

ADVIES NR. 23 VAN DE SOCIAAL-ECONOMISCHE ADVIESRAAD NOORD NEDERLAND (SEAN)
OVER DE STRATEGISCHE ONTWIKKELINGSRICHTING VAN NOORD-NEDERLAND IN HET KADER
VAN DE RUIMTELIJK-ECONOMISCHE ONTWIKKELING VAN NEDERLAND.

(Uitgebracht aan SNN-bestuur en Interprovinciale Statencommissie,
d.d. 27 juni 1996

1. INLEIDING.

De ruimtelijk-economische ontwikkeling van ons land is een thema dat steeds meer in de belangstelling komt te staan. De vorig jaar verschenen nota van de Staatssecretaris van Economische Zaken "Ruimte voor Regio's" heeft daartoe een aanzet geleverd. En onlangs is de voorbereiding gestart - in opdracht van de Minister van VROM - van een Verkenning Ruimtelijke Perspectieven, waarin de uitgangspunten en beleidsopties voor de ruimtelijke hoofdstructuur in Nederland en het ruimtelijke beleid na 2010 zullen worden behandeld (het zgn. planproces 2010 - 2030). In deze door de Rijksplanologische Dienst voor te bereiden Verkenning zal ook aandacht worden besteed aan de positie en rol van Noord-Nederland in de ruimtelijke ordening. De Verkenning zal medio 1997 uitkomen.

Gegeven de snel toenemende ruimtelijk-economische problematiek in het economische kerngebied van Nederland (vooral in de Randstad) en de bijdrage die Noord-Nederland aan de oplossing daarvan kan leveren achten wij het niet verantwoord het beleid gebaseerd op een heroriëntatie van de ruimtelijke inrichting van ons land uit te stellen tot na 2010. Om deze reden hebben het Samenwerkingsverband Noord-Nederland en de Sociaal-Economische Adviesraad Noord Nederland (SEAN) in een gezamenlijke brief van 23 mei 1995 aan het kabinet reeds het voorstel gedaan gezamenlijk te onderzoeken en te bespreken of en onder welke voorwaarden een substantieel (extra) deel van de voorziene Nederlandse groei in bedrijvigheid en bevolking in Noord-Nederland kan worden opgevangen.

Wij hebben sindsdien moeten constateren dat bij het kabinet en met name ook bij de Minister van VROM de politieke wil om dit thema op korte termijn gezamenlijk onder ogen te zien nog niet (duidelijk) aanwezig is. Oplossingen (bijv. ondergronds of in zee) voor problemen worden, ondanks het naderende congestie- en verkeersinfarct, nog steeds in de Randstad zelf gezocht. Noord-Nederland zal derhalve in de komende tijd nader en met overtuigingskracht moeten onderbouwen en uitdragen dat het in de komende eeuw een (veel) grotere rol wil en kan gaan spelen in de nationale ruimtelijk-economische ontwikkeling van ons land.

Een bijzonder waardevolle bijdrage daartoe is inmiddels geleverd door de Stichting Ruimtelijke Economie van de Rijksuniversiteit Groningen in de studie "Ruimte te over, ruimte tekort", een verkennend onderzoek naar een efficiënter gebruik van de nationale ruimte. Het daarin gekozen scenario (dat, het zij nadrukkelijk gezegd, geen beleids optie is) toont aan dat een substantiële afgeleiding (bovenop de bestaande trendmatige overloop) van bedrijvigheid en bevolking vanuit een overvolle Randstad naar het ruime Noord-Nederland tot aanzienlijke nationale besparingen leidt en in het belang van beide landsdelen is. West-Nederland krijgt ruimte voor economische activiteiten die daar bij uitstek thuishoren, terwijl Noord-Nederland zijn werkgelegenheidstekort inloopt, zonder dat dit de noordelijke rust, ruimte en het milieu wezenlijk aantast. Hierdoor ontstaan ook positieve impulsen voor vergroting van de nationale economie in termen van nationaal inkomen en werkgelegenheid.

Als vervolg op de eerdergenoemde brief aan het kabinet heeft het Samenwerkingsverband Noord-Nederland in zijn beleidsprogramma 1996 - 1999 (pag. 10) gesteld, dat de overloop van economische activiteiten vanuit een dichtslibbende Randstad naar gebieden zoals Noord-Nederland weer een prominente plaats op de "Haagse agenda" dient te krijgen. Daartoe zullen door het Samenwerkingsverband een actieplan "Reallocatie van economische activiteiten" en een "ruimtelijk-economisch plan" worden opgesteld. In dit laatste zal worden aangegeven hoe de overloop van economische functies ruimtelijk kan worden ingepast en welke maatregelen (bijv. op het gebied van bedrijfsterreinen, infrastructuur, woningbouw en recreatie) daarvoor getroffen moeten worden.

