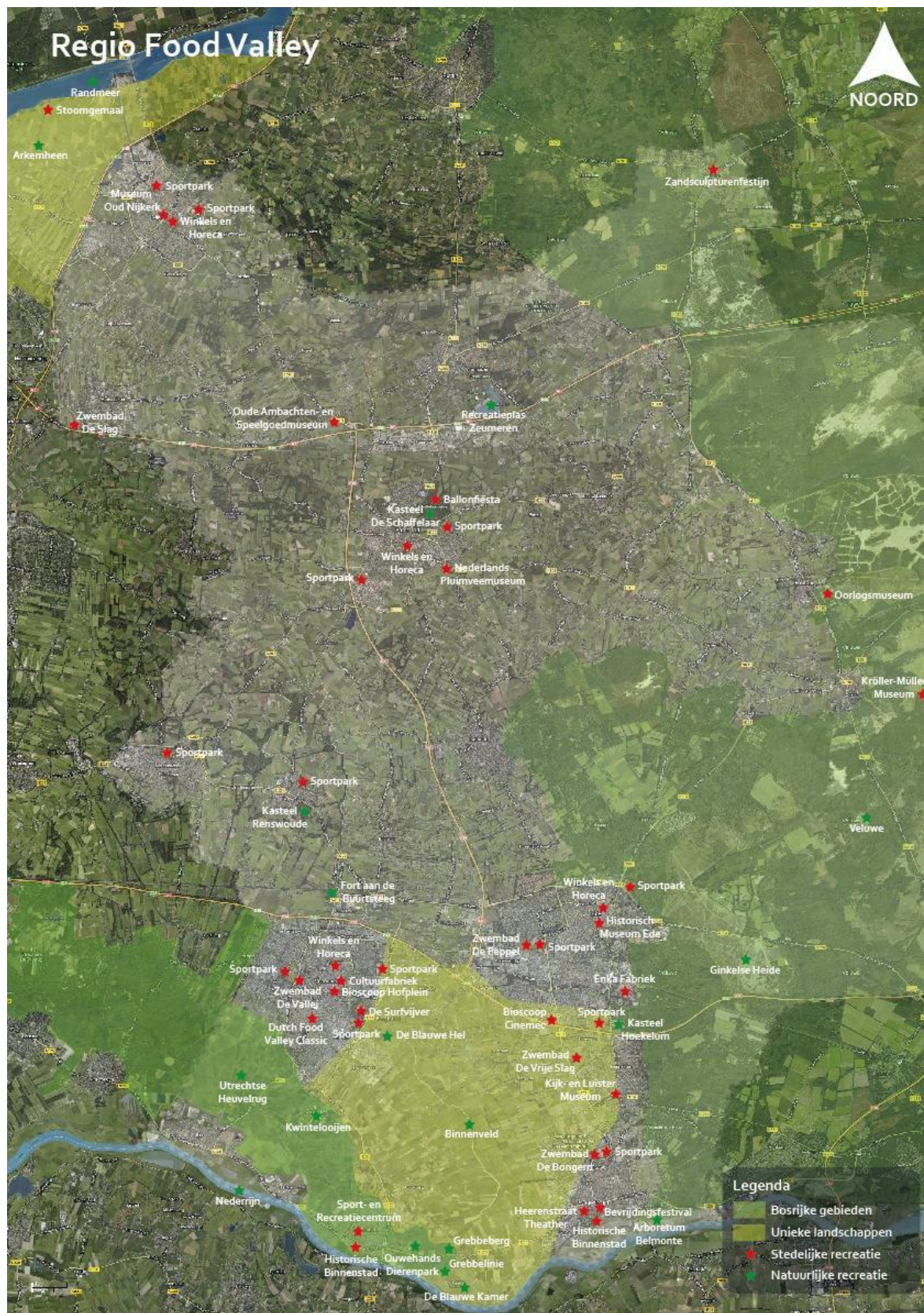
In de regio Food Valley hebben de natuurlijke recreatievoorzieningen een groot onderscheidend vermogen: +

In de regio Food Valley hebben de natuurlijke recreatievoorzieningen een gemiddeld onderscheidend vermogen: =

In de regio Food Valley hebben de natuurlijke recreatievoorzieningen een klein onderscheidend vermogen: -

In de regio Food Valley hebben de natuurlijke recreatievoorzieningen geen onderscheidend vermogen: --

¹³ IGO-dictaat 503: Balans tussen rood en groen/blauw, pagina 1-7, Instituut voor de Gebouwde Omgeving, Hogeschool Utrecht, september 2008, Utrecht (geraadpleegd 22 april 2013).

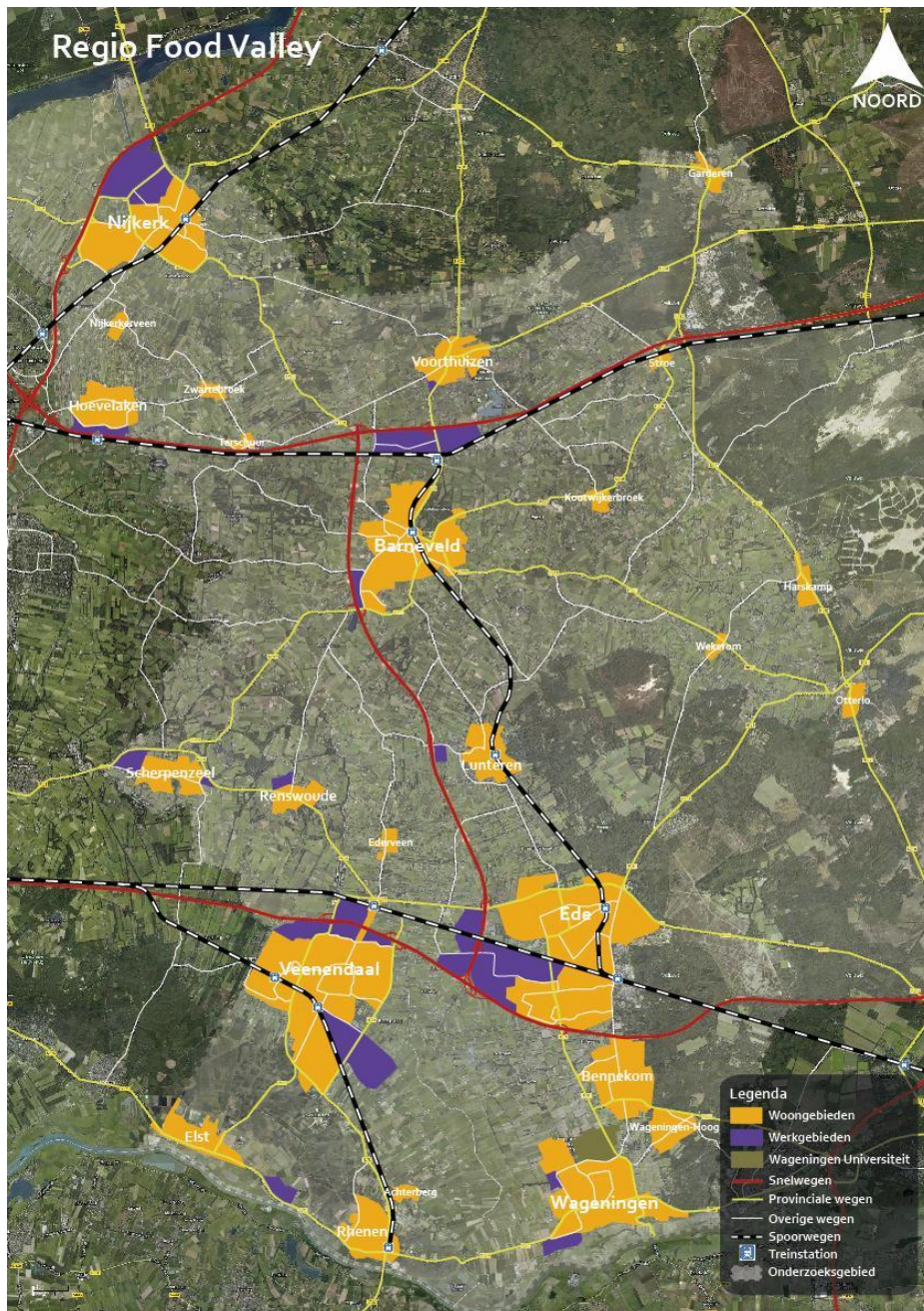


Abbeelding 4.6: Recreatie in de regio Food Valley, waarbij de rode sterren stedelijke recreatiemogelijkheden zijn en de groene sterren natuurlijke recreatiemogelijkheden.

4.2.2 Mobiliteit en bereikbaarheid

De regio Food Valley moet voor bewoners en bedrijven bereikbaar zijn. In dit deel wordt onderzocht hoe de huidige situatie is op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid. De waardering van dit aspect zal gedaan worden door onderzoek te doen naar de volgende deelaspecten: regionale concurrentiepositie van het openbaar vervoer, de regionale en bovenregionale bereikbaarheid, de nationale bereikbaarheid van de regio en de internationale bereikbaarheid van de regio.

De opbouw van het netwerk



Afbeelding 4.7: De opbouw van de infrastructuur in de regio Food Valley.

Deze kaart gemaakt met behulp van Google Maps en Adobe Illustrator.

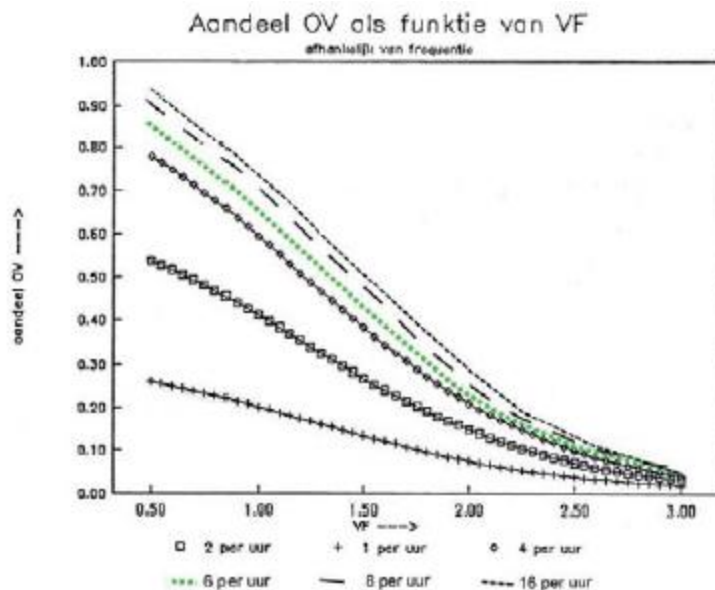
Regionale concurrentiepositie van het openbaar vervoer

De reistijden geven inzicht in hoeveel moeite het kost om naar een bepaalde locatie te reizen. De vervoerswijzen bepalen de snelheid waarmee de reis kan worden afgelegd (= reistijd). In het onderzoek naar reistijden wordt een verschil gemaakt tussen twee vervoerswijzen: de auto en het openbaar vervoer. Tijdens dit onderzoek is onderzocht hoe bereikbaar de belangrijkste gebieden van de regio Food Valley zijn, en hoe lang het duurt om de reis af te leggen met de auto en het openbaar vervoer. De reistijd naar de volgende locaties zijn onderzocht:

Werken en onderwijs	Wonen en voorzieningen
Onderwijs: Wageningen Universiteit en Research Centre	Barneveld Centrum Ede Centrum Nijkerk Centrum
Werken: Bedrijventerrein Harselaar te Barneveld Bedrijventerreinen Veenendaal ¹⁴ Bedrijventerreinen Ede ¹⁵	Veenendaal Centrum Wageningen Centrum

Tussen de auto en het openbaar vervoer bestaat een zekere concurrentie. Beleidsmedewerkers en politici proberen mensen gebruik te laten maken van het openbaar vervoer in plaats van de auto. Op deze manier hopen ze het aantal files in Nederland te kunnen verminderen. De concurrentie tussen auto en openbaar vervoer wordt gemeten met de verplaatsingstijdsfactor. De verplaatsingstijdsfactor wordt berekend met de volgende formule: reistijd openbaar vervoer / reistijd auto. Hoe kleiner de waarde uit de formule is, hoe aantrekkelijker het openbaar vervoer is als alternatief voor de auto, zie afbeelding.¹⁶

Afbeelding 4.8: De grafiek geeft het aandeel openbaar vervoer weer bij een bepaalde VF-waarde. Hoe kleiner de VF-waarde, hoe groter het aandeel openbaar vervoer. De frequentie speelt daarbij ook een belangrijke rol. Bron: OV-oplossingen voor de vervoersspanning Utrecht-Breda, DHV, pagina 54, februari - augustus 2009, Amersfoort (geraadpleegd 12 april 2013).



¹⁴ Bestaande uit bedrijventerreinen: De Faktorijs, De Compagnie, De Batterijen, De Compagnie-Oost, Het Ambacht en Nijverkamp te Veenendaal.

¹⁵ Bestaande uit bedrijventerreinen: Frankeneng, Schuttersveld, Kievitsmeent en Heestereng te Ede.

¹⁶ OV-oplossingen voor de vervoersspanning Utrecht-Breda, DHV, pagina 50, februari - augustus 2009, Amersfoort (geraadpleegd 12 april 2013).

Verplaatsingsfactor lokaal:

Gemiddelde reistijd auto: 14 minuten.

Gemiddelde reistijd OV: 35 minuten.

Gemiddelde VF-waarde: 2,6.

Beoordeling aspect concurrentiepositie openbaar vervoer:

De gemiddelde VF-waarde van onderzochte bestemmingen ligt tussen de 0,5 en de 1,0: ++

De gemiddelde VF-waarde van onderzochte bestemmingen ligt tussen de 1,0 en de 1,5: +

De gemiddelde VF-waarde van onderzochte bestemmingen ligt tussen de 1,5 en de 2,0: =

De gemiddelde VF-waarde van onderzochte bestemmingen ligt tussen de 2,0 en de 2,5: -

De gemiddelde VF-waarde van onderzochte bestemmingen ligt tussen de 2,5 en de 3,0: --

Verplaatsingsfactor regionaal:

Gemiddelde reistijd auto: 22 minuten.

Gemiddelde reistijd OV: 52 minuten.

Gemiddelde VF-waarde: 2,3.

Beoordeling aspect concurrentiepositie openbaar vervoer:

De gemiddelde VF-waarde van onderzochte bestemmingen ligt tussen de 0,5 en de 1,0: ++

De gemiddelde VF-waarde van onderzochte bestemmingen ligt tussen de 1,0 en de 1,5: +

De gemiddelde VF-waarde van onderzochte bestemmingen ligt tussen de 1,5 en de 2,0: =

De gemiddelde VF-waarde van onderzochte bestemmingen ligt tussen de 2,0 en de 2,5: -

De gemiddelde VF-waarde van onderzochte bestemmingen ligt tussen de 2,5 en de 3,0: --

Verplaatsingsfactor bovenregionaal:

Gemiddelde reistijd auto: 31 minuten.

