



**SEAN-ADVIES, nr. 39 reactie Sociaal-Economische Adviesraad Noord-Nederland op Startnota Ruimtelijke Ordening van het Ministerie van VROM**

- ongevraagd advies
- behandeld in de vergadering van 4 juni 1999
- uitgebracht op 14 juni 1999 aan het Ministerie van VROM  
(in afschrift gezonden aan het Ministerie van EZ en SNN-bestuur)

---

**1. Inleiding.**

De Rijksnota "De ruimte van Nederland", Startnota Ruimtelijke Ordening 1999 bevat de strategische uitgangspunten voor de toekomstige ruimtelijke inrichting van Nederland in Europees perspectief. Als zodanig vormt zij de basis voor komende rijksnota's als de nota Ruimtelijk-Economisch Beleid (mei 1999), de Vijfde Nota Ruimtelijke ordening (eind 1999), het Nationale Verkeers- en Vervoersplan (1999) en het nieuwe Structuurschema Groene Ruimte.

De nota schetst het toekomstperspectief van een mobiele stedelijke samenleving, beleidsmatig vertaald in een compacte stadbenadering, aangevuld met een beheerste ontwikkeling van regionaal gedifferentieerde corridors. De corridors zoals geschetst zijn naar onze interpretatie in feite internationale vervoersassen, waarop een beperkt aantal vitale stedelijke knooppunten liggen, die zich verder kunnen ontwikkelen tot (inter)nationale toplocaties.

Ons spreekt zeer aan het uitgangspunt dat deze gedifferentieerde ontwikkeling zal moeten gebeuren op basis van gebiedsgerichte analyse en regionale karakteristieken waarbij de rijksoverheid alleen op hoofdlijnen zal sturen en de uitgangspunten zo vorm worden gegeven dat andere besturen en marktpartijen de doelen kunnen realiseren. "Afhankelijk van de aard en omvang van de ruimtevraag en de vraag naar bereikbaarheid zal elke corridor een eigen invulling moeten krijgen", aldus de nota.

**2. Noordelijke visie.**

Wij kunnen vaststellen dat Noord-Nederland wat deze doelen betreft een belangrijk initiatief heeft genomen en zo in Nederland in zekere zin een voortrekkersrol vervult. Immers in de publicatie "Kompas voor de Toekomst" heeft deze regio een geïntegreerde inrichtingsvisie voor de lange termijn gepresenteerd, die is afgestemd op het karakter, de beleving en de kansen van het gebied op langere termijn. Het Kabinet heeft deze visie, ondermeer in het Regeerakkoord onderschreven. De essentie daarvan is dat uitgaande van de stelling die ook in de Startnota is terug te vinden dat Nederland in essentie één grote stedelijke agglomeratie is binnen de Noordwest-Europese ruimte, het niet alleen in het belang van het Noorden is, maar ook van de Randstad zelf, dat de economische en ruimtelijke ontwikkeling van de noordelijke regio een groter en meer geïntegreerd gewicht in het nationale beleid krijgt. De Startnota Ruimtelijke Ordening sluit naar onze mening in haar benadering heel behoorlijk aan bij deze noordelijke visie.

**3. Noordcorridor.**

In Kompas vormt de ontwikkeling van een internationale ruimtelijk-economische Noordcorridor via Noord-Nederland tussen de mainports in de Randstad en hun economisch sterk in opkomst zijnde achterland Noord-Duitsland, Scandinavië, Polen en de Baltische Staten het kernpunt. Deze corridor verbindt de in Noord-Nederland aangewezen economische kernzones en daarbinnen gelegen stedelijke concentraties. In het akkoord tussen Kabinet en SNN van 16 april 1998 is voor wat dit betreft ook vastgelegd dat de reeds zichtbare stijging van de internationale vervoersstromen van en naar Oost-Europa perspectief biedt op de ontwikkeling van een Noordcorridor. De Noordcorridor zal hoogwaardig moeten worden ingericht, met ruimte voor wonen en werken en met groene uitloopgebieden; geen lintbebouwing doch een afwisseling van economische activiteiten en groene ruimten.