Naar onze mening zal aan de beide op te stellen plannen een visie op de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Noord-Nederland op langere termijn ten grondslag moeten liggen. De visie geeft aan onder welke voorwaarden het Noorden optimaal zijn rol in de nationale ontwikkeling kan vervullen (en dus de overloop kan versnellen) en verschaft daarmee de argumentatie, waarmee het landelijke bedrijfsleven en de rijksoverheid opnieuw en in versterkte mate in positie en mogelijkheden van Noord-Nederland kunnen worden geïnteresseerd. De visie dient derhalve een driedelig doel:

- * uitgangspunten te bieden voor het ruimtelijk-economisch beleid van het Noorden
- * een nieuwe en aantrekkelijke basis te leggen onder de noordelijke acquisitie in overig Nederland en met name in de Randstad en
- * een inbreng te leveren - via de Verkenning Ruimtelijke Perspectieven - aan de heroriëntatie van het nationale ruimtelijk-economisch beleid op langere termijn.

De SEAN wil met deze notitie een bijdrage leveren aan de nu op gang gekomen noordelijke en nationale discussie over dit in onze ogen uiterst belangrijke vraagstuk. De in de notitie ontwikkelde visie moet formeel worden gezien als een advies aan het Samenwerkingsverband Noord-Nederland met het oog op de op te stellen plannen. **De hoofdpunten daarin zijn in de tekst vet weergegeven.** Daarnaast is de visie richtinggevend voor de opvattingen die de noordelijke sociale partners over dit thema uitdragen.

Gegeven het doel van de visie zal zij uiteraard globaal van aard zijn en vooral betrekking hebben op de hoofdgedachten over en grote lijnen van de ruimtelijk-economische structuur en ontwikkeling en daarvoor in te zetten acties en instrumenten.

2. NOORDELIJKE STRUCTUURKENMERKEN.

Noord-Nederland is al heel lang voorstander van een spreiding oftewel reallocatie van economische activiteiten en bevolking in noordelijke richting. Daarmee kunnen hier economie en werkgelegenheid versterkt en andere delen van Nederland ontlast worden. Het in de inleiding genoemde scenario van de Rijksuniversiteit Groningen geeft dit ook duidelijk aan. Grote delen van het land en met name van de Randstad slibben dicht. Onlangs nog heeft NCW-West-VNO de alarmbel geluid en gewezen op een dreigend tekort van circa 2000 ha. bedrijfsterrein in Noord- en Zuid-Holland in 2010. Dit zal leiden tot een gebrek aan bedrijfsruimte voor ongeveer 100.000 arbeidsplaatsen. Ondanks de overvloed aan ruimte en de vele andere noordelijke vestigingsplaatsvoordelen (in het algemeen lagere kostenstructuur, uitstekend ondernemingsklimaat, goede infrastructuur met een aanzienlijke overcapaciteit,

faciliteiten) is de overloop naar deze regio (de gedwongen spreiding rijksdiensten daargelaten) nooit in aanmerkelijke aantallen op gang gekomen. In essentie wordt dat veroorzaakt door een combinatie van (welbekende en onderling causale) factoren:

- de relatief ijle economische en demografische structuur (beperkt draagvlak en beperkte eigen afzetmarkt, gebrek aan diversiteit en toelevering en ondervertegenwoordiging van dienstensectoren);
- de (in de ogen van velen) perifere ligging;
- het imago van volop ruimte en gebrek aan congestie (in de beeldvorming staan deze begrippen voor ijl, dus voor een economisch nadeel. Ruimte wordt pas dan interessant als zij in combinatie met voldoende dichtheid van activiteiten en dus kritische massa kan worden benut);
- het feit dat het Noorden in het kader van het Europese infrastructuurnetwerk vrijwel een witte vlek is.

Door deze structuurkenmerken heeft Noord-Nederland - zoals de EZ-nota "Ruimte voor Regio's" het zo fraai noemt - "de aansluiting met het economisch kerngebied nog niet ten volle kunnen maken". Of anders gezegd: van een evenredige bijdrage aan de nationale economie is nog steeds geen sprake.

De noordelijke visie zal derhalve een bijdrage moeten leveren aan een blijvende oplossing danwel een wezenlijke afzwakking van de hier gekarakteriseerde problematiek. Hierdoor kan de rol van Noord-Nederland in de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Nederland belangrijk groeien.

3. DE HOOFDSTRUCTUUR.

De belangrijkste beslissing, die Noord-Nederland in het licht van de hier geschetste factoren kan nemen is o.i. de keuze voor een Noordoost-corridor in de relatie Randstad - Noord-Duitsland, bestaande uit 2 hoofdtransportassen (ontwikkelingsassen) en enkele daaraan gelegen economische kerngebieden c.q. economische ontwikkelingszones en vervolgens het beleid in te zetten op versterking hiervan in infrastructureel, economisch en demografisch opzicht.