Gemiddelde reistijd OV: 48 minuten.

Gemiddelde VF-waarde: 1,5.

Beoordeling aspect concurrentiepositie openbaar vervoer:

De gemiddelde VF-waarde van onderzochte bestemmingen ligt tussen de 0,5 en de 1,0: ++

De gemiddelde VF-waarde van onderzochte bestemmingen ligt tussen de 1,0 en de 1,5: +

De gemiddelde VF-waarde van onderzochte bestemmingen ligt tussen de 1,5 en de 2,0: =

De gemiddelde VF-waarde van onderzochte bestemmingen ligt tussen de 2,0 en de 2,5: -

De gemiddelde VF-waarde van onderzochte bestemmingen ligt tussen de 2,5 en de 3,0: --

Uit de gegevens hierboven is te concluderen dat de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto het beste scoort bij bovenregionale reizen en het slechtste scoort bij lokale reizen. Dit is niet zo vreemd, aangezien het openbaar vervoer in kleine dorpen slechter is georganiseerd dan in de grote steden.

Regionale en bovenregionale bereikbaarheid

Naast de reistijden is het ook belangrijk dat het verkeer door kan stromen op de belangrijkste wegen van de regio Food Valley. De doorstroming op de wegen wordt berekend door de zogenoemde I/C-verhouding. Deze verhouding geeft het verband weer tussen de capaciteit van de weg en de mate waarop een weg gebruikt wordt door het verkeer (intensiteit). De I/C-verhouding wordt berekend met de volgende formule: intensiteit in de spits / capaciteit van de weg. Volgens het CROW rijdt in een etmaal circa 10% van het verkeer in de spits over de weg¹⁷. Een lage I/C-verhouding betekent dat het verkeer goed doorstroomt, een hoge I/C-verhouding betekent dat vertragingen (=reistijdverlies) regelmatig voorkomt.

De capaciteit voor de autosnelwegen is bepaald met behulp van het Handboek Capaciteitswaarden Infrastructuur Autosnelwegen van het Nationaal Verkeerskunde Congres. Per rijstrook ligt de capaciteit op gemiddeld 2000 motorvoertuigen per uur¹⁸. De capaciteit voor de provinciale wegen is bepaald met behulp van de 'Quick Scan Doorstromingsproblematiek Valleiregio' van Transpute BV. De maximale capaciteit van een 80 km/h weg bedraagt tussen de 1.250 en 1.400 voertuigen per uur per rijstrook¹⁹. In dit onderzoek is gekozen voor 1.400 voertuigen per uur per rijstrook voor een 80 km/h weg. De wegen die onderzocht zijn, betreffen alle autosnelwegen en provinciale wegen die door de regio Food Valley lopen, waarvan de gegevens beschikbaar zijn bij de provincies Gelderland en Utrecht.

Beoordeling aspect regionale bereikbaarheid:

De gemiddelde I/C-verhouding van de provinciale wegen ligt tussen de 0,00 en de 0,49: ++

De gemiddelde I/C-verhouding van de provinciale wegen ligt tussen de 0,50 en de 0,69: +

De gemiddelde I/C-verhouding van de provinciale wegen ligt tussen de 0,70 en de 0,79: =

De gemiddelde I/C-verhouding van de provinciale wegen ligt tussen de 0,80 en de 0,89: -

De gemiddelde I/C-verhouding van de provinciale wegen ligt tussen de 0,90 en de 1,00: --

Beoordeling aspect bovenregionale bereikbaarheid:

De gemiddelde I/C-verhouding van de autosnelwegen ligt tussen de 0,00 en de 0,49: ++

De gemiddelde I/C-verhouding van de autosnelwegen ligt tussen de 0,50 en de 0,69: +

De gemiddelde I/C-verhouding van de autosnelwegen ligt tussen de 0,70 en de 0,79: =

De gemiddelde I/C-verhouding van de autosnelwegen ligt tussen de 0,80 en de 0,89: -

De gemiddelde I/C-verhouding van de autosnelwegen ligt tussen de 0,90 en de 1,00: --

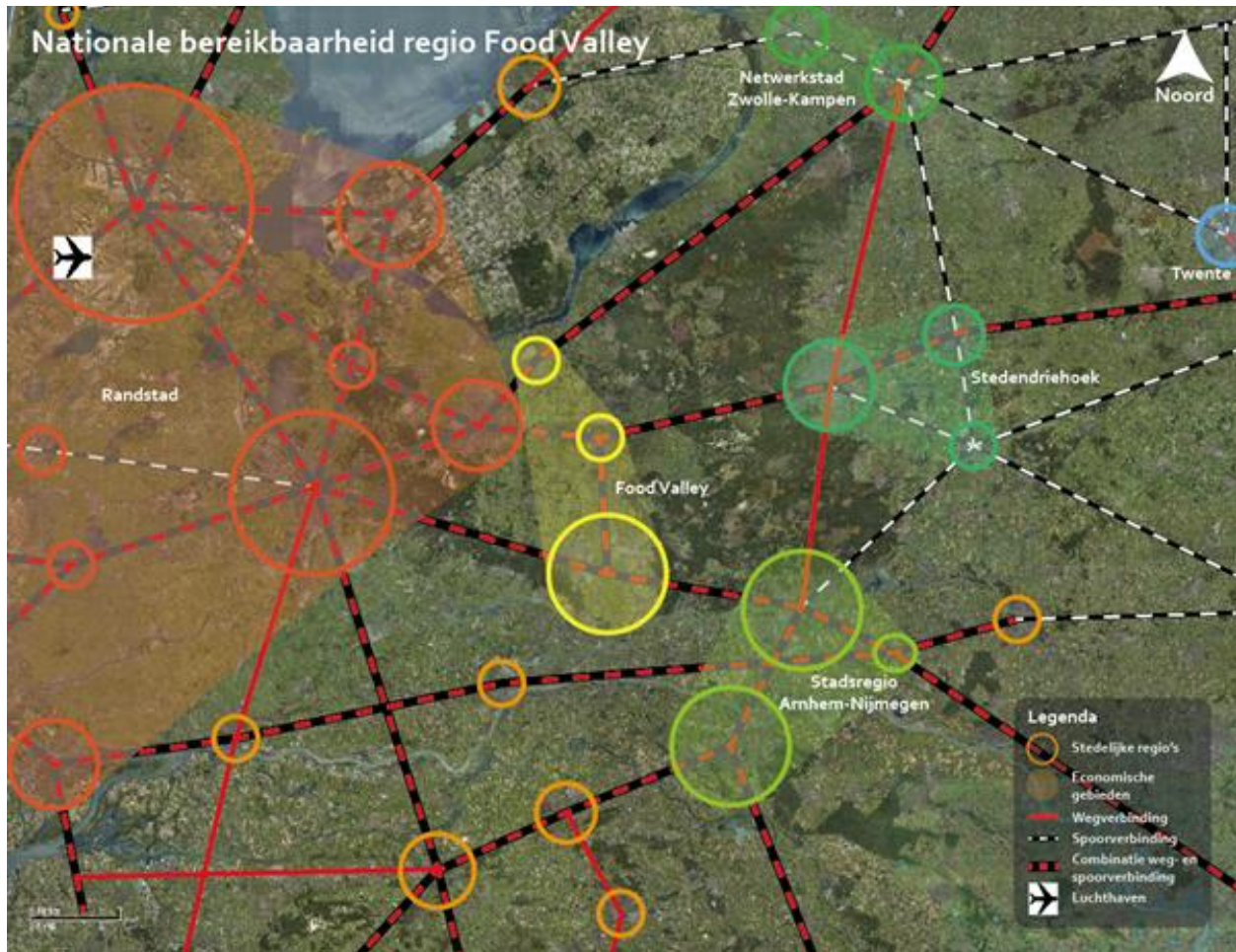
¹⁷ Bron: CROW: http://www.crow.nl/nl/Binaries/PDF/Verkeerskundige_werkdagen/Bijdragen/Bijdrage13.pdf (geraadpleegd 11 april 2013).

¹⁸ Handboek Capaciteitswaarden Infrastructuur Autosnelwegen, hoofdstuk 3, tabel 1, Ir. J.W. Goemans (Witteveen + Bos), Dr.Ir. W. Daamen (TU Delft), Ir. H. Heikooop (Rijkswaterstaat), Nationaal Verkeerskunde Congres, bijdragenummer 28, 2 november 2011 (geraadpleegd 11 april 2013).

¹⁹ 'Quick Scan Doorstromingsproblematiek Valleiregio, pagina 29, Transpute BV, maart 2011, Amersfoort (geraadpleegd 11 april 2013).

Nationale bereikbaarheid van de regio

De regio Food Valley zal bereikbaar moeten zijn met andere economische gebieden in Nederland. Hiervoor zal onderzocht worden hoe de regio te bereiken is via het spoor en de weg. Afbeelding 4.9 geeft inzicht in de nationale bereikbaarheid van de regio Food Valley.



Afbeelding 4.9: De nationale bereikbaarheid van Nederland. Bron: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, pagina 14, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, maart 2012, Den Haag (geraadpleegd 15 april 2013).

Beoordeling aspect nationale bereikbaarheid van de regio:

De regio Food Valley is nationaal bereikbaar met drie of vier of meer weg- en spoorverbindingen: ++

De regio Food Valley is nationaal bereikbaar met één of twee weg- en spoorverbindingen: +

De regio Food Valley is nationaal bereikbaar met drie of vier weg- of spoorverbindingen: =

De regio Food Valley is nationaal bereikbaar met één of twee weg- of spoorverbindingen: -

De regio Food Valley is niet nationaal aangesloten met een weg- of spoorverbindingen: --

Internationale bereikbaarheid van de regio

De regio Food Valley zal bereikbaar moeten zijn met andere economische gebieden op internationaal niveau. Hiervoor zal onderzocht worden hoe de regio te bereiken is via het spoor en de weg. Afbeelding 4.10 geeft inzicht in de internationale bereikbaarheid van de regio Food Valley.



Afbeelding 4.10: De internationale bereikbaarheid van Nederland, zoals weergegeven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Bron: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, pagina 26 en 27, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, maart 2012, Den Haag (geraadpleegd 15 april 2013). Op verzoek van Rose-Marie Eissen van de provincie Gelderland is de A50 tussen Stadsregio Arnhem Nijmegen en Eindhoven opgenomen als internationale noord - zuid verbinding van Oost Nederland.

Beoordeling aspect internationale bereikbaarheid van de regio:

De regio Food Valley is internationaal bereikbaar met België, Duitsland en de Randstad via weg en spoor: ++

De regio Food Valley is internationaal bereikbaar met België, Duitsland en de Randstad via weg of spoor: +

De regio Food Valley is internationaal bereikbaar met twee van de drie genoemde gebieden via weg en spoor: =

De regio Food Valley is internationaal bereikbaar met twee van de drie genoemde gebieden via weg of spoor: -

De regio Food Valley is internationaal bereikbaar met één van de drie genoemde gebieden via weg en/of spoor: --

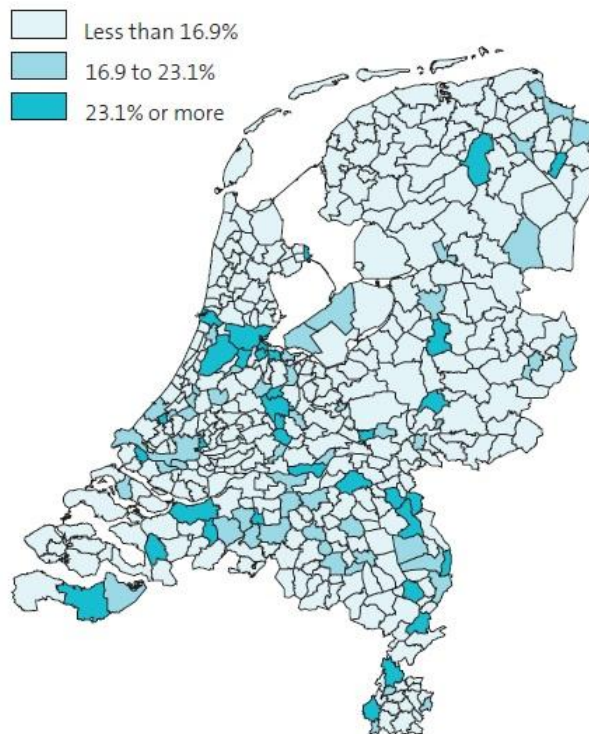
4.2.3 Werken

De bewoners in de regio Food Valley moeten ook voldoende werkgelegenheid hebben. Bedrijven moeten de kans krijgen om zich te vestigen in de regio Food Valley en het juiste personeel kunnen vinden. In dit deel wordt werken in de regio Food Valley onderzocht. De waardering voor dit criterium zal bepaald worden door de volgende deelaspecten: aantal internationaal georiënteerde bedrijven, de clustering van bedrijven per relevante topsector en het uitgeefbaar bedrijventerrein.

Aantal internationaal georiënteerde bedrijven

Één van de aspecten die een rol heeft gespeeld bij de keuze voor de negen topsectoren is de bedrijven in de topsectoren internationaal georiënteerd zijn. In dit aspect zal onderzocht worden hoe internationaal georiënteerd de gemeenten binnen de regio Food Valley zijn. Afbeelding 4.11 geeft aan hoe de internationale oriëntatie is binnen de regio Food Valley per gemeente.

Share of foreign business units in employment per municipality, 2009



Afbeelding 4.11: Aandeel internationaal georiënteerde bedrijven per gemeente.

Bron: CBS (geraadpleegd 29 april 2013)

URL:

<http://www.cbs.nl/NR/rdonlyres/F659AC3D-4AC9-4AAF-A14E-9E62230CB9F5/o/Internationalisationmonitor2012hoofdstuk5.pdf>

Beoordeling aspect aantal internationaal georiënteerde bedrijven:

Meer dan 40% van de gemeenten in de regio hebben minder dan 16,9% internationaal georiënteerde bedrijven: ++

Tussen 30% en 40% van de gemeenten in de regio hebben minder dan 16,9% internationaal georiënteerde bedrijven: +

Tussen 20% en 30% van de gemeenten in de regio hebben minder dan 16,9% internationaal georiënteerde bedrijven: =

Tussen 10% en 20% van de gemeenten in de regio hebben minder dan 16,9% internationaal georiënteerde bedrijven: -

Minder dan 10% van de gemeenten in de regio hebben minder dan 16,9% internationaal georiënteerde bedrijven: --

Clustering bedrijven per relevante topsector

'Samenwerken in clusters wordt gezien als een belangrijk middel om de concurrentiekracht van bedrijven te vergroten'²⁰. Clustering binnen het topsectorenbeleid draagt bij aan het verwezenlijken van de volgende rijksambitie: 'Versterken van de Nederlandse concurrentiepositie'. De regio Food Valley is een economisch kerngebied van Nederland die zich gespecialiseerd heeft in de topsector agro & food. Clustering van agro & food bedrijven in de regio Food Valley draagt bij aan de vergroting van de concurrentiekracht van de regio Food Valley en Nederland. Om dit aspect te beoordelen zal onderzocht moeten worden hoeveel banen in de agro & food sector aanwezig zijn binnen de regio Food Valley. Het PBL heeft samen met het CBS in 'De ratio van ruimtelijk-economisch TOPSECTORENBELEID' onderzocht hoe de spreiding van bedrijven + hoeveelheid banen is binnen de negen topsectoren in Nederland. Afbeelding 4.12 geeft aan hoe de spreiding van is binnen de topsector agro & food in Nederland.