Wij delen het uitgangspunt van de Minister van VROM (Staatscourant 29/9/1998) dat selectiviteit en concentratie sleutelbegrippen zijn bij de ontwikkeling van Noord-Nederland en de daar te plegen investeringen in de economische structuur. De aanwijzing van een beperkt aantal kernzones en de uitspraak in de Startnota dat de as tussen de Randstad en het Noorden via Flevoland een bijzondere functie vervult voldoen aan deze doelstellingen. "De voorgenomen versterking van de economische structuur zal het gewicht van deze verbindingen binnen de nationale ruimtelijke hoofdstructuur versterken", zo stelt de nota. Daarmee komt, aldus een uitspraak van de Minister van VROM "het ontstaan van een corridor naar het Noorden in zicht".

Bij deze versterking denken wij in het bijzonder aan de met het Kabinet afgesproken aanleg (start voor 2010) van de snelle Zuiderzeespoorlijn (HSV-Noord, aan te leggen als magneetbaan, parallel aan de A6/A7 via Flevoland). Deze dagen is door de Minister van V&W uitgesproken dat de aanleg van deze lijn met name voor de economische ontwikkeling van (Noord-)Nederland van groot belang is. En wanneer na 2010 de verdergaande groei van de luchtvaart op Schiphol blijft geacommodeerd zal de lijn tevens een belangrijke aan- en afvoerfunctie voor Schiphol kunnen gaan vervullen. Als daarnaast ook de door het Rijk voorgenomen uitbouw van het hoofdvaarwegennet Randstad - Lemmer - Delfzijl, de Zuidtangent Groningen en de verbetering van de spoorlijn Groningen - Noord-Duitsland zijn gerealiseerd zal deze gebundelde ontwikkelingsas naar onze overtuiging snel aan betekenis winnen. Met de Noordcorridor, het (relatief ruime) arbeidsaanbod, een goede kennisinfrastructuur, de bijzondere kwaliteit van woon- en werkomgeving en geschikte bedrijfslocaties zal Noord-Nederland een steeds belangrijker functie kunnen gaan vervullen in de toekomstige ruimtelijk-economische ontwikkeling van Nederland. Zeker nu, zoals de nota vaststelt, "de congestie in Nederland meer toeneemt dan in concurrerende kerngebieden in Noordwest-Europa".

#### 4. Sturing door de overheid.

De Startnota signaleert terecht dat de tot dusver waar te nemen praktijk van ongeplande groei langs corridors moet worden omgebogen tot geplande corridorontwikkeling om zo gebundelde verstedelijking mogelijk te maken. Dit vraagt om regulering van een aantal feitelijk plaatsvindende maatschappelijke en ruimtelijke trends. Wij hebben er vertrouwen in dat Noord-Nederland met zijn "Kompas voor de Toekomst" dat breed maatschappelijk gedragen wordt een adequaat kader in handen heeft om aan deze ontwikkeling voldoende effectieve sturing te geven. Uiteraard blijven daarbij een open dialoog en samenwerking met de samenleving bij het ontwikkelen van gebieden en projecten een randvoorwaarde.

#### 5. Economische kernzones en hun steden als stimulans en motor voor (versterkte) economische groei.

De nota constateert terecht: "in het Noorden wordt de stedelijke ontwikkeling geconcentreerd in enkele grote steden en kernen als stimulans voor het aantrekken van voorzieningen en nieuwe bedrijven alsmede voor een beter gebruik van de infrastructuur. Sterke steden compenseren de terugloop van voorzieningen in de dorpen en kleinste kernen". Ten aanzien van woningbouw en aanleg van bedrijfslocaties buiten deze steden dient naar onze mening een zeer restrictief beleid te worden gevoerd (met strikte contouren waarbuiten niet gebouwd mag worden).

Corridors, aldus de nota, "worden gedragen door bundels doorgaande verbindingen van weg, rail en waar mogelijk water en buisleidingen, onderling gekoppeld door zogenaamde multimodale overstap- en overslagpunten. Een beperkt aantal knooppunten op deze verbindingen zal zich als (inter)nationale toplocaties profileren. Dit zijn bestaande steden maar ook enkele aan te wijzen nieuwe transferpunten, die zich door goede bereikbaarheid en beschikbare ruimte onderscheiden".