De keuze voor deze hoofdstructuur is om een aantal redenen cruciaal:

- 3.1. De economische corridors vanuit de mainports Schiphol/Amsterdam en Rotterdam naar Duitsland/Europa zijn maatgevend geworden voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Nederland. Doordat de "economische emancipatie" van overig Nederland zich vooral langs deze corridors voltrekt, kan de groei sneller en dieper in het land doordringen dan wanneer van een meer gelijkmatige spreiding sprake zou zijn. Binnen de corridors vormen de hoofdtransportassen de (gebundelde) voorzieningen die voor de concurrentiekracht van een gebied bepalend zijn ("Ruimte voor Regio's", pag. 38). Een Noordoost-corridor maakt de belangrijkste intensieve (dus dichte) en efficiënte (dus snel bereikbare) relaties in en tussen de economische kerngebieden Randstad, Bremen en Hamburg zichtbaar. (Noord-Duitsland wint aan betekenis door allerlei ontwikkelingen w.o. de Duitse hereniging. Hierdoor verschuift ook de zuidoostelijke economische oriëntatie van Nederland naar een meer noord-oostelijke richting; zie RUG-scenariostudie, pag. 5. De groei van het aantal bedrijfsvestigingen in Flevoland wijst ook in die richting).

- 3.2. De keuze voor (versterking van) de hoofdstructuur draagt bij tot de zozeer gewenste clustervorming en grootschaligheid en mogelijk ook tot een zeker onderscheidend vermogen en complementariteit van de lokale productiestructuren. Een zodanig beleid stimuleert daarmee ook de bundeling van vervoersstromen in het belang van de kwaliteit van de logistieke activiteiten. Daardoor kan een kritische massa voor intermodaal vervoer worden bereikt.
- 3.3. Een geconcentreerde inzet van het beleid gericht op promotie en versterking van de hoofdstructuur heeft onmiskenbaar gunstige effecten voor:
- afremming van de mobiliteitsgroei (integratie van wonen, werken en recreëren in kerngebieden)
 - mogelijkheden tot verbetering van het openbaar vervoer in en tussen deze gebieden (w.o. ook vergroting van de kansen op realisering van de Zuiderzeelijn!)
 - behoud van landschap, natuur en milieu en ruimte (ook in het belang van recreatie en toerisme)
 - versterking van een (groot)stedelijk klimaat w.o. hoogwaardige voorzieningen.
- 3.4. Een visie op versterking van de hoofdstructuur geeft (indicatief) aan waar het Noorden bij voorkeur de overloop wenst in te passen en biedt het bedrijfsleven voor langere tijd zekerheid, althans een gunstig perspectief op vergroting van massa en diversiteit, bij blijvend goede bereikbaarheid (zeker wanneer op de assen aparte vrachtwagenstroken zouden worden gerealiseerd).
- 3.5. Een (breed gedragen) beleid, gericht op verbetering van de hoofdstructuur, dus op de meest kansrijke, meest rendabele structurelementen van Noord-Nederland is een doelmatig beleid. Dit vergroot de kansen op voortzetting van het regionaal-economisch beleid na 1999. ("Het belang van een samenhangende, breed gedragen en op de specifieke situatie in de regio toegesneden economisch beleid kan niet genoeg worden onderstreept", "Ruimte voor Regio's", pag. 41).
- 3.6. Een heldere visie, gebaseerd op de sterke kanten van het gebied (hoofdstructuur in combinatie met ruimte, natuur en landschap, arbeidsmarkt, kostenstructuur e.d.) werkt corrigerend op het achterstandsimago.

4. CONCRETISERING VAN DE HOOFDSTRUCTUUR.

De Noordoost-corridor, zoals de SEAN die ziet, plaatst Noord-Nederland in een samenhangend verband van de economische zone Randstad - Noord-Nederland - Noord-Duitsland. De corridor accentueert de strategische ligging van de noordelijke kerngebieden dichtbij o.m. de Randstad en de snelle bereikbaarheid daarvan via de hoofdtransportassen.

De beide door de SEAN voorgestelde assen (zie bijlage I) zijn:

Ontwikkelingsas A (de Noordlijn/Amsterdam-Schipholas): Randstad noordvleugel - Flevoland - Joure - Heerenveen - Drachten - Groningen - Veendam - Bremen - Hamburg - Scandinavië (bestaande hoofdtransportas).

Ontwikkelingsas B (de Zuidlijn/Rotterdam-mainportas): Randstad zuidvleugel - Utrecht - Amersfoort - (Apeldoorn) - Zwolle - Meppel - Hoogeveen - Emmen/Coevorden - Meppen - Bremen/Osnabrück - Berlijn (deels bestaand, deels beoogde hoofdtransportas: aanwijzing A37 als hoofdtransportas i.p.v. Hoogeveen - Assen - Groningen).

De keuze voor juist deze beide (ontwikkelings)assen wordt bepaald door de verkeersintensiteiten (zie onderzoek Hofstra Verkeersadviseurs BV, 1991, bijlage II), de daaraan gelegen kernregio's en de (toekomstige) functie, die zij kunnen vervullen bij de versterking van de samenhang in de eerder genoemde internationale economische zone. (De aanwijzing van slechts 1 as is gezien de grootte van het gebied en de vervoersintensiteiten irreëel, de aanwijzing van meer dan 2 leidt tot versnippering in het toch al ijle Noorden).