Beoordeling aspect clustering bedrijven per relevante topsector:

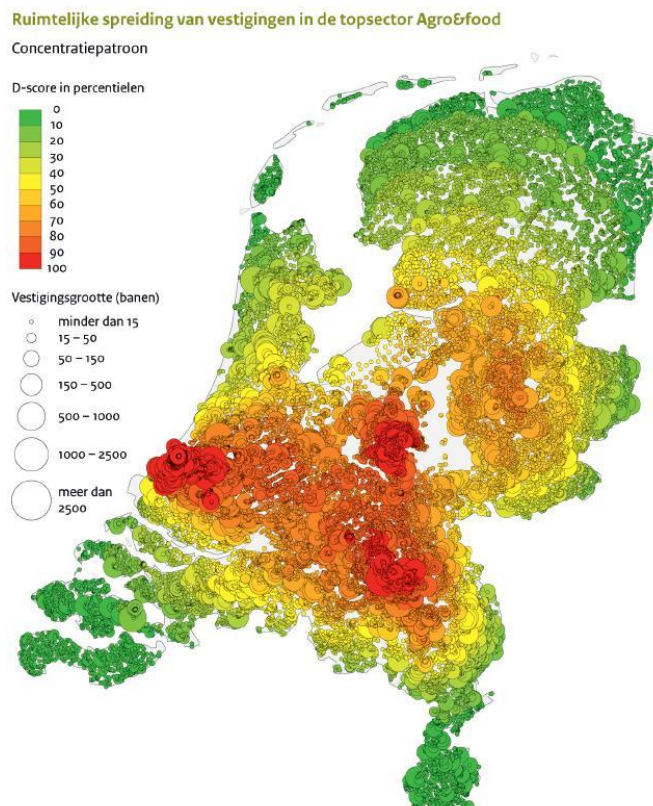
De concentratie agro & food bedrijven in de regio Food Valley is extreem groot: ++

De concentratie agro & food bedrijven in de regio Food Valley is groot: +

De concentratie agro & food bedrijven in de regio Food Valley is gemiddeld: =

De concentratie agro & food bedrijven in de regio Food Valley is klein: -

De concentratie agro & food bedrijven in de regio Food Valley is extreem klein: --



Afbeelding 4.12: De spreiding van Agro & Food bedrijven in Nederland. Te zien is dat de meeste Agro & Food bedrijven voorkomen in het Westland, Eindhoven en de regio Food Valley.

Bron: De ratio van economisch topsectorenbeleid, pagina 32, Planbureau voor de Leefomgeving en Centraal Bureau voor de Statistiek, 2012, Den Haag (geraadpleegd 24 april 2013).

²⁰ Regionale clusters nader bekeken, pagina 5, onderzoeksbureau EIM, februari 2001, Zoetermeer (geraadpleegd 24 april 2013).

Uitgeefbaar bedrijventerrein

Binnen de economische kerngebieden moet het mogelijk zijn voor bedrijven zich te vestigen. Daarnaast moeten bedrijven voldoende uitbreidingsmogelijkheden krijgen binnen de economische kerngebieden. Dit kan alleen als economische kerngebieden voldoende grond ter beschikking kunnen stellen voor bedrijven. In dit onderzoek wordt onderzocht of de gevraagde hoeveelheid bedrijventerrein aansluit bij het aanbod van de regio Food Valley. Een overschot of tekort aan bedrijventerrein kan nadelige gevolgen hebben. De tabel hieronder geeft aan hoe de vraag en aanbod van de bedrijventerreinen op elkaar aansluiten. De gegevens uit de tabel komen van de provincie Gelderland²¹. Op afbeelding 4.13 is te zien waar de bedrijventerreinen ontwikkeld moeten gaan worden in de regio Food Valley.

Regio Food Valley Bedrijventerreinontwikkeling	
Vraag bedrijventerreinen:	
- Uitbreiding volgens scenario	110 hectare
- Vervangingsvraag door onttrekking	44 hectare
- Extra behoefte door Food Valley ambitie	32 hectare
- Totale vraag:	186 hectare
Aanbod bedrijventerreinen:	
- Aanbod harde plannen	86 hectare
- Voorgenomen ontwikkelingen	139 hectare
- Correctie door regio Food Valley	- 31 hectare
- Totaal aanbod:	194 hectare
Vraag en Aanbod:	8 hectare extra ontwikkeld (= 4,3% marge)

Beoordeling aspect uitgeefbaar bedrijventerrein:

Vraag en aanbod bedrijventerreinen sluiten aan binnen een marge van 5% van de gevraagde hectare: ++

Vraag en aanbod bedrijventerreinen sluiten aan binnen een marge van 7,5% van de gevraagde hectare: +

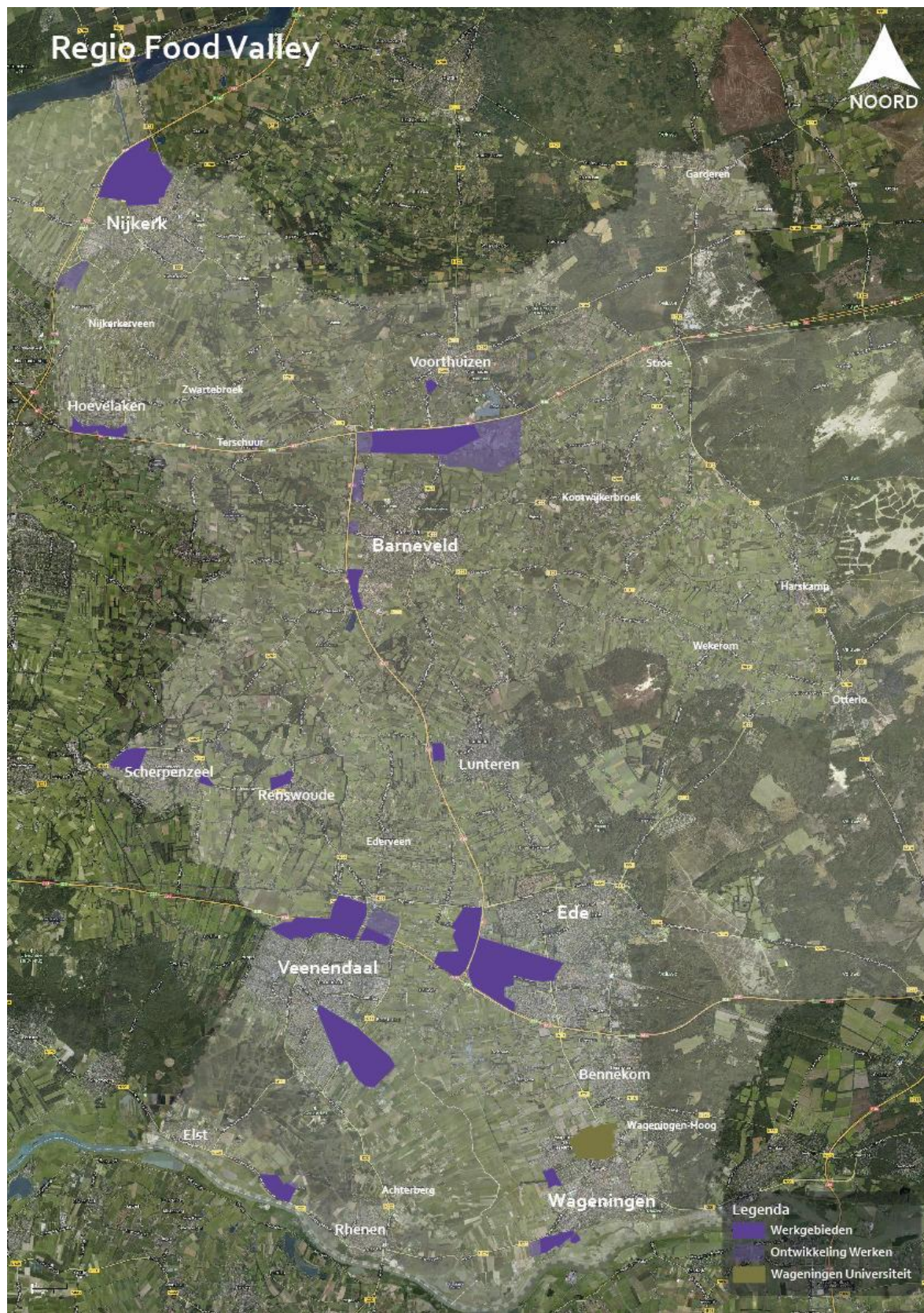
Vraag en aanbod bedrijventerreinen sluiten aan binnen een marge van 10% van de gevraagde hectare: =

Vraag en aanbod bedrijventerreinen sluiten aan binnen een marge van 12,5% van de gevraagde hectare: -

Vraag en aanbod bedrijventerreinen sluiten aan binnen een marge van 15% van de gevraagde hectare: --

²¹ Bron: Provincie Gelderland (geraadpleegd 25 april 2013).

URL: http://www.gelderland.nl/Documenten/Themas/Economie_en_Werk/Bedrijventerreinen/RPB_Food_Valley.pdf



Afbeelding 4.13: De bestaande en te ontwikkelen werkgebieden (bedrijventerreinen) in de regio Food Valley.

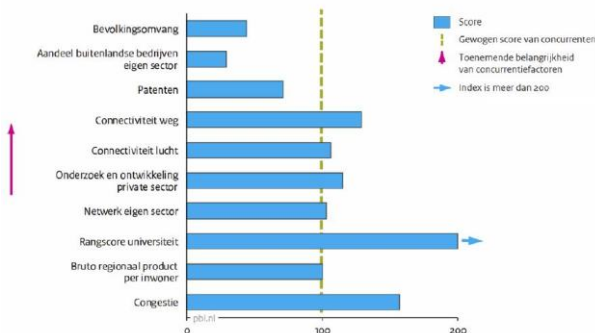
4.2.4 Onderwijs

Het laatste aspect dat onderzocht wordt is onderwijs. De mensen die wonen in de regio Food Valley moeten voldoende beschikking hebben op onderwijs. Ondernemers in de regio willen kwalitatief goede werknemers voor het bedrijf. Het aspect onderwijs zal beoordeeld worden door de volgende deelaspecten: kwaliteit van de universiteit in de regio en campusontwikkeling.

Kwaliteit universiteit in de regio

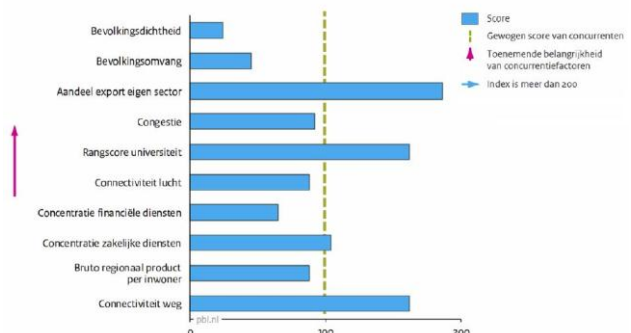
Ieder economisch kerngebied van Nederland heeft een universiteit die gespecialiseerd is in een bepaalde topsector. De regio Food Valley heeft de Wageningen Universiteit & Research Centre, die zich gespecialiseerd heeft in de agro & food sector. Agro is landbouw en food is voedingsmiddelenindustrie. De universiteit van de regio Food Valley zal nu en in de toekomst een hoge kwaliteit moeten hebben, zodat het voor bedrijven en studenten aantrekkelijk is om zich te vestigen in de regio Food Valley. Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) heeft onderzoek gedaan naar de kwaliteit van de universiteiten in Nederland. Afbeeldingen 4.14 en 4.15 geven de score van de universiteit op het gebied van landbouw en de voedingsmiddelenindustrie aan²².

Regionale concurrentiefactoren en positie voor landbouw in Gelderland, 2010
Bij exporteren van producten en diensten



Afbeelding 4.14: De rangscore van de universiteit bij landbouw scoort hoger dan het maximale van 200 (derde van onder).

Regionale concurrentiefactoren en positie voor voedingsmiddelenindustrie in Gelderland, 2010
Bij aantrekken van buitenlandse bedrijven



Afbeelding 4.15: De rangscore van de universiteit bij voedingsmiddelenindustrie scoort rond de 150 (vijfde van boven).

Beoordeling aspect kwaliteit universiteit in de regio:

De rangscore van de universiteit op het gebied van landbouw en voedingsmiddelenindustrie ligt hoger dan 175: ++

De rangscore van de universiteit op het gebied van landbouw en voedingsmiddelenindustrie ligt tussen 125 en 175: +

De rangscore van de universiteit op het gebied van landbouw en voedingsmiddelenindustrie ligt tussen 75 en 125: =

De rangscore van de universiteit op het gebied van landbouw en voedingsmiddelenindustrie ligt tussen 25 en 75: -

De rangscore van de universiteit op het gebied van landbouw en voedingsmiddelenindustrie ligt lager dan 25: --

²² De internationale concurrentiepositie van de topsectoren in de provincie Gelderland, pagina 14 en 19, Planbureau voor de Leefomgeving, februari 2013, Den Haag (geraadpleegd 25 april 2013)

Campusontwikkeling

Naast de universiteit, is campusontwikkeling in de regio Food Valley van groot belang. Door campusontwikkeling worden verschillende scholen, onderdelen van scholen, verschillende onderwijsniveaus en bedrijven geclusterd binnen een stad. Deze clustering brengt voordelen met zich mee, zoals kruisbestuiving van verschillende sectoren, samenwerking tussen verschillende opleidingsniveaus en samenwerking tussen studenten en ondernemers. Het ontwikkelen van campussen om zo scholen en bedrijven te clusteren heeft positieve effecten op de economie, zoals het laten aansluiten van onderwijs op het werkveld en innovatie door kennisuitwisseling. Uit een onderzoek van de Universiteit van Utrecht blijkt dat in Amerikaanse steden verschillende campussen aanwezig zijn in en nabij de stad. Het maakt daarbij niet uit of het een universiteit of een hogeschool is²³.