Gezien de modaliteiten hoofdvaarwegennet, snelle spoorverbinding en daarop aansluitende light-railverbindingen, A6/A7, luchthaven Eelde en stedelijk knooppunt c.q. netwerkstad Groningen, die alle in de kernzone Groningen/Noord-Drenthe op een unieke wijze geografisch bijeenkomen

pleiten wij ervoor in dit gebied de mogelijkheid van ontwikkeling van een centraal noordelijk transferium en toplocatie te onderzoeken. Uitwisseling en integratie van diverse vervoerssystemen (waaronder eventueel ook ondergrondse) zouden op deze wijze de Noordcorridor een geïntegreerd multi-modaal karakter geven. Voorwaarde daarvoor is ook dat het intermodale goederenvervoer van en naar Noord-Nederland in de toekomst meer gebundeld wordt. Hierdoor ontstaat extra economische potentie voor bijv. sterk ruimte-intensieve en vervoersintensieve activiteiten. Onderzocht moet worden of nieuwe infrastructuur gefinancierd kan worden uit de exploitatie van de te ontwikkelen locaties.

#### 6. Landelijk gebied.

Met de aanwijzing van kernzones en het Noordcorridorconcept dat uitgaat van bundeling van infrastructuur, wonen en werken in een beperkt aantal steden en dorpen kan het landelijk gebied zijn eigen karakter en onvervangbare waarden behouden. Enerzijds wordt zo aan de economische dynamiek de ruimte geboden, anderzijds blijft het platteland gevrijwaard van ongewenste ontwikkelingen.

Naast versterking van andere vitale functies van het landelijk gebied, zoals toerisme en recreatie, kan in grote delen van Noord-Nederland (grootschalige en technologisch geavanceerde) land- en tuinbouw een belangrijke economische en beeldbepalende functie vervullen. Deze gangbare landbouw zal zich door verdere schaalvergroting en specialisatie goed kunnen blijven ontwikkelen.

Naarmate ons land verder verstedelijkt, zal de behoefte aan en de waarde van het landelijk gebied navenant toenemen. Naar de toekomst toe zullen (multifunctionele) land- en tuinbouw en natuur en landschap elkaar meer kunnen en moeten versterken. De sector zal dus veel meer ingeschakeld moeten worden bij het produceren van nieuwe producten en diensten als natuur, landschap, water, energie. Een goede ruimtelijke kwaliteit van het landelijk gebied is als economische vestigingsfactor voor Noord-Nederland evenzeer van belang.

In de Startnota wordt niet helder gemaakt hoe de grondgebonden landbouw een rol kan spelen bij het versterken van deze collectieve waarden: rust, ruimte, groen, stilte. De multifunctionele landbouw, met ook zijn maatschappelijke functies zal o.i. een veel duidelijker positie in het hele ruimtelijke ordeningsbeleid moeten krijgen.

Dat laatste geldt zeker ook voor een integraal waterbeheer. Uiteenlopende ontwikkelingen, zoals zeespiegelrijzing, bodemdaling (onder meer als gevolg van gaswinning, waardoor sommige delen van het Noorden steeds natter worden en aanpassing van dijken noodzakelijk kan zijn), klimaatverandering en wateroverlast, zorgen over de kwaliteit van het drinkwater en verdroging van grote natuurgebieden in het Noorden vragen ook in onze visie om een nieuwe, integrale beleidsstrategie en om nieuwe prioriteiten. Dit zal moeten leiden tot een optimaal functionerend, regionaal watersysteem, waarin nadrukkelijk rekening wordt gehouden met gevestigde en potentiële economische belangen.

#### 7. Duurzame economische groei.

Ook voor Noord-Nederland (met zijn aantrekkelijk, relatief schoon milieu, maar ook met verhoudingsgewijs veel energieintensieve bedrijvigheid) is de ontwikkeling van duurzame economische groei, gepaard gaande met afname van de milieubelasting van cruciaal belang. De belangrijkste knelpunten doen zich wat dit betreft vooral voor bij energieopwekking en -gebruik, verkeer en vervoer en land- en tuinbouw. Verdergaande kennisontwikkeling, sterkere groei van de dienstverlening, multimodaal vervoer en duurzame bedrijfsterreinen kunnen een bijdrage aan de oplossing hiervan leveren.