De A-as (Noordlijn) omvat een bundel van weg- en waterverbindingen (hoofdtransportas wegvervoer, hoofdvaarweg) en hopelijk in de toekomst ook de Zuiderzeelijn (uitvoering als HSL, geschikt voor personen- en goederenvervoer à la de Duitse ICE is van eminent belang, o.m. omdat daarmee het beeld van de perifere ligging verdwijnt). De economische en logistieke centra Harlingen/Leeuwarden en Delfzijl/Veendam zullen met name aan de Noordlijn een optimale aantakking moeten krijgen, ook met het oog op de zeehavenrelatie (zeecorridor) met de mainports en, in groter verband gezien (bijlage III), de (intermodale) verbindingen tussen de kustregio's in NW-Europa (aan- en afvoerroutes vanuit de corridor gezien). De A-as is, mede door de verkeerssituatie in Utrecht en Zuid-Flevoland vooral van betekenis voor de relatie met Amsterdam/Schiphol en kan bij een groeiende overloop in betekenis toenemen.

De B-as is vooral interessant voor de relatie met Rotterdam en het vervoer uit Oost- en Zuid-Nederland. De as omvat weg-, water- (Meppelerdiep, toekomstige hoofdvaarweg) en spoorverbindingen. Uit een oogpunt van nationale en internationale vervoersrelaties is deze as op dit moment zelfs belangrijker dan de noordlijn. Zijn betekenis kan nog groeien bij gereedkomen van de A37 en verbetering van de route naar Meppen-Cloppenburg en de aansluiting op de A29/A1 naar Oldenburg/Bremen.

Voor beide assen geldt, dat zij optimaal moeten kunnen functioneren in (het EU-beleid voor) de Transeuropese netwerken voor vervoer en energie (weg, water, rail en straks mogelijk ook netwerken voor energietransport, vliegverbindingen en zeehavens), incl. de (noordtak van de) Betuwelijn. Een aantal noordelijke projecten heeft inmiddels "Europese status" verkregen (A7, A37). Onderling zijn de beide assen al adequaat verbonden via de hoofdverbindingen Lelystad - Zwolle, Meppel - Heerenveen, Hoogeveen - Assen - Groningen en de Emslandautobahn Emden - Ruhrgebied.

Uit de gegeven beschrijving van de corridor en ontwikkelingsassen (hoofdstructuur) is af te leiden, dat de begrippen niet eng en scherp begrensd zijn (zie ook bijlage I). Ligging aan de rand en daarbuiten maakt een regio of locatie uiteraard niet kansloos in (inter-)nationaal perspectief. Daarvoor is (ook) Noord-Nederland te klein en zijn mede daardoor de economische verschillen internationaal gezien niet groot. Het gaat in wezen om een gradatie in kansrijkheid en niet om een zwart-wit typering. De kernregio's en locaties in de hoofdstructuur zullen voor (veel) grotere doelgroepen in overig Nederland aantrekkelijk zijn c.q. worden. Immers zij onderscheiden zich van andere gebieden door enerzijds een concentratie van vaak stuwende activiteiten (zie bijlage IV) en een aantal hoogwaardige voorzieningen en anderzijds door een goede aansluiting op (internationale) infrastructuurnetwerken, waardoor ze voor het (inter)nationaal opererend bedrijfsleven

extra interessant zijn. Versterking van de hoofdstructuur is in dat licht bevorderlijk voor verhoging van de kwaliteit en de dynamiek van het gehele noordelijke bedrijfsleven. In feite volgt en stimuleert het beleid daarmee de vestigingspatronen van het bedrijfsleven, gericht op corridors en assen, die al decennialang waarneembaar zijn. (Corridor-stimulerend beleid). Deze vestigingsprocessen worden mede mogelijk gemaakt door technologische ontwikkelingen, waardoor afstanden een (veel) minder belangrijke rol zijn gaan spelen. Het beleid versterkt met andere woorden hetgeen gegeven het aantal gerealiseerde investeringsprojecten reeds de nodige aantrekkingskracht blijkt te hebben.¹ Door het beleid in de toekomst zo nadrukkelijk hierop in te zetten vergemakkelijkt men de acquisitie van bedrijven (succes genereert succes). Daarbij zal het met name gaan om het werven van ruimte-intensieve bedrijvigheid zoals de zgn. mera-activiteiten en glastuinbouw, transportintensieve maar niet aan de mainports gebonden bedrijvigheid en om locatievrije bedrijven die goed bij de noordelijke productiestructuur aansluiten (zie RUG-scenariostudie, pag. 22 en NEI-rapport "Noord-Nederland: volop ruimte voor economische activiteiten", pag. 12).

5. ECONOMISCHE KERNGEBIEDEN/ONTWIKKELINGSZONES.

Het streven naar verdichting van economische activiteiten in de hoofdstructuur op basis van het aanwezige potentieel (en daardoor een aanmerkelijke verbetering van het noordelijk vestigingsprofiel) houdt tevens in, dat het aantal te selekteren en te stimuleren regio's/zones beperkt blijft.