De regio Food Valley zal hierop in moeten spelen, daarom is het verstandig als de regio onderwijsclusters realiseert in de belangrijke kernen. Bij dit aspect wordt onderzocht in hoeverre de regio Food Valley haar kansen benut om een kenniseconomie te worden. Het aspect wordt beoordeeld door de volgende aspecten mee te nemen:

- Iedere belangrijke kern in de regio Food Valley bezit onderwijsclusters (huidige situatie).
- Iedere belangrijke kern in de regio Food Valley bezit bedrijvenclusters (huidige situatie).
- Iedere belangrijke kern in de regio Food Valley bezit een voorzieningencluster (huidige situatie).
- De clusters zijn onderling verbonden door middel van HOV (kennisassen [indicatief]).

Kernen	Onderwijs	Bedrijven	Voorzieningen	HOV-verbindingen
Barneveld	Nee	Ja	Ja	Nee
Ede	Nee	Ja	Ja	Ja
Nijkerk	Nee	Ja	Ja	Nee
Veenendaal	Ja	Ja	Ja	Nee
Wageningen	Ja	Ja	Ja	Ja

Beoordeling aspect campusontwikkeling:

Tussen de 80% en 99% van de kernen in de regio hebben in de huidige situatie het gewenste onderwijsprofiel: ++

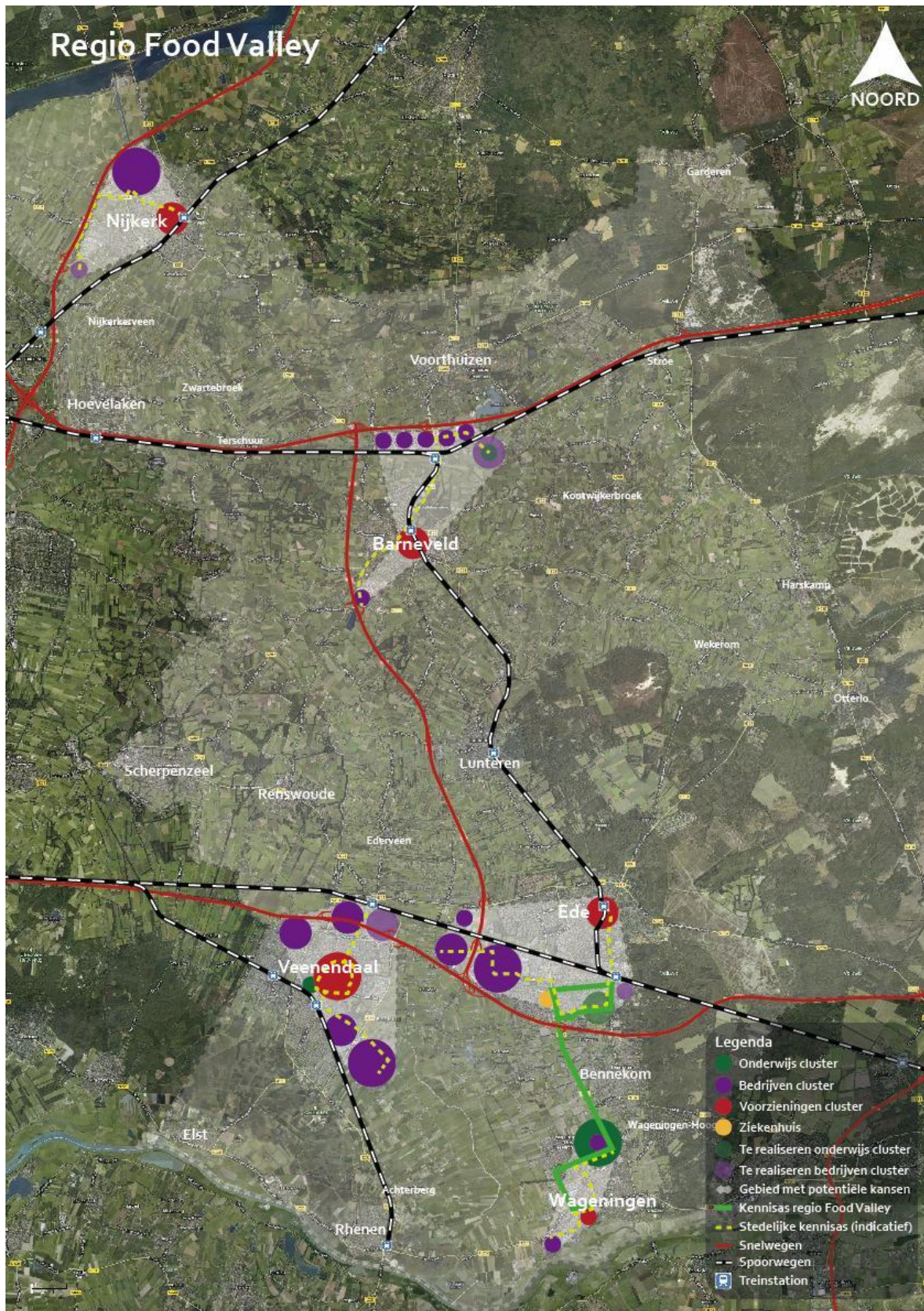
Tussen de 60% en 79% van de kernen in de regio hebben in de huidige situatie het gewenste onderwijsprofiel: +

Tussen de 40% en 59% van de kernen in de regio hebben in de huidige situatie het gewenste onderwijsprofiel: =

Tussen de 20% en 39% van de kernen in de regio hebben in de huidige situatie het gewenste onderwijsprofiel: -

Tussen de 0% en 19% van de kernen in de regio hebben in de huidige situatie het gewenste onderwijsprofiel: --

²³ Bron: Universiteit Utrecht: URL: <http://econ.geo.uu.nl/atzema/Campusontwikkeling.pdf> (geraadpleegd 1 mei 2013).



Afbeelding 4.16: De verschillende clusters in de kenniseconomie van de regio Food Valley.

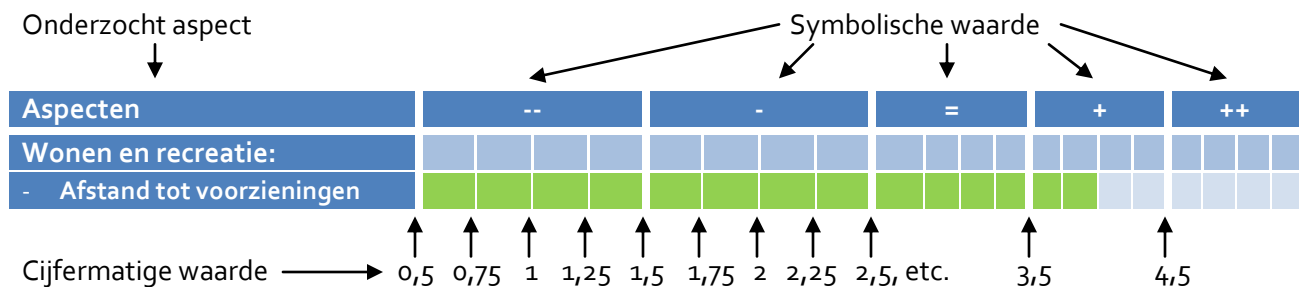
4.3 De resultaten

Het onderzoeksmodel is toegepast op de regio Food Valley. De aspecten zijn beoordeeld met behulp van symbolen (--,-,=,+,++). Deze schaalverdeling is niet te gebruiken om mee te rekenen, daarom krijgen de symbolen een cijfer. Hieronder een overzicht:

- Symbool -- krijgt cijfer 1 (zeer slecht) en de kleur rood
- Symbool - krijgt cijfer 2 (slecht) en de kleur oranje
- Symbool = krijgt cijfer 3 (gemiddeld) en de kleur geel
- Symbool + krijgt cijfer 4 (goed) en de kleur groen
- Symbool ++ krijgt cijfer 5 (uitstekend) en de kleur donkergroen

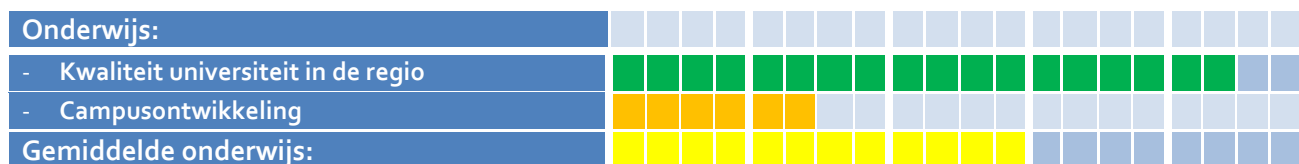
De gemiddelden uit de cijfers zijn niet altijd ronde getallen, daarom wordt ieder symbool/cijfer in vieren gedeeld, waarbij ieder blokje voor 0,25 staat. De dikgedrukte strepen staan voor 1,5, 2,5, 3,5 en 4,5.

Voorbeeld 1: Werking van het resultatenoverzicht



Aspect afstand tot voorzieningen heeft een + gescoord (symbolische waarde) in het onderzoek, en scoort daarmee cijfer 4 (cijfermatige waarde). Zoals hierboven te zien is wordt het aspect met de kleur groen ingevuld tot cijfer 4.

Voorbeeld 2: Gemiddelden



De aspecten van het onderwijs hebben een ++ en een - gescoord (symbolisch) of een 5 en een 2 (cijfermatig). Symbolisch zou dit een waarde hebben van =+, maar dit bestaat niet. De cijfermatige verdeling komt nu goed van pas: $(5+2) / 2 = 3,5$. Zoals in voorbeeld twee te zien is scoort het onderwijs gemiddeld 3,5 (op de grens van de = en de +).

De resultaten van het onderzoeksmodel staan in tabel 4.17 (concreet) en 4.18 (globaal):

Resultaat per deelaspect

Aspecten	--	-	=	+	++
Wonen en recreatie:					
- Afstand tot voorzieningen					
- Aanwezigheid verschillende woonmilieus					
- Kwaliteit woon- en leefomgeving					
- Betaalbaarheid					
- Natuurlijke recreatie					
- Stedelijke recreatie					
Mobiliteit en bereikbaarheid:					
- Concurrentiepositie openbaar vervoer:					
- Op lokaal niveau					
- Op regionaal niveau					
- Op bovenregionaal niveau					
- Regionale en bovenregionale bereikbaarheid:					
- Provinciale wegen (regionaal)					
- Autosnelwegen (bovenregionaal)					
- Nationale bereikbaarheid van de regio					
- Internationale bereikbaarheid van de regio					
Werken:					
- Internationaal georiënteerde bedrijven					
- Clustering bedrijven per relevante topsector					
- Uitgeefbaar bedrijventerrein					
Onderwijs:					
- Kwaliteit universiteit in de regio					
- Campusontwikkeling					

Tabel 4.17: De concrete resultaten van het onderzoek naar de huidige situatie in de regio Food Valley.

Resultaat per vestigingsklimaatcriterium

Aspecten	--	-	=	+	++
Wonen en recreatie					
Mobiliteit en bereikbaarheid					
Werken					
Onderwijs					
Gemiddelde beoordeling regio Food Valley:					

Tabel 4.18: De globale resultaten van het onderzoek naar de huidige situatie in de regio Food Valley.

4.4 Conclusie

Het onderzoeksmodel, zoals deze geformuleerd is in hoofdstuk drie, is toegepast op het economisch kerngebied regio Food Valley. Aspecten op het gebied van wonen, recreatie, mobiliteit, bereikbaarheid, werken en onderwijs zijn daarbij onderzocht. De aspecten zijn onderverdeeld in verschillende deelaspecten, gebaseerd op het doel en de werking van het topsectorenbeleid. De beoordeling van aspecten is gedaan door middel van de volgende schaalverdeling: -- (zeer slecht), - (slecht), = (gemiddeld), + (goed) en ++ (uitstekend).

Uit het onderzoek blijkt dat de regio in totaal bovengemiddeld scoort. De onderzochte aspecten hebben waarden die tussen de -- (zeer slecht) en ++ (uitstekend) liggen. Voor een jonge regio is dit geen slecht resultaat, maar verbeteringen zijn gewenst bij de volgende aspecten:

- De betaalbaarheid van de woningen in de regio Food Valley.
- De recreatievoorzieningen in de steden.
- De concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto.
- De internationale bereikbaarheid van de regio.
- Internationaal georiënteerde bedrijven.
- De campusontwikkeling zowel in het onderwijs als in het bedrijfsleven.

In het globale resultatenoverzicht kan gesteld worden dat werken goed scoort. De andere drie aspecten blijven achter, waarbij mobiliteit en bereikbaarheid het slechtst scoort. In het ruimtelijke en verkeerskundige beleid zal de regio Food Valley extra aandacht moeten geven aan wonen en recreatie, mobiliteit en bereikbaarheid en onderwijs.

Met deze gegevens is duidelijk geworden hoe de regio Food Valley ervoor staat in de huidige situatie. Alle onderzochte aspecten wegen even zwaar, omdat ieder aspect nodig is voor het functioneren van een kenniseconomie, en bijdraagt aan het verwezenlijken van het doel van het topsectorenbeleid. Het ruimtelijke en verkeerskundige beleid moet bijdragen aan de verbetering van de slecht presterende aspecten, en goed presterende aspecten onderhouden en versterken.

In het volgende hoofdstuk zal aangegeven worden hoe de slecht presterende aspecten verbeterd kunnen worden, welke partijen daarvoor nodig zijn, welke partij het proces zou moeten leiden en of er kansen aanwezig zijn voor Movares.

5. Het vervolg

In het vorige hoofdstuk is geconstateerd dat zes aspecten extra aandacht verdienen in het ruimtelijke en verkeerskundige beleid van de regio Food Valley:

- De betaalbaarheid van de woningen in de regio Food Valley.
- De recreatievoorzieningen in de steden.
- De concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto.
- De internationale bereikbaarheid van de regio.
- Internationaal georiënteerde bedrijven.
- De campusontwikkeling zowel in het onderwijs als in het bedrijfsleven.

In dit hoofdstuk zal aangegeven worden hoe de slecht presterende aspecten verbeterd kunnen worden, welke partijen daarvoor nodig zijn, welke partij het proces zou moeten leiden en of er kansen aanwezig zijn voor Movares.

5.1 De overheid

Aan de overheid is het de taak om de slecht presterende aspecten in de toekomst te verbeteren. Dit houdt in dat de overheid moet samenwerken met private partijen om dit te bereiken. De maatregelen zullen in het ruimtelijke en verkeerskundige beleid vastgelegd moeten worden. De volgende doelen, die relevant zijn voor dit onderzoek, worden nagestreefd in het ruimtelijke en verkeerskundige beleid:

Rijksoverheid

De rijksoverheid heeft de volgende doelen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geformuleerd:

1. 'Het vergroten van de concurrentiekracht door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur;
2. Zorgen dat Nederland bereikbaar blijft, waarbij de gebruiker centraal staat;
3. Het waarborgen van een veilige en leefbare omgeving, met behoud van natuurlijke en cultuurhistorische waarden.'²⁴

Provincie Gelderland

De provincie Gelderland heeft de volgende doelen geformuleerd in de omgevingsvisie:

1. 'Een sterker accent op stedelijke netwerken als economische kerngebieden van Gelderland;
2. Het versterken van openbaar vervoer (trein en bus) wil de provincie vooral koppelen aan de bereikbaarheid van en in de drie stedelijke netwerken: Apeldoorn-Zutphen-Deventer, Arnhem-Nijmegen en Ede-Wageningen;
3. De regionale opgaven in de Omgevingsvisie gaat de provincie benutten als basis om de samenwerking met partners verder vorm te geven.'²⁵

²⁴ Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, pagina 31, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, maart 2012, Den Haag (geraadpleegd 25 februari 2013).

Provincie Utrecht

De provincie Utrecht heeft de volgende doelen geformuleerd in de omgevingsvisie:

1. 'Voldoende en divers woningaanbod en een goed voorzieningenniveau, met inbegrip van het culturele aanbod;
2. Bereikbaarheid;
3. Een concurrerend vestigingsmilieu voor de kennis- en creatieve bedrijven.'²⁶

Regio Food Valley

De regio Food Valley heeft de volgende doelen geformuleerd in de strategische agenda:

1. 'Faciliteren van bedrijven.
2. Stimuleren van de relatie tussen bedrijven en onderwijs.
3. Sterke lobby voeren voor betere verbindingen in noordelijke en zuidelijke richting.
4. De woningbouwprogramma's regionaal op elkaar afstemmen.
5. Een campagne om de regio te promoten om zakelijk toerisme aan te trekken.'²⁷

Maatregelen die de slecht presterende aspecten verbeteren zullen gerealiseerd moeten worden met andere (private) partijen. Dit biedt kansen voor woningcorporaties, advies- en ingenieursbureaus (Movares), kennis- en onderwijsinstellingen, bedrijven, etc. De te nemen maatregelen zullen verankerd moeten worden in het ruimtelijke en verkeerskundige beleid van de verschillende overheden. Per aspect zal onderzocht worden hoe deze te verbeteren zijn, welke partijen daarvoor nodig zijn, welke partij het proces zou moeten leiden en of er kansen aanwezig zijn voor Movares.

5.2 Kansen voor Movares

'Movares is een advies- en ingenieursbureau dat oplossingen genereert over de volle breedte van de volgende gebieden: Mobiliteit, Rail, Infra, Ruimtelijke inrichting, Water en Energie.'²⁸ Van deze gebieden heeft Movares de meeste expertise op het gebied van Mobiliteit en Bereikbaarheid. Movares zou op deze gebieden kunnen bijdragen bij de planvorming en de uitvoering van maatregelen. Op de gebieden wonen, recreatie, werken en onderwijs is Movares minder actief. Hier liggen voornamelijk kansen voor andere organisaties, zoals woningcorporaties, bedrijven, etc.

Movares zou zich in moeten zetten voor de gebieden mobiliteit en bereikbaarheid, waarbij een actieve rol gewenst is. De aspecten die verbetering behoeven op deze gebieden zijn de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto en de internationale bereikbaarheid van de regio Food Valley. Een actieve rol van Movares in een vroegtijdig stadium kan ertoe leiden dat Movares onderzoeken mag uitvoeren van de provincie Gelderland en Utrecht en de regio Food Valley.

²⁵ Omgevingsvisie Provincie Gelderland

http://www.gelderland.nl/Documenten/Themas/Ruimtelijke_Ordening/Omgevingsvisie/130515_Omgevingsvisie-Gelderland-in-Vogelvlucht.pdf (geraadpleegd 30 mei 2013).

²⁶ Provinciaal Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028, pagina 11, provincie Utrecht, 4 februari 2013, Utrecht (geraadpleegd 30 mei 2013).

²⁷ Strategische agenda 2011-2015, pagina 9, regio Food Valley, juli 2011, Ede (geraadpleegd 4 april 2013).

²⁸ Movares: <http://movares.nl/over-movares/> (geraadpleegd 30 mei 2013)

5.3 De betaalbaarheid van woningen

Uit de resultaten van hoofdstuk vier is gebleken dat de regio Food Valley een dure regio is om in te wonen. Een huishouden in de regio Food Valley is tussen de 23% en 25% van het besteedbaar inkomen kwijt aan woonlasten. Dit heeft negatieve gevolgen voor de aantrekkingskracht van de regio. Bij dit aspect zijn de gemeenten Wageningen en Renswoude het minst aantrekkelijk. Gemeente Veenendaal is het meest aantrekkelijk (zie pagina 28).

'Het aspect 'aanwezige woonmilieus' onderzoekt traditionele woonmilieus. De regio Food Valley heeft de ambitie kenniswerkers (veelal studenten) aan te trekken. Voor deze groep mensen, die vaak internationaal georiënteerd zijn en daardoor een korte verblijfsduur hebben, zal een type woning ontwikkeld moeten worden met bijbehorend woonmilieu. Maatregelen op dit gebied moeten voorzien in de behoeften en wensen van internationale kenniswerkers.²⁹

Voor de verbetering van het aspect 'de betaalbaarheid van woningen' wordt het volgende aangeraden:

Wat?	Hoe?
Ontwikkelen van een woning, met bijbehorend woonmilieu, dat past binnen de wensen en behoeften van de internationale kenniswerker.	De wensen en behoeften van de internationale kenniswerker in kaart brengen en toepassen op woningen en woonmilieus.
Onderzoeken hoe de woonlasten verlaagd kunnen worden.	Verlagen van de huurprijs. Verlagen van de gemeentelijke belastingen. Juiste WOZ-waarde toekennen aan woningen. Energiekosten verminderen. ³⁰
Gebieden in de regio Food Valley aanwijzen die geschikt zijn voor de realisering van het nieuwe type woningen.	Onderzoeken welke gebieden in de regio Food Valley geschikt zijn voor de realisering van de nieuwe woningtypen met bijbehorend woonmilieu.
De gebieden die aangewezen zijn voor de nieuwe woningtypologieën ontwikkelen.	Ruimtelijke plannen maken waarin de ontwikkelingsrichting bepaald wordt. De ruimtelijke plannen uitvoeren als deze politiek gewenst en goedgekeurd zijn.

Provincie Gelderland heeft het idee een woningtype te realiseren voor de internationale kenniswerker. Het type woning dat past bij de internationale kenniswerker is onbekend. De provincie Gelderland zal een studie moeten laten uitvoeren door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), waarin onderzocht wordt wat de wensen en behoeften zijn van de internationale kenniswerker. De aanwijzing van gebieden waar het nieuwe type woning gerealiseerd moet worden, zal in overleg moeten gebeuren met de regio Food Valley en de desbetreffende gemeenten. Het nieuwe type woning zal gerealiseerd moeten worden door projectontwikkelaars en woningcorporaties, in samenspraak met de gemeenten. De ruimtelijke plannen zullen gemaakt worden door de gemeenten, eventueel in samenwerking met een adviesbureau.

Het onderzoek naar de verlaging van de woonlasten moet uitgevoerd worden door woningcorporaties en kennisinstellingen, zoals het PBL, in samenwerking met de overheid.

²⁹ Gesprek met Rose-Marie Eissen, provincie Gelderland, Arnhem (geraadpleegd 15 mei 2013).

³⁰ Vereniging van woningcorporaties Aedes: <http://www.aedes.nl/content/artikelen/aedes/corporatiedag/workshops/themalijn-energie/Themalijn-Energie.xml> (geraadpleegd 21 mei 2013).

5.4 De recreatievoorzieningen in de steden

Een internationale regio, zoals de regio Food Valley, moet iets te bieden hebben op het gebied van stedelijke recreatievoorzieningen. In de regio Food Valley is dit nauwelijks aanwezig, verbetering in de toekomst is daarom gewenst. Op dit moment bevat de regio Food Valley het Kröller-Müller museum. Dit museum is op (inter)nationaal niveau een belangrijke recreatievoorziening. Daarnaast zijn er nog een tweetal festivals, die beide eens in het jaar gehouden worden. Dit draagt nauwelijks bij aan het onderscheidende vermogen van de stedelijke recreatievoorzieningen in de regio Food Valley.

Nieuwe stedelijke recreatievoorzieningen die op (inter)nationaal niveau bezoekers trekt naar de regio Food Valley en daarmee de regio laat onderscheiden is zeer gewenst. De regio Food Valley werkt op dit moment aan het World Food Center in de regio.³¹

Voor de verbetering van het aspect 'stedelijke recreatievoorzieningen' wordt het volgende aangeraden:

Wat?	Hoe?
Onderzoeken naar stedelijke recreatievoorzieningen in Nederland. Bepalen welke van deze voorzieningen passen bij de regio Food Valley.	Een onderzoek waarbij voor de regio Food Valley het stedelijke recreatieprofiel wordt vastgesteld.
Proberen de planvorming en de financiering van het World Food Center rond te krijgen.	Door middel van PPS-constructies moet het mogelijk worden om bedrijven mee te laten financieren bij het realiseren van het project. In de planvorming zal hier rekening mee gehouden moeten worden.
Planvorming en uitvoering van het gewenste recreatieprofiel.	Voor de regio Food Valley moet bepaald worden waar de noodzakelijke stedelijke recreatievoorzieningen gerealiseerd moeten worden. Maken van stedenbouwkundige plannen waarin de stedelijke recreatievoorzieningen worden uitgewerkt.
Realisering van het World Food Center in Ede.	Nadat de planvorming en de financiering rond is, kan de regio Food Valley overgaan tot de uitvoering van het project. Gemeente Ede regelt de inspraak en het bestemmingsplan.

De rijksoverheid zou onderzoek moeten doen naar stedelijke recreatievoorzieningen in Nederland. Ieder gebied in Nederland zou een verschillend recreatieprofiel moeten hebben, zodat Nederland een divers recreatieprofiel krijgt. De rijksoverheid zou in overleg moeten gaan met provincies en regio's om de recreatieprofielen vast te stellen in een recreatievisie. Deze visie zou gemaakt kunnen worden door het PBL. Nadat de recreatieprofielen zijn vastgesteld in een recreatievisie, is het mogelijk om recreatieclusters te realiseren verspreid over het land. Deze clusters dragen bij aan de internationale recreatiepositie van Nederland. Tijdens de uitvoering van maatregelen die bijdragen aan de realisering van de recreatieprofielen, zal samengewerkt moeten worden met ondernemers en projectontwikkelaars.

³¹ Worldfoodcenters.nl: <http://www.worldfoodcenters.com/foodexperiencecenter/ontwikkeling/plannen> (geraadpleegd 31 mei 2013).

Op dit moment is Projectburo B.V. bezig om de planvorming en de financiering rond te krijgen voor de ontwikkeling van het World Food Center. Projectburo B.V. doet dit in samenwerking met de regio Food Valley, provincie Gelderland en gemeente Ede. Het is belangrijk dat dit op korte termijn geregeld wordt. Na dit proces is het mogelijk om over te gaan tot de uitvoering van het project. Gemeente Ede regelt in dit proces het bestemmingsplan en verwerkt de zienswijzen. Het project wordt gecoördineerd door Projectburo B.V. en uitgevoerd door projectontwikkelaars en ingenieursbureaus. Movares zou als ingenieursbureau een helpende hand kunnen zijn bij de realisering van het World Food Center. Het is verstandig als Movares een actieve rol inneemt om aan te haken bij dit project.

5.5 De concurrentiepositie van het openbaar vervoer

De concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto is zeer slecht op lokaal niveau, slecht op regionaal niveau en gemiddeld op bovenregionaal niveau. Dit houdt in dat verbetering noodzakelijk is bij dit aspect. De verbeteringen moeten bijdragen aan een vermindering van de reistijd van het openbaar vervoer.

Het verminderen van de reistijd kan bereikt worden door maatregelen te realiseren die de doorstroming van het openbaar vervoer bevorderen. Te denken valt aan de volgende maatregelen: realiseren busbanen, rechte buslijnen, overbodige bushaltes verwijderen, snelbusverbindingen en het realiseren nieuwe treinstations. Regio Food Valley heeft het voornemen om de Valleilijn verder te ontwikkelen en uit te breiden (hogere frequentie en doortrekken naar Arnhem en Utrecht)³². Deze maatregel draagt bij aan de vermindering van de reistijd. Comfort, reisinformatie en toegankelijkheid van het openbaar vervoer zullen bij alle maatregelen meegenomen moeten worden in het onderzoek.

Voor de verbetering van het aspect 'concurrentiepositie van het openbaar vervoer' wordt het volgende aangeraden:

Wat?	Hoe?
Vaststellen waar de knelpunten zitten in het openbaar vervoer netwerk.	Uitvoeren van een (pre)verkenning waarin onderzocht wordt welke knelpunten in het OV-netwerk aanwezig zijn en welke maatregelen zorgen voor minder reistijd. Voor grootschalige projecten zal een MIRT-verkenning uitgevoerd moeten worden.
Benoemen en uitwerken van maatregelen die de reistijd verminderen in het openbaar vervoer. De concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto moet door de maatregelen verbeteren.	Uitvoeren van een planstudie waarin per maatregel wordt onderzocht waar ze zijn toe te passen, wat de effecten ervan zijn en wat de financiële consequenties ervan zijn. De effecten van te nemen maatregelen die schadelijk kunnen zijn voor het milieu worden onderzocht in een milieueffectrapportage.
Realiseren van maatregelen die bijdragen aan de vermindering van de reistijd in het openbaar vervoer.	De reistijd in het openbaar vervoer kan verminderd worden door bijvoorbeeld het realiseren van busbanen, rechte buslijnen, verwijderen van overbodige bushaltes, snelbusverbindingen, nieuwe treinstations, etc.

³² Strategische agenda 2011-2015, pagina 22, regio Food Valley, juli 2011, Ede (geraadpleegd 31 mei 2013).

De regio Food Valley zal in samenwerking met de provincies Gelderland en Utrecht, een verkenning moeten uitvoeren om de knelpunten in de regio vast te stellen. Deze verkenning kan uitbesteed worden aan advies- en ingenieursbureaus die kennis hebben op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid. Voor grootschalige infrastructurele projecten/aanpassingen zal een MIRT-verkenning uitgevoerd moeten worden. Na de verkenning zal de regio Food Valley, in samenwerking met de provincies Gelderland en Utrecht een planstudie en eventueel een milieueffectrapportage uit moeten voeren. De regio Food Valley, in samenwerking met provincies Gelderland en Utrecht, zou dit zelf kunnen onderzoeken als hiervoor voldoende kennis aanwezig is binnen de organisatie(s). Als dit niet het geval is zal de regio Food Valley de planstudie uit moeten besteden aan advies- en ingenieursbureaus. Projecten die betrekking hebben op het spoor worden waarschijnlijk door ProRail uitgevoerd. Grootschalige projecten die betrekking hebben op wegen worden waarschijnlijk door Rijkswaterstaat uitgevoerd. Tijdens het onderzoeken is het goed als de overheid in overleg gaat met bedrijven, vervoerders en reizigers, zodat de wensen meegenomen kunnen worden in het onderzoek. In het kader van mobiliteitsmanagement zal de regio Food Valley in gesprek moeten gaan met bedrijven/ondernemers in de regio. Op deze manier kan het gebruik van het openbaar vervoer vergroot worden.