Ook het Samenwerkingverband Noord-Nederland gaat daarvan uit, getuige de passage in de notitie "Ruimte voor groei" (oktober 1995): een heroriëntatie van het nationaal ruimtelijk beleid "betekent voor de ruimtelijk hoofdstructuur o.a. het binnen een noord-corridor versterken van de hoofdinfrastructuur en het ontwikkelen van stedelijke zones en economische kerngebieden aan deze hoofdinfrastructuur."

De cruciale vraag die zich nu aandient is welke keuze van kerngebieden/zones naar verwachting het meeste zal bijdragen aan verbetering van de in hoofdstuk 2 genoemde structuurkenmerken en aan de realisering van de doelstelling van het beleid.

Op grond van hun kansrijkheid als dragers van de verdere ontwikkeling,²

¹ Illustratief is bijv. dat in 1994 en 1995 in Groningen, Friesland en Drenthe resp. 50%, 23% en 100% van de vestigingsprojecten gerealiseerd is op locaties aan of vlakbij de beide hoofdtransportassen.

² Een indicatie van de kansrijkheid is bijv. de ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen (meer dan 15 uur per week, excl. landbouw) in de jaren 1991 - 1995. In die periode waren de sterkste groeiers in Noord-Nederland:

- agglomeratie Groningen (incl. Haren, Roden, Hoogezand, Veendam): 3764
(incl. Assen/Vries: 5979)
- regio Heerenveen (incl. Joure, Drachten, Gorredijk): 2524
(incl. Sneek: 3217)
- regio Emmen (incl. Veenoord, Hoogeveen
en geschatte arbeidsplaatsen in de tuinbouw): ca. 1050
- regio Leeuwarden-Harlingen: 451

Uiteraard moet aan deze rangschikking geen duurzame betekenis worden toegekend. Door allerlei ontwikkelingen, bijv. het gereedkomen van het IBF/Klaverblad A7/A32 bij Heerenveen of de A37 kunnen posities zich gemakkelijk wijzigen.

bepaald door strategische ligging, aanwezige productiestructuur, uitstraling en toekomstige vestigingsmogelijkheden hebben de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven in de SEAN een duidelijke en unanieme voorkeur voor de volgende 3 kerngebieden:

- agglomeratie Groningen
- regio Emmen
- regio Heerenveen.

De SEAN heeft er overigens begrip voor dat wellicht op politiek-bestuurlijke gronden nog een enkele regio/zone aan dit drietal wordt toegevoegd. De raad wil er daarbij wel op wijzen dat naarmate meer regio's c.q. ontwikkelingszones worden geselecteerd (ernstig) afbreuk kan worden gedaan aan de in 3.1. t/m 3.6 beoogde effecten. Zeker wanneer de overloop van bedrijvigheid en bevolking in de komende decennia omvangrijke vormen zou gaan aannemen is het o.i. zaak te komen tot een goed doordacht en wellicht zelfs rigide bundelingsbeleid.

Voor een dergelijk beleid heeft de (regionale) overheid een aantal sturingsinstrumenten zoals de ruimtelijke ordening, het woningbouwbeleid, infrastructuur-, verkeers- en vervoers- en regionaal-economisch beleid. Noord-Nederland heeft in tegenstelling tot de Randstad, door zijn ruimte nog reële mogelijkheden om de verdere ontwikkeling in verantwoorde banen te leiden.

De drie kernen Groningen, Emmen en Heerenveen zijn de economische trekkers³ - of in promotietermen gesproken het boegbeeld danwel de etalage - van een grotere regio aan de ontwikkelingsas waarmee zij een (bestuurlijke en/of economische) samenhang hebben. Bedoeld worden de agglomeratie Groningen (incl. Noord-Drenthe, Hoogezand-Sappemeer en Veendam), de Zuid-Drentse Stedenkring en de ontwikkelingszone Joure-Heerenveen-Drachten. In deze regio's is afhankelijk van de daartoe te rekenen omvang 40 tot 50% van de noordelijke werkgelegenheid geconcentreerd.

Wij bevelen aan het Samenwerkingsverband Noord-Nederland aan om bij de opstelling van het noordelijk ruimtelijk-economisch plan voorzover nodig te bezien of de samenhang en interactie in de ontwikkeling in en tussen de gekozen regio's/zones kan worden versterkt. Daarmee zou ook hun economische positie kunnen worden verstevigd.

Te denken valt hierbij aan de facetten economie, werkgelegenheid, voorzieningen, volkshuisvesting, verkeer, vervoer en logistiek, recreatie, landschap, natuur en milieu. (Zie ook het startconvenant regio Groningen t.b.v. de ontwikkeling van een regionale visie voor de periode 2005 - 2030). Deze verkenning van samenhangen zal ook meer duidelijkheid verschaffen over de omvang van de regio's en over de vraag of het wenselijk is te streven naar een zekere onderlinge specialisatie (themativering) in de bedrijfslocaties (complementariteit).