Movares kan een bijdrage leveren bij de verbetering van de concurrentiepositie van het openbaar vervoer. Movares beschikt over voldoende kennis op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid. Movares zou met de regio Food Valley/provincies Gelderland en Utrecht in overleg moeten gaan, om zo de positie van het bedrijf in de regio te vergroten. Op deze manier wordt de kans groter dat Movares de verkenning en de planstudie/milieueffectrapportage mag uitvoeren bij een eventuele aanbesteding door de regio Food Valley. Movares zou in overleg moeten gaan met ProRail en Rijkswaterstaat om aansluiting te vinden bij onderzoeken voor grootschalige infrastructurele aanpassingen. Er zijn veel kansen voor Movares bij de verbetering van de concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto.

5.6 De internationale bereikbaarheid

De economische kerngebieden van Nederland zullen internationaal goed bereikbaar moeten zijn. Voor de economische kerngebieden in Nederland is het belangrijk dat deze bereikbaar zijn met België, Duitsland en luchthaven Schiphol. De internationale bereikbaarheid van de regio Food Valley is gemiddeld en kan beter.

Voor de regio Food Valley is een goede lobby met de rijksoverheid (ministerie van Infrastructuur en Milieu) van groot belang. De rijksoverheid bepaald op nationaal niveau waar de weg- en spoorverbindingen moeten komen. De rijksoverheid heeft voor de weg en het spoor de zogenoemde hoofdnetwerken. Als de regio Food Valley verbeteringen wil in het hoofdnetwerk, zal dit geregeld moeten worden via de rijksoverheid. Samenwerking met de provincies Gelderland en Utrecht kan de prioriteit van de aanpassingen in het hoofdnetwerk vergroten. De meest wenselijke verbetering is een noord-zuid verbinding die door de regio Food Valley loopt. Voor de hand liggend bij deze verbetering is het doortrekken van de A30 in noordelijke en zuidelijke richting.

In het openbaar vervoer is het belangrijk dat de regio Food Valley is aangesloten op de internationale toegangspoorten in Nederland. De verplaatsing van station Barneveld-Noord/realiseren van een perron aan de spoorlijn Amsterdam – Amersfoort – Deventer – Duitsland draagt hieraan bij³³. Als dit gerealiseerd wordt, kan de internationale bereikbaarheid van het openbaar vervoer in de regio Food Valley worden verbeterd. Verbindingen naar luchthaven Schiphol en Duitsland zijn hierdoor mogelijk.

Voor de verbetering van het aspect 'internationale bereikbaarheid' wordt het volgende aangeraden:

Wat?	Hoe?
De lobby richting het ministerie van Infrastructuur en Milieu (rijksoverheid) verbeteren. Aangeven welke verkeerskundige maatregelen noodzakelijk zijn voor de bereikbaarheid van de regio.	De regio Food Valley zal samen moeten werken met de provincies Gelderland en Utrecht om grootschalige infrastructurele aanpassingen prioriteit te geven bij de rijksoverheid.
Verkeerskundige studies doen naar maatregelen die gerealiseerd moeten worden ter verbetering van de internationale bereikbaarheid van de regio Food Valley.	Een verkenning naar de internationale rol van de A30. Een planstudie en milieueffectrapportage naar de effecten van een noordelijke en zuidelijke doortrekking van de A30. Een ontwerp-tracébesluit en tracébesluit zullen gemaakt moeten worden om de precieze ligging van de doorgetrokken A30 te bepalen. Een verkenning naar verbetering van treinverbindingen naar de internationale toegangspoorten van Nederland. Een planstudie zal uitgevoerd moeten worden om te onderzoeken hoe dit bereikt kan worden en wat voor effecten dit heeft.
Realiseren van maatregelen die de internationale bereikbaarheid van de regio Food Valley verbeteren.	De regio Food Valley zal, in samenwerking met provincies Gelderland en Utrecht en het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de uitvoering van de maatregelen moeten aanbesteden aan private partijen.

De regio Food Valley zal een actieve rol moeten innemen als deze de internationale bereikbaarheid van de regio wil verbeteren. Samenwerking met de provincies Gelderland en Utrecht kan ervoor zorgen dat grootschalige infrastructurele projecten een hogere prioriteit krijgen bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu, en daardoor eerder gerealiseerd kunnen worden.

De regio Food Valley zal in samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Milieu een verkenning moeten doen naar de internationale rol van de A30. In een planstudie en een milieueffectrapportage moeten de effecten van de grootschalige infrastructurele ingrepen onderzocht worden. In dit onderzoek staat de noordelijke en zuidelijke doortrekking van de A30 centraal. Met een ontwerp-tracébesluit en een tracébesluit kan de precieze ligging bepaald worden van de nieuw te realiseren wegdelen. De uitvoering van genoemde onderzoeken kan door de rijksoverheid/regio Food Valley uitbesteedt worden aan advies- en ingenieursbureaus of Rijkswaterstaat.

³³ Het realiseren van een sprinter tussen Amersfoort en Apeldoorn die stopt op stations Hoevelaken, Barneveld-Noord en Stroe, kan alleen bereikt worden als station Barneveld-Noord een perron krijgt langs de spoorlijn Amersfoort - Apeldoorn of verplaatst wordt aan dit spoor. Strategische agenda 2011-2015, pagina 22, regio Food Valley, juli 2011, Ede (geraadpleegd 31 mei 2013).

De regio Food Valley zal in samenwerking met de provincies Gelderland en Utrecht een verkenning moeten doen naar verbetering van treinverbindingen naar de internationale toegangspoorten Amersfoort, Arnhem, Deventer en Utrecht. Vanaf deze stations is het mogelijk om verder te reizen naar België, Duitsland en luchthaven Schiphol. In een planstudie zal dieper ingegaan worden op de maatregelen die noodzakelijk zijn voor verbetering van treinverbindingen naar de internationale toegangspoorten van Nederland. De uitvoering van genoemde onderzoeken kan door de regio Food Valley/provincies Gelderland en Utrecht uitbesteed worden aan advies- en ingenieursbureaus of ProRail.

De uitvoering van de maatregelen zullen door de regio Food Valley en het ministerie van Infrastructuur en Milieu uitbesteed moeten worden aan ingenieursbedrijven of Rijkswaterstaat/ProRail.

Movares zou een ondersteunende rol kunnen vervullen bij het samenbrengen van verschillende overheidsinstanties. Movares kan meedenken over de verkeerskundige maatregelen die noodzakelijk zijn voor de verbetering van de internationale bereikbaarheid. Movares beschikt over voldoende kennis op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid. Movares zou met de regio Food Valley in overleg moeten gaan, om zo de positie van het bedrijf in de regio te vergroten. Op deze manier wordt de kans groter dat Movares studies mag verrichten bij een eventuele aanbesteding door de regio Food Valley. Movares zou in overleg moeten gaan met ProRail en Rijkswaterstaat om aansluiting te vinden bij onderzoeken voor grootschalige infrastructurele aanpassingen. Er zijn veel kansen voor Movares bij de verbetering van de internationale bereikbaarheid van de regio Food Valley.

5.7 Internationaal georiënteerde bedrijven

Het aantal internationaal georiënteerde bedrijven in de regio Food Valley is voor een regio die zich internationaal wil profileren onvoldoende. 25% van de gemeenten in de regio Food Valley heeft internationaal georiënteerde bedrijven, terwijl meer dan 40% het doel is. De rijksoverheid, de provincies Gelderland en Utrecht, de regio Food Valley en de gemeenten Barneveld, Ede, Nijkerk, Renswoude, Rhenen, Scherpenzeel, Veenendaal en Wageningen zullen samen moeten werken om meer internationaal georiënteerde bedrijven aan te trekken. Bij deze samenwerking zullen ook de instanties Ontwikkelingsmaatschappij Oost Nederland en Food Valley Nederland betrokken moeten worden.

Uit gesprek met de provincie Gelderland is het volgende gebleken: 'Op verschillende niveaus zijn overheden actief om bedrijven te werven. Tussen deze niveaus zal een goede afstemming plaats moeten vinden. Provincie Gelderland neemt hier een faciliterende rol in, waarbij leningen, subsidies en risicovolle participatie als middelen worden genoemd.'³⁴

De verschillende wervingsafdelingen van de overheden zullen in de toekomst moeten samenwerken om de juiste bedrijven op de juiste plaats te krijgen. Per niveau zal de regio Food Valley en de gemeenten aan moeten geven welke bedrijven per locatie in de regio Food Valley gewenst zijn.

³⁴ Gesprek met Rose-Marie Eissen, provincie Gelderland, Arnhem (geraadpleegd 15 mei 2013).

Voor de verbetering van het aspect 'internationaal georiënteerde bedrijven' wordt het volgende aangeraden:

Wat?	Hoe?
Betere samenwerking tussen de verschillende wervingsinstanties realiseren. Een onderzoek op welke manier dit moet gebeuren is gewenst.	Onderzoek naar mogelijkheden om de werving van bedrijven te verbeteren. Regelmatig communiceren door met elkaar maandelijks te vergaderen. Wensen van verschillende overheden en instanties in kaart brengen. Meer congressen met internationale bedrijven organiseren.

De provincie Gelderland zou met de regio Food Valley en de gemeenten in gesprek moeten gaan om een bedrijfsmonitor te realiseren voor de regio Food Valley. In deze bedrijfsmonitor zou moeten staan welk type bedrijf waar een plek zou moeten krijgen. Om dit te kunnen bepalen is een inventarisatie naar typen bedrijven in de regio Food Valley noodzakelijk. Deze inventarisatie kan door de regio Food Valley gemaakt worden. De wensen van verschillende overheden en instanties dienen meegenomen te worden in de inventarisatie en de realisatie van de bedrijfsmonitor. Tijdens de realisatie van de bedrijfsmonitor zal de provincie Gelderland in overleg moeten gaan met Ontwikkelingsmaatschappij Oost Nederland en Food Valley Nederland. Provincie Gelderland zou de samenwerking aan moeten gaan met provincie Utrecht bij de realisatie van de bedrijfsmonitor. Tijdens het proces zullen de partijen die de bedrijfsmonitor maken de resultaten moeten afstemmen met de rijksoverheid.

Door de bedrijfsmonitor kunnen de verschillende wervingsorganen beter samenwerken. In de bedrijfsmonitor is namelijk vastgelegd welk bedrijf waar een plek zou moeten krijgen in de regio Food Valley. Communicatie tussen de verschillende lagen is noodzakelijk, daarom zijn maandelijks vergaderingen verstandig.

De regio Food Valley zal meer congressen moeten realiseren voor internationaal georiënteerde bedrijven in de agro & food sector. De aanwezigheid van voldoende congresfaciliteiten is daarbij noodzakelijk. Om dit te bereiken zal de regio Food Valley met bedrijven in gesprek moeten gaan. De Wageningen Universiteit en Research Centre (WUR) zal aanwezig moeten zijn tijdens de congressen.

5.8 Campusontwikkelingen

Campusontwikkelingen, in het onderwijs en het bedrijfsleven, zorgen ervoor dat meer instanties met verschillende achtergronden samen kunnen werken. De meest ideale situatie is als het bedrijfsleven samen met het onderwijs geclusterd wordt. Op deze manier wordt de drempel om samen te werken verlaagd, wat kan leiden tot innovaties en leerplekken voor studenten.

In het onderzoek naar campusontwikkelingen is een ideale schets gegeven waaraan iedere belangrijke kern in de regio zou moeten voldoen. Iedere kern heeft in veel gevallen de bedrijven en de voorzieningen geclusterd, dus dat is positief. Onderwijs is echter verspreid over de kern en daardoor versnipperd (veelal middelbare scholen, MBO, HBO, WO en praktijkonderwijs). De overheden zullen in het ruimtelijke beleid moeten sturen om scholen van verschillende niveaus bij elkaar te brengen. Dit

samenbrengen van niveaus moet ervoor zorgen dat studenten beter inzicht krijgen in de doorgroei mogelijkheden na een bepaalde studiekeuze. Met dit inzicht kan geld bespaard worden op het onderwijs (minder verkeerde studiekeuzes, betere begeleiding, etc.). Als alle clusters in de kernen gerealiseerd zijn, is het belangrijk dat deze met elkaar verbonden zijn. Op deze manier kan kruisbestuiving plaatsvinden tussen de verschillende sectoren en functies, wat tot innovatie leidt. De verbindingen tussen de campussen moeten hoogwaardig zijn op het gebied van comfort, gemak, informatievoorzieningen, frequentie en toegankelijkheid. Deze verbindingen zullen in het kader van Hoogwaardig Openbaar Vervoer moeten worden uitgevoerd.

Voor de verbetering van het aspect 'campusontwikkelingen' wordt het volgende aangeraden:

Wat?	Hoe?
Realiseren van een campusvisie voor de regio Food Valley, zowel voor onderwijs als voor bedrijven (bedrijfsmonitor kan hieraan bijdragen).	Maken van een visiedocument waarbij locaties worden onderzocht die geschikt zijn voor campusontwikkeling. Bepalen waar de stedelijke kennisassen gerealiseerd moeten worden. Op deze assen moeten de meeste campusontwikkelingen plaatsvinden.
Realiseren van de stedelijke kennisassen door ontwikkeling van de locaties om campussen te realiseren, zoals omschreven in de campusvisie.	Met vervoerders overleggen over de diensregeling binnen de stedelijke kennisassen. Verkeerskundige studies dragen hieraan bij. Maken van stedenbouwkundige plannen. De aangewezen locaties uit de campusvisie krijgen op deze manier een ruimtelijke invulling. Bedrijven en onderwijsinstellingen laten meefinancieren (PPS-constructie). Projectontwikkelaars voeren de werkzaamheden uit.

De regio Food Valley zal, in samenwerking met de gemeenten, een campusvisie moeten realiseren voor onderwijsinstellingen en bedrijven. In dit visiedocument moeten locaties aangewezen worden die geschikt zijn voor campusontwikkelingen. Hiermee samenhangend speelt het bepalen van de stedelijke kennisassen een belangrijke rol. Langs deze stedelijke kennisassen zullen de meeste campusontwikkelingen plaats moeten gaan vinden.