³ Alleen al op de (geplande) locaties Heerenveen (350 ha.), Emmen (190 ha.) en Groningen (200 ha.) is voldoende kwalitatief hoogwaardig bedrijfsterrein beschikbaar om voor een reeks van jaren (ook v.w.b. de milieucategorie 5) de beoogde overloop te accommoderen. Een goede landschappelijke inpassing van toekomstige bedrijfsterreinen is naar onze mening zeer wel mogelijk. Dit is ook van toepassing op de benodigde woningbouw. Een goede noordelijke planning onder regie van het Samenwerkingsverband Noord Nederland is bij dit laatste een vereiste.

Versterking van de samenhang betekent, dat in regionaal verband, ook voor de langere termijn, tijdig voldoende ruimte wordt geboden voor (inter)nationaal concurrerende bedrijfsterrainen, voor woningbouw, infrastructuur en landschappelijke aankleding.

Intensivering van de samenhang zal de gezamenlijke identiteit, dus de marktwaarde van de regio's/zones verder versterken. Overigens is hun ligging aan de A7 resp. de A28/A37 al een samenbindend gegeven. Zij verschaft hen in de promotiesfeer een gezamenlijke (infrastructurele) identiteit.

6. PRESENTATIE VAN DE KERNGEBIEDEN/ZONES.

Zoals aangegeven is in de drie gebieden een groot deel van de noordelijke werkgelegenheid geconcentreerd. Daarmee is hun sociaal-economische "dichtheid" al geïndiceerd. Hun aantrekkingskracht zou nog vergroot kunnen worden door de regio's/zones te promoten onder de naam Parkstedencorridor.

Dit begrip suggereert, dat hier sprake is van een aantal onderling verbonden stedelijke concentraties (dus van dichtheid), die gelegen zijn in een qua leefklimaat en ruimte aantrekkelijke setting, waarin wonen, werken en recreëren zijn geïntegreerd. Quality of life gaat hier gepaard met ruimte voor economische initiatieven. Om dit beeld nog verder te versterken verdient het aanbeveling de kernregio's/zones te presenteren in combinatie met hun landschappelijk attractieve (woon-)omgeving:

- regio Heerenveen met Oranjewoud/Beetsterzwaag
- agglomeratie Groningen met Noord-Drenthe
- regio Emmen met Hondsrug.

De parksteden dienen in hun presentatie het accent te leggen op de beschikbare ruimte (die voldoet aan eisen van milieu-zonering) voor ruimtevragende bedrijven, waardoor hier problemen oplosbaar zijn, die in de Randstad tot onoverkomenlijke problemen leiden.

7. BELEIDSINSTRUMENTEN.

Over het instrumentarium dat wordt ingezet om de in deze notitie ontwikkelde visie te helpen realiseren valt op deze plaats slechts in algemene termen te spreken.

Ten eerste maakt het instrumenteel nogal wat uit of het beleid (nationaal, regionaal) zich zou willen inzetten voor een extra groei die slechts in bescheiden mate uitgaat boven de trendmatige groei van arbeidsplaatsen en inwoners (naar schatting 72.000 banen en 182.000 inwoners in de periode 1995 - 2015), danwel zich sterk wil maken voor een buitensporige (en in onze ogen niet realistische) extra groei in 20 jaar tijds met 250.000 banen en rond 800.000 inwoners, conform het RUG-scenario. Bovendien valt niet te voorspellen in welk tempo en in welke mate het overloopproces vanuit de Randstad naar Noord-Nederland zich als het ware spontaan (als gevolg van autonome trends in bijv. kosten- en marktontwikkelingen en congestie) ontwikkelt.

Van welke variant of aanname men ook zou willen uitgaan, duidelijk is dat de kerngedachte in onze visie is dat het lange termijn beleid zich om een (groot) aantal redenen zou moeten richten op versterking van twee internationale transportassen en enkele daaraan gelegen kernregio's/ontwikkelingszones (de hoofdstructuur), zonder daarbij overigens ontwikkelingskansen elders af te remmen.

Als tijdshorizon voor dit beleid wordt gedacht aan de periode van globaal 2000 tot 2030. Op korte termijn zal er immers nauwelijks ruimte zijn voor een beleidsaanpassing. Van het begin van de volgende eeuw af mag, gezien recente beleidsuitspraken, worden verwacht dat nationaal veel meer geld zal worden uitgetrokken voor investeringen in de voorwaarden scheppende infrastructuur. Hiervan kan ook de Noord-Nederlandse hoofdstructuur profiteren, zeker wanneer het Noorden steun van Den Haag voor zijn visie krijgt. Ook bij de ontwikkeling van nieuwe (hoogwaardige) locaties voor bedrijfsvestiging (bijv. via een instrument als de STIREA) en voor woningbouw zal de versterking van de hoofdstructuur, afhankelijk van de omvang van de overloop, richtinggevend moeten zijn.