De realisatie van de stedelijke kennisassen en campussen zal door de gemeenten uitgevoerd moeten worden. De gemeenten zullen financiële bijdragen moeten ontvangen van de regio Food Valley en de provincies Gelderland en Utrecht. Ook bedrijven en onderwijsinstellingen zullen financiële bijdragen moeten leveren door middel van PPS-constructies. Voor de ontwikkeling van de locaties zullen stedenbouwkundige plannen gemaakt moeten worden door de gemeenten. Overleg met bedrijven, onderwijsinstellingen en bewoners is noodzakelijk tijdens dit proces. Voor de invulling van het openbaar vervoer tussen de verschillende campussen zijn verkeerskundige studies nodig. Overleg met vervoersbedrijven en provincies Gelderland en Utrecht is noodzakelijk tijdens dit proces. De wensen van gebruikers dient centraal te staan. De studies kunnen door de overheid uitbesteed worden aan advies- en ingenieursbureaus. Projectontwikkelaars kunnen de werkzaamheden die nodig zijn voor de realisatie van locaties uitvoeren.

Movares kan helpen bij de uitvoering van de verkeerskundige studies. Movares beschikt over voldoende kennis op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid. Movares kan helpen bij de ruimtelijke inrichting van de locaties voor campusontwikkelingen. Movares zou met de regio Food Valley/ gemeenten in

overleg moeten gaan, om zo de positie van het bedrijf in de regio te vergroten. Op deze manier wordt de kans groter dat Movares studies mag verrichten bij een eventuele aanbesteding door de regio Food Valley/gemeenten. Er zijn kansen voor Movares bij de campusontwikkelingen in de regio Food Valley.

5.9 Conclusie

In dit hoofdstuk is een doorkijk gegeven, waarbij per aspect beschreven is hoe deze verbeterd kan worden en welke partij dit zou moeten leiden. Daarnaast is onderzocht of er kansen voor Movares aanwezig zijn om werkzaamheden te verrichten voor de overheid. Hieronder een overzicht van hoofdstuk vijf:

Aspect:	Hoe te verbeteren:	Partij aan zet:	Movares:
Betaalbaarheid van woningen.	Ontwikkelen van een woning, met bijbehorend woonmilieu, die past binnen de wensen en behoeften van de internationale kenniswerker en deze in de regio Food Valley realiseren.	Provincie Gelderland.	Geen kansen.
	Onderzoeken hoe de woonlasten verlaagd kunnen worden.	Regio Food Valley.	
Recreatievoorzieningen in de steden.	Onderzoek naar stedelijke recreatievoorzieningen in Nederland. Bepalen welke van deze voorzieningen passen bij de regio Food Valley en deze realiseren.	Rijksoverheid.	Kansen aanwezig.
	Financiering World Food Center rond krijgen en deze realiseren.	Projectburo B.V. en regio Food Valley.	
Concurrentiepositie van het openbaar vervoer.	Vaststellen van de knelpunten in het openbaar vervoer netwerk. Benoemen en onderzoeken van maatregelen om deze knelpunten te verbeteren en de maatregelen uitvoeren.	Regio Food Valley.	Kansen aanwezig.
Internationale bereikbaarheid van de regio.	Verkeerskundige studies doen naar maatregelen die gerealiseerd moeten worden ter verbetering van de internationale bereikbaarheid van de regio Food Valley en deze uitvoeren.	Regio Food Valley.	Kansen aanwezig.
	Lobby richting de rijksoverheid vergroten/versterken.	Regio Food Valley.	
Internationaal georiënteerde bedrijven.	Samenwerking tussen de verschillende wervingsinstanties realiseren.	Provincie Gelderland.	Geen kansen.
	Opstellen van een bedrijfsmonitor en meer congressen organiseren.	Regio Food Valley.	
Campusontwikkelingen.	Realiseren van een campusvisie voor de regio Food Valley, zowel voor onderwijs als voor bedrijven en deze uitvoeren.	Regio Food Valley en de gemeenten.	Kansen aanwezig.

In het volgende hoofdstuk wordt antwoord gegeven op de onderzoeksvragen.

6. Conclusie en aanbevelingen

In dit afstudeeronderzoek is voor Movares in kaart gebracht wat het doel van het topsectorenbeleid is, en hoe dit beleid werkt. Dit is voor de regio Food Valley modelkundig in kaart gebracht. Om het topsectorenbeleid in de regio Food Valley toe te passen is er in hoofdstuk drie een onderzoeksmodel geformuleerd. Dit onderzoeksmodel bevat aspecten die van belang zijn om het doel van het topsectorenbeleid te verwezenlijken. Het onderzoeksmodel is in hoofdstuk vier toegepast op de regio Food Valley. De onderzoeksresultaten geven de huidige situatie van de regio Food Valley weer. In hoofdstuk vijf is onderzoek gedaan naar de verbetering van de slecht presterende aspecten, welke partijen daarvoor nodig zijn, welke partij het proces zou moeten leiden en of er kansen aanwezig zijn voor Movares. In dit hoofdstuk zal antwoord gegeven worden op de onderzoeksvragen en wordt er een conclusie geschreven. Ten slot worden aanbevelingen gegeven voor Movares en de regio Food Valley.

6.1 Beantwoording onderzoeksvragen

Onderzoeksvraag 1: *Wat is het doel en de werking van het topsectorenbeleid?*

Het doel van het topsectorenbeleid: *'Een uitstekende ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in, en een goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren'.* (zie paragraaf 2.1)

De werking van het topsectorenbeleid: De rijksoverheid heeft op 4 februari 2011 een brief naar de tweede kamer gestuurd met daarin de hoofdlijnen van het nieuwe bedrijfslevenbeleid, waar het topsectorenbeleid onderdeel van is. Het nieuwe beleid voorziet in het stimuleren van de goed presterende sectoren in Nederland (de topsectoren). De rijksoverheid heeft de volgende negen topsectoren aangewezen: agro & food, chemie, creatieve industrie, energie, high tech, life sciences & health, logistiek, tuinbouw & uitgangsmaterialen en water. Een concentratie van topsectoren is te vinden in de stedelijke regio's van de mainports, brainports, greenports en valleys. De regio Food Valley bevat een concentratie aan agro & food bedrijven. De decentrale overheden (provincies, regio's en gemeenten) zullen ruimtelijke ontwikkelingen moeten realiseren om de ambities van de rijksoverheid te verwezenlijken. De overheid (centraal en decentraal) gaat met kennisinstellingen en ondernemers in overleg om een maatregelenpakket op te stellen. Deze maatregelen moeten ten goede komen aan de ontwikkeling en versterking van de topsectoren. Het vestigingsklimaat en de internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren zullen door de maatregelen verbeterd moeten worden. De verbeteringen in het vestigingsklimaat en de internationale bereikbaarheid dragen bij aan de versterking van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland, en daarmee het doel van het topsectorenbeleid. (zie paragraaf 2.2)

Onderzoeksvraag 2: *Hoe is het topsectorenbeleid regionaal doorvertaald naar ruimtelijke ontwikkelingen en ontwikkelingen in de bereikbaarheid?*

Om deze vraag te beantwoorden zijn er relaties gelegd tussen de rijksoverheid en de regio Food Valley (zie paragraaf 2.3) en tussen ruimtelijk-economische structuur en vestigingsklimaat (zie paragraaf 2.4). Deze relaties hebben de basis gevormd voor het onderzoeksmodel. In het onderzoeksmodel zijn aspecten meegenomen die voorzien in de verbetering van het vestigingsklimaat en de internationale bereikbaarheid van de economische kerngebieden. Deze aspecten zorgen samen voor een betere ruimtelijk-economische structuur van Nederland en dragen bij aan de verwezenlijking van het doel van het topsectorenbeleid (zie hoofdstuk 3).

Vervolgens zijn de aspecten uit het onderzoeksmodel onderzocht voor de regio Food Valley, waarmee inzicht wordt verkregen in de huidige situatie van deze regio. De resultaten uit het onderzoeksmodel vormen de basis voor te nemen maatregelen op ruimtelijk en verkeerskundig gebied. (zie hoofdstuk 4 en 5).

Regionale doorvertaling van het topsectorenbeleid vindt plaats door de toepassing van het onderzoeksmodel. Het onderzoeksmodel geeft inzicht in de goed en slecht presterende aspecten. De aspecten zijn gebaseerd op de verbetering van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland. Door verbetering van de slecht presterende aspecten door provincies, regio's en gemeenten met ruimtelijke en verkeerskundige maatregelen, wordt het topsectorenbeleid op regionaal en lokaal niveau uitgevoerd.

Onderzoeksvraag 3: *Wat kan verbeterd worden aan het huidige verkeerskundig en ruimtelijk beleid in de regio Food Valley en welke partijen zijn daarvoor nodig?*

Op basis van de resultaten van het onderzoeksmodel is inzichtelijk gemaakt hoe deze verbeterd kunnen worden. Het betreft de volgende aspecten:

- De betaalbaarheid van de woningen in de regio Food Valley.
- De recreatievoorzieningen in de steden.
- De concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto.
- De internationale bereikbaarheid van de regio.
- Internationaal georiënteerde bedrijven.
- De campusontwikkeling zowel in het onderwijs als in het bedrijfsleven.

Om deze aspecten te verbeteren is het belangrijk dat de juiste partijen betrokken worden bij het proces. Per aspect is onderzocht hoe deze te verbeteren is, welke partijen daarbij betrokken moeten worden, welke partij het proces zou moeten leiden en of er kansen aanwezig zijn voor Movares. (zie hoofdstuk 5).

6.2 Conclusie

De hoofdonderzoeksvraag is: *Hoe werkt het nieuwe topsectorenbeleid van de rijksoverheid en hoe is dit vertaald naar ruimtelijke ontwikkelingen en ontwikkelingen in de bereikbaarheid in de regio Food Valley?* In de conclusie zal antwoord gegeven worden op deze vraag.

De werking van het topsectorenbeleid: De rijksoverheid heeft op 4 februari 2011 een brief naar de tweede kamer gestuurd met daarin de hoofdlijnen van het nieuwe bedrijfslevenbeleid, waar het topsectorenbeleid onderdeel van is. Het nieuwe beleid voorziet in het stimuleren van de goed presterende sectoren in Nederland (de topsectoren). De rijksoverheid heeft de volgende negen topsectoren aangewezen: agro & food, chemie, creatieve industrie, energie, high tech, life sciences & health, logistiek, tuinbouw & uitgangsmaterialen en water. Een concentratie van topsectoren is te vinden in de stedelijke regio's van de mainports, brainports, greenports en valleys. De regio Food Valley bevat een concentratie aan agro & food bedrijven. De decentrale overheden (provincies, regio's en gemeenten) zullen ruimtelijke ontwikkelingen moeten realiseren om de ambities van de rijksoverheid te verwezenlijken. De overheid (centraal en decentraal) gaat met kennisinstellingen en ondernemers in overleg om een maatregelenpakket op te stellen. Deze maatregelen moeten ten goede komen aan de ontwikkeling en versterking van de topsectoren. Het vestigingsklimaat en de internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren zullen door de maatregelen verbeterd moeten worden. De verbeteringen in het vestigingsklimaat en de internationale bereikbaarheid dragen bij aan de versterking van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland, en daarmee het doel van het topsectorenbeleid. (zie paragraaf 2.2)

Doorvertaling naar ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen in de regio Food Valley: Om dit deel van de hoofdvraag te beantwoorden, is er in hoofdstuk drie een onderzoeksmodel geformuleerd. Dit onderzoeksmodel bevat aspecten die van belang zijn om het vestigingsklimaat en de internationale bereikbaarheid van de economische kerngebieden te verbeteren, en daarmee het doel van het topsectorenbeleid te verwezenlijken. Dit onderzoeksmodel is vervolgens toegepast op de regio Food Valley. Uit de resultaten van dit onderzoeksmodel is gebleken dat de regio Food Valley de volgende aspecten moet verbeteren:

- De betaalbaarheid van de woningen in de regio Food Valley.
- De recreatievoorzieningen in de steden.
- De concurrentiepositie van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto.
- De internationale bereikbaarheid van de regio.
- Internationaal georiënteerde bedrijven.
- De campusontwikkeling zowel in het onderwijs als in het bedrijfsleven.

De manier waarop dit moet gebeuren is beschreven in hoofdstuk vijf. Per aspect is onderzocht hoe deze te verbeteren is, welke partijen daarbij betrokken moeten worden, welke partij het proces zou moeten leiden en of er kansen aanwezig zijn voor Movares, zie tabel 6.1.

Aspect:	Hoe te verbeteren:	Partij aan zet:	Movares:
Betaalbaarheid van woningen.	Ontwikkelen van een woning, met bijbehorend woonmilieu, die past binnen de wensen en behoeften van de internationale kenniswerker en deze in de regio Food Valley realiseren.	Provincie Gelderland.	Geen kansen.
	Onderzoeken hoe de woonlasten verlaagd kunnen worden.	Regio Food Valley.	
Recreatievoorzieningen in de steden.	Onderzoek naar stedelijke recreatievoorzieningen in Nederland. Bepalen welke van deze voorzieningen passen bij de regio Food Valley en deze realiseren.	Rijksoverheid.	Kansen aanwezig.
	Financiering World Food Center rond krijgen en deze realiseren.	Projectburo B.V. en regio Food Valley.	
Concurrentiepositie van het openbaar vervoer.	Vaststellen van de knelpunten in het openbaar vervoer netwerk. Benoemen en onderzoeken van maatregelen om deze knelpunten te verbeteren en de maatregelen uitvoeren.	Regio Food Valley.	Kansen aanwezig.
Internationale bereikbaarheid van de regio.	Verkeerskundige studies doen naar maatregelen die gerealiseerd moeten worden ter verbetering van de internationale bereikbaarheid van de regio Food Valley en deze uitvoeren.	Regio Food Valley.	Kansen aanwezig.
	Lobby richting de rijksoverheid vergroten/versterken.	Regio Food Valley.	
Internationaal georiënteerde bedrijven.	Samenwerking tussen de verschillende wervingsinstanties realiseren.	Provincie Gelderland.	Geen kansen.
	Opstellen van een bedrijfsmonitor en meer congressen organiseren.	Regio Food Valley.	
Campusontwikkelingen.	Realiseren van een campusvisie voor de regio Food Valley, zowel voor onderwijs als voor bedrijven en deze uitvoeren.	Regio Food Valley en de gemeenten.	Kansen aanwezig.

Tabel 6.1: Een overzicht waarin per aspect is onderzocht hoe deze te verbeteren is, welke partijen daarbij betrokken moeten worden, welke partij het proces zou moeten leiden en of er kansen aanwezig zijn voor Movares

Uit dit overzicht blijkt dat de regio Food Valley de meeste processen zal moeten leiden. Als deze aspecten verbeterd worden, zal het doel van het topsectorenbeleid ook verwezenlijkt worden. Voor advies- en ingenieursbureau Movares zijn kansen aanwezig die benut kunnen worden. Het gaat om de volgende aspecten:

- De recreatievoorzieningen in de steden (aansluiten bij het World Food Center).
- De concurrentiepositie van het openbaar vervoer.
- De internationale bereikbaarheid van de regio.
- De campusontwikkelingen (uitvoeren van verkeerskundige studies).

De maatregelen die genomen moeten worden ter verbetering van de slecht presterende aspecten dienen in het ruimtelijke en verkeerskundige beleid ondersteund te worden.

6.3 Aanbevelingen

Voor de overheid:

Naar aanleiding van dit afstudeeronderzoek is het verstandig de resultaten van dit onderzoek te vergelijken met andere studies die uitgevoerd zijn door overheden, advies- en ingenieursbureaus en kennisinstellingen. Op deze manier kan de dialoog over de verbetering van de regio Food Valley, op basis van het topsectorenbeleid, gestart worden.

Start de processen die nodig zijn voor de verbetering van de slecht presterende aspecten op korte termijn, zodat als de maatregelen uitgevoerd kunnen worden, deze juridisch/beleidsmatig ondersteund worden, waardoor tijd bespaard kan worden.

Voor Movares:

Het is verstandig als het onderzoeksproces versneld wordt in de toekomst door middel van een quick-scan. Deze quick-scan zal snel inzicht moeten geven in de huidige situatie van een economisch kerngebied. Als het nodig is kunnen de slecht presterende aspecten uitgebreider onderzocht worden op basis van deze afstudeerscriptie.

Onderzoek op korte termijn de huidige situatie van andere economische kerngebieden in Nederland. Op deze manier krijgt Movares meer inzicht in verbeterpunten van de economische kerngebieden in Nederland. Gebruik het onderzoeksmodel ook voor niet-economische kerngebieden in Nederland. Op deze manier kan onderzocht of het onderzoeksmodel breder is toe te passen dan alleen op economische kerngebieden van Nederland.

Movares zal in een vroegtijdig stadium aan moeten sluiten bij de aspecten die kanrijk zijn voor het bedrijf. In gesprek gaan met de regio Food Valley en de positie in deze regio vergroten is van groot belang om dit te verwezenlijken.

7. Literatuurlijst

In dit hoofdstuk staan alle gebruikte bronnen, onderverdeeld in literatuur, internet en deskundigen.

7.1 Literatuur

- OV-oplossingen voor de vervoersspanning Utrecht-Breda, DHV, pagina's 23, 50 en 54, februari - augustus 2009, Amersfoort (12 en 18 april 2013).
- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, pagina's 14, 26, 27, 31 en 32, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, maart 2012, Den Haag (25 februari, 7 maart, 4 en 15 april 2013).
- De ratio van ruimtelijk-economisch Topsectorenbeleid, pagina 9 en 32, Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Bureau voor de Statistiek, 2012, Den Haag (4 en 24 april 2013).
- Strategische agenda 2011-2015, pagina 6, 9, 15 en 22 regio Food Valley, juli 2011, Ede (7 maart, 4 en 28 april, 3, 5, 9 en 31 mei 2013).
- IGO-dictaat 503: Balans tussen rood en groen/blauw, pagina 1-7, Instituut voor de Gebouwde Omgeving, Hogeschool Utrecht, september 2008, Utrecht (22 april 2013).
- Handboek Capaciteitswaarden Infrastructuur Autosnelwegen, hoofdstuk 3, tabel 1, Ir. J.W. Goemans (Witteveen + Bos), Dr.Ir. W. Daamen (TU Delft), Ir. H. Heikoop (Rijkswaterstaat), Nationaal Verkeerskunde Congres, bijdragennummer 28, 2 november 2011 (11 april 2013).
- 'Quick Scan Doorstromingsproblematiek Valleiregio, pagina 29, Transpute BV, maart 2011, Amersfoort (11 april 2013).
- Regionale clusters nader bekeken, pagina 5, onderzoeksbureau EIM, februari 2001, Zoetermeer (24 april 2013).
- De internationale concurrentiepositie van de topsectoren in de provincie Gelderland, pagina 14 en 19, Planbureau voor de Leefomgeving, februari 2013, Den Haag (25 april 2013).
- Provinciaal Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028, pagina 11, provincie Utrecht, 4 februari 2013, Utrecht (30 mei 2013).

7.2 Internet

- Regio Food Valley: <http://regiofoodvalley.nl/> (25 februari 2013).
- Stadsregio Arnhem Nijmegen: <http://www.destadsregio.nl/de-stadsregio/gemeenten> (7 februari 2013).
- Encyclo.nl: <http://www.encyclo.nl/> (gedurende de gehele afstudeerperiode).
- Rijksoverheid: <http://www.top-sectoren.nl/agrifood> (25 februari 2013).
- Rijksoverheid: <http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ondernemersklimaat-en-innovatie/documenten-en-publicaties/rapporten/2011/09/13/naar-de-top-het-bedrijvenbeleid-in-actie-s.html> (3 april 2013).
- Wageningen Universiteit: <http://www.wageningenur.nl/> (7 maart 2013).
- ABF Research: <http://www.abfresearch.nl/media/644840/woonmilieutypologie.pdf> (20 maart 2013)
- Rijksinstituut voor de Volksgezondheid en Milieu; Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport: <http://www.zorgatlas.nl/beinvloedende-factoren/sociale-omgeving/buurtbeleving/> (21 maart 2013).
- Calcasa: http://www.calcasa.nl/uploads/downloads/calcasa_wox_2012k4.pdf, pagina 5 (21 maart 2013).

- Calcasa: <http://www.calcasa.nl/nl/home> (21 maart 2013).
- CROW: http://www.crow.nl/nl/Binaries/PDF/Verkeerskundige_werkdagen/Bijdragen/Bijdrage13.pdf (11 april 2013).
- CBS: <http://www.cbs.nl/NR/rdonlyres/F659AC3D-4AC9-4AAF-A14E-9E62230CB9F5/0/Internationalisationmonitor2012hoofdstuk5.pdf> (29 april 2013).
- Provincie Gelderland (25 april 2013):
http://www.gelderland.nl/Documenten/Themas/Economie_en_Werk/Bedrijventerreinen/RPB_Food_Valley.pdf
- Movares: <http://movares.nl/over-movares/> (30 mei 2013).
- Universiteit Utrecht: <http://econ.geo.uu.nl/atzema/Campusontwikkeling.pdf> (1 mei 2013).
- Provincie Gelderland:
http://www.gelderland.nl/Documenten/Themas/Ruimtelijke_Ordening/Omgevingsvisie/130515_Omgevingsvisie-Gelderland-in-Vogelvlucht.pdf (30 mei 2013).
- Vereniging van woningcorporaties Aedes (31 mei 2013):
<http://www.aedes.nl/content/artikelen/aedes/corporatiedag/workshops/themaliin-energie/Themaliin-Energie.xml>
- World Food Centers: <http://www.worldfoodcenters.com/foodexperiencecenter/ontwikkeling/plannen> (31 mei 2013).
- Rijksoverheid: <http://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/dossiers/mirt.jsp> (31 mei 2013).

7.3 Deskundigen

- Arnoud Leerling, Programmamanager bij de regio Food Valley te Ede (geraadpleegd 2 april 2013).
- René Hilhorst, Projectleider Gebiedsvisie bij de regio Food Valley te Ede en werkzaam bij Hilhorst Management en Advies te Driebergen (2 april 2013).
- Karen de Ruijter, Beleidsmedewerker directie Kennis en Strategie bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu van de rijksoverheid te Den Haag (17 april 2013).
- Daniël de Groot, Beleidsmedewerker directie Ruimtelijke Ontwikkeling bij het ministerie van Infrastructuur en Milieu van de rijksoverheid te Den Haag (17 april 2013).
- Tjeerd Leistra, Beleidsadviseur Economische Zaken van de gemeente Ede te Ede (18 april 2013).
- Bas Tutert, Beleidsmedewerker Mobiliteit bij de gemeente Ede te Ede (19 april 2013).
- Rose-Marie Eissen, Beleidsstrateeg Prioritair Programma Topsectoren en Innovatie van de provincie Gelderland te Arnhem (15 mei 2013).
- Frits Dimmendaal, Programmamanager Kenniscampus en Strategisch Adviseur bij de gemeente Ede te Ede (31 mei 2013).
- Martijn Abeling, Adviseur Mobiliteit bij Movares Nederland B.V. te Utrecht en te Arnhem (geraadpleegd gedurende de gehele afstudeerperiode).
- Ad Anker, Adviseur Ruimte bij Movares Nederland B.V. te Utrecht en te Arnhem (gedurende de gehele afstudeerperiode).
- Arnold Helfrich, Adviseur bij &Morgen te Utrecht en afstudeerbegeleider (1^e) met vakgebied Mobiliteit en Verkeer bij de Hogeschool Utrecht te Utrecht (gedurende de gehele afstudeerperiode).
- Bas Ouwehand, Docent en afstudeerbegeleider (2^e) met vakgebied Planning en Beleid bij de Hogeschool Utrecht te Utrecht (gedurende de gehele afstudeerperiode).

Afkortingen

BBP:	Bruto Binnenlands Product.
CBS:	Centraal Bureau voor de Statistiek.
Food Valley:	Regio Food Valley: Samenwerkingsverband tussen de volgende gemeenten: Barneveld, Ede, Nijkerk, Renswoude, Rhenen, Scherpenzeel, Veenendaal en Wageningen. ³⁵
HOV:	Hoogwaardig openbaar vervoer.
KM:	Kilometer.
MIRT:	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport ³⁶ .
OV:	Openbaar vervoer.
PBL:	Planbureau voor de Leefomgeving.
PPS:	Publiek Private Samenwerking.
R&D:	Research and Development: Wetenschappelijk onderzoek.
SAN:	Stadsregio Arnhem Nijmegen: Samenwerkingsverband tussen de volgende gemeenten: Arnhem, Beuningen, Duiven, Doesburg, Groesbeek, Heumen, Lingewaard, Millingen aan de Rijn, Montferland, Mook en Middelaar, Nijmegen, Overbetuwe, Renkum, Rheden, Rijnwaarden, Rozendaal, Ubbergen, Westervoort, Wijchen en Zevenaar. ³⁷
VF:	Verplaatsingsfactor.
WUR:	Wageningen Universiteit en Research Centre.

³⁵ Regio Food Valley: <http://regiofoodvalley.nl/> (geraadpleegd 25 februari 2013).

³⁶ Rijksoverheid: <http://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/dossiers/mirt.jsp> (geraadpleegd 31 mei 2013).

³⁷ Stadsregio Arnhem Nijmegen: <http://www.destadsregio.nl/de-stadsregio/gemeenten> (geraadpleegd 7 februari 2013).

Begrippen

Agro & Food:	De landbouw en voedingsmiddelenindustrie.
Bereikbaarheid:	Het begrip geeft de mate van het gemak -uitgedrukt in moeite, kosten of tijd- waarmee een plaats kan worden bereikt.
Biotechnologie:	Elke technologische toepassing waarbij biologische systemen, levende organismen of afleidingen daarvan worden gebruikt om producten of processen tot stand te brengen of te veranderen voor specifieke doeleinden.
Brainport:	Een land dat zijn kennis exploiteert en exporteert.
Bruto Binnenlands Product:	Een gebruikelijke maatstaf voor de welvaart van een land. Het BBP drukt uit hoeveel goederen en diensten de inwoners van het land hebben voortgebracht.
Centrale overheid:	Rijksoverheid.
Decentrale overheid:	Provincies, regio's, gemeenten en waterschappen.
Faciliteren:	Voorzieningen die het een en ander vergemakkelijken.
Greenport:	Een Greenport is de Nederlandse benaming voor een grote tuinbouwcluster, waarin planten, bomen, bollen, bloemen en groenten worden geproduceerd en verhandeld.
High Tech:	Hightech is technologie op het hoogste niveau van ontwikkeling. Het begrip wordt vaker toegepast op micro-elektronica dan andere vormen van industrie maar er is geen specifieke vorm van technologie die hightech is.
Infrastructuurnetwerk:	Het samenhangend geheel van infrastructuurverbindingen en de daaraan gekoppelde knooppunten.
Kennisas:	Infrastructuur + ruimtelijke ontwikkelingen om kennis mogelijk te maken in een gebied (huisvesting studenten, kennis die aansluit op de omliggende bedrijven, goede bereikbaarheid, etc.). ³⁸
Life sciences & health:	Biotechnologie en gezondheidszorg.
Mainport:	Engelse term waarmee een belangrijke (lucht)haven wordt aangegeven. Het is een hoofdstation en zorgt voor de verdeling van personen en goederen naar andere (lucht)havens in de wereld.

³⁸ Definitie bepaald met behulp van Karen de Ruijter en Daniël de Groot van het ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Modaliteit:	Wijze van vervoer; Wijze waarop mensen zich verplaatsen.
Multimodaal:	Bereikbaar gebied waar verschillende vervoerswijzen samenkomen.
Private partijen:	Ondernemers.
Publieke partijen:	Overheden.
Publiek Private Samenwerking:	Samenwerkingsverband waarbij de overheid de krachten bundelt met (grote) particuliere bedrijven om een project technisch en financieel te realiseren.
Ruimtelijk-economische structuur:	De ruimte van Nederland zodanig inrichten, dat de economie goed kan functioneren. Dit houdt in dat bedrijven toegang moeten hebben tot de markt, dat werknemers in de buurt van het bedrijf kunnen wonen, dat de kosten om producten te maken en te vervoeren niet te hoog zijn en dat de werknemers een prettige leefomgeving hebben. ³⁹
Topsectoren:	Negen economische sectoren waarin Nederland wereldwijd sterk in is. ⁴⁰
Valley:	Zijn gebieden in Nederland waar gemeenten in regionaal verband samenwerken. In deze gebieden is een concentratie van topsectoren aanwezig.
Verplaatsingsfactor:	De verplaatsingsfactor wordt berekend door de reistijd van de auto te delen door de reistijd van het openbaar vervoer. De waarde die daaruit voorkomt wordt de VF-waarde genoemd. Hoe hoger de waarde die eruit komt, hoe slechter het openbaar vervoer als alternatief kan dienen voor de auto ⁴¹ .
Vestigingsklimaat:	Het geheel aan factoren die bepaalt hoe aantrekkelijk het is om je als persoon / bedrijf ergens te vestigen.
Vigerend beleid:	Het beleid waar op dit moment gebruik van gemaakt wordt.
Welzijn:	Onder welzijn wordt verstaan dat men behalve dat men voldoende welvaart heeft ook plezierig kan wonen en gelukkig kan leven.

Alle begrippen zijn gevonden op <http://www.encyclo.nl/>, tenzij anders aangegeven (geraadpleegd 13 en 25 februari, 5 t/m 7 maart, 22 april, 1, 3 en 10 mei 2013).

³⁹ Dit is een eigen interpretatie van het woord, dat bevestigd is door het ministerie van Infrastructuur en Milieu op 17 april 2013.

⁴⁰ Rijksoverheid: <http://www.top-sectoren.nl/agrifood> (geraadpleegd 25 februari 2013).

⁴¹ OV-oplossingen voor de vervoersspanning Utrecht-Breda, DHV, pagina 23, februari - augustus 2009, Amersfoort (geraadpleegd 18 april 2013).