Versterking hiervan betekent overigens niet dat andere delen van de noordelijke regio worden buitengesloten. Voor wat generieke bedrijfsregelingen (zoals nu de InvesteringsPremieRegeling, de Regeling Bedrijfsgerichte Stimulering en fiscale faciliteit) en marktsectorprojecten betreft achten wij het van groot belang dat deze ook in de toekomst zo veel mogelijk op het gehele Noorden van toepassing zullen zijn. Immers daarmee worden in het gehele gebied investeringskansen, met name van het bestaande bedrijfsleven benut, waardoor een maximaal economisch effect ontstaat. Wel zou kunnen worden onderzocht of voor vestigingsprojecten door middel van een premieverschil in een bestaande regeling of via nieuwe, en exclusief op de hoofdstructuur te richten instrumenten extra prikkels kunnen worden gegeven voor vestiging op een locatie in de hoofdstructuur. Daarbij kan wel worden opgemerkt dat hoe beter de Parkstedencorridor zich (infrastructureel, economisch en demografisch) ontwikkelt, hoe meer vestigingskandidaten daarvoor zullen kiezen, ook zonder dat daarbij extra faciliteiten in het geding zijn.

Tenslotte moge duidelijk zijn dat het instrumentarium zich instelt op het beïnvloeden van een lange termijn ontwikkeling. Dat betekent dat wij er niet voor pleiten om vastliggend beleid voor de korte(re) termijn ter discussie te stellen.

8. ENKELE VOORLOPIGE VOORSTELLEN VOOR TE ONTWIKKELEN ACTIE.

Het hoeft geen betoog dat het belangrijk is dat de visie in het Noorden eendrachtig wordt onderschreven en uitgedragen door het Samenwerkingsverband Noord Nederland en het noordelijk bedrijfsleven. Wat dit laatste betreft wordt voorgesteld de concept-visie voor te leggen aan een te selecteren groep van noordelijke ondernemers (met name bedrijven in de kernregio's die intensieve relaties hebben met randstedelijke bedrijven), teneinde hun medewerking te krijgen.

Het geluid zou nog krachtiger kunnen worden indien ook de provincies Flevoland en Overijssel, de mainports en Noord-Duitse deelstaten de visie zouden ondersteunen.

Overleg met Flevoland zou met name gericht kunnen zijn op

- promotie van de noordoost-corridor (algemene bekendheid geven) en reservering van een rijstrook voor het vrachtvervoer
- locatie van de eventuele uitbreiding van Schiphol (6e baan) in de omgeving van Lelystad
- het zich gezamenlijk inzetten voor de realisering van de Zuiderzeelijn als HSL (voorkomen moet worden dat een metro-achtige lijn Amsterdam - Lelystad wordt gerealiseerd)
- localisering van woningbouw in Flevoland, zoveel mogelijk in noordelijke richting (in het kader van de gewenste overloop)

- mogelijke samenwerking in het kader van de individuele benadering (zie hieronder).

Het overleg met met name de deelstaten Nedersaksen en Bremen zou zich moeten richten op het vastleggen van de corridor met een vervolg in Duitsland in het beleid van deze deelstaten. Daarbij zal de achterlandverbinding Randstad - Twenthe niet uit het oog verloren moeten worden.

De individuele benadering van intermediairs in de Randstad gebeurt reeds vanuit de NOM. Voorgesteld wordt om aanvullend daarop aan noordelijke ondernemers te vragen om als ambassadeurs van Noord-Nederland de collega's in de Randstad te benaderen, mede aan de hand van een brochure, waarin de noordelijke visie en de essentie van de RUG-scenariostudie zijn verwerkt.

Met deze vorm van gerichte individuele benadering worden zakelijke belangen van ondernemers in de Randstad (die knel komen te zitten) en van noordelijke ondernemers (die hun zakelijke relaties dichtbij huis zien toenemen) gediend.

9. SLOTBESCHOUWING.

In de Verkenning Ruimtelijke Perspectieven zal o.m. de vraag centraal staan of behoeften op het gebied van wonen, bedrijfshuisvesting en mobiliteit, zoals die op de markt tot uitdrukking komen zo veel mogelijk moeten worden gevolgd. Omdat ruimte schaars is zou vanuit het algemeen belang een beperking van deze behoeften wel eens onontkoombaar zijn, aldus de Rijksplanologische Dienst. Het in deze visie ontwikkelde corridor- en parkstedenconcept laat zien dat in Noord-Nederland aan die behoeften in hoge mate tegemoet kan worden gekomen, terwijl tegelijkertijd het algemeen belang wordt gediend.

Het corridor-stimulerend-concept met een bundeling van de overloop in een aantal kernregio's/zones met aantrekkelijke stedelijke uitstraling langs ontwikkelingsassen sluit goed aan op vestigingspatronen van het bedrijfsleven. Hierdoor heeft het een hoog realiteitsgehalte. Bovendien werkt het concept in het belang van een duurzame ontwikkeling, in zoverre het versnippering van ruimte voorkomt, dus de ruimtelijke capaciteit in stand houdt, zorgvuldig omgaat met natuur en milieu, een impuls betekent voor het verder ontwikkelen van landschaps- en bedrijfsgebouwenarchitectuur binnen de Parkstedenkorridor en een beperking van de mobiliteitsgroei bewerkstelligt. Ook zou Noord-Nederland in dit kader kunnen streven naar een voortrekkersrol op het gebied van duurzaam bouwen, met name in de Parksteden. Niet in de laatste plaats heeft het noordelijke concept positieve effecten op de ruimtelijke "armslag" en de economische groei van de Randstad en daarmee op de nationale groei. De samenleving moge dan wel niet maakbaar zijn, de in de Nederlandse situatie vrij unieke combinatie van (noordelijke) ruimte en te ontwikkelen stedelijke kwaliteiten en clusters van economische activiteiten biedt o.i. een reëel perspectief op het inhalen van het bekende faseverschil in ontwikkeling.

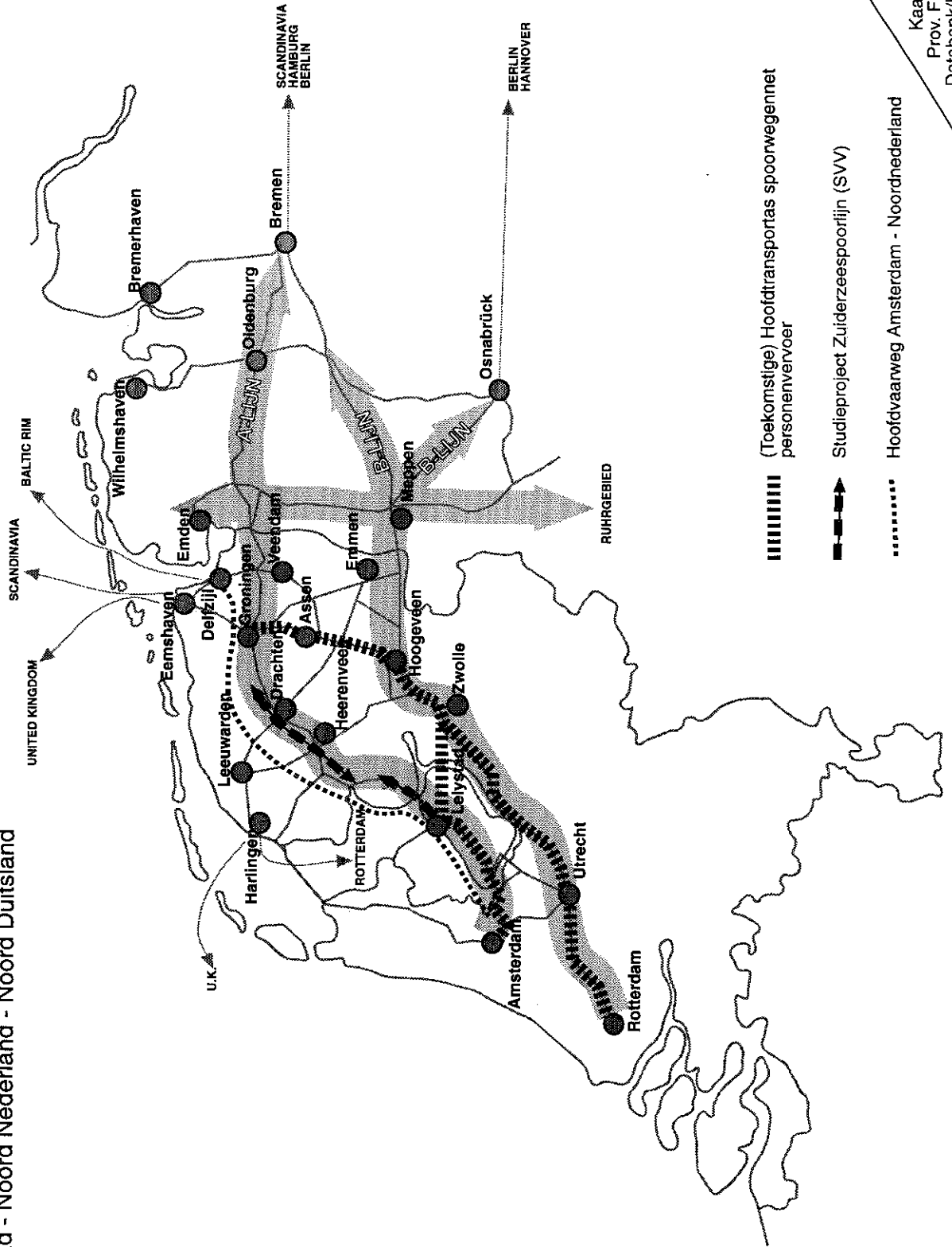
Het bundelingsconcept zal vanzelfsprekend niet in enkele jaren realiseerbaar zijn. In feite vraagt het een lange termijn beleid, waarbij een geleidelijke verschuiving van financiële middelen voor de realisering van het concept in de rede ligt. Overigens valt op langere termijn een aanpassing van de corridor op basis van de feitelijke ontwikkeling uiteraard niet uit te sluiten. De resultaten van het beleid zullen voor een belangrijk deel bepaald worden door de vraag of het noordelijk beleid ondersteuning krijgt in het nationale beleid (bijv. geen kustlocaties). Voor gebods- of verbodsbepalingen pleiten wij overigens niet.

Tenslotte zal het concept alleen dan goed uitpakken als iedereen in Noord-Nederland ervan overtuigd is of kan worden dat dit het gehele Noorden ten goede komt.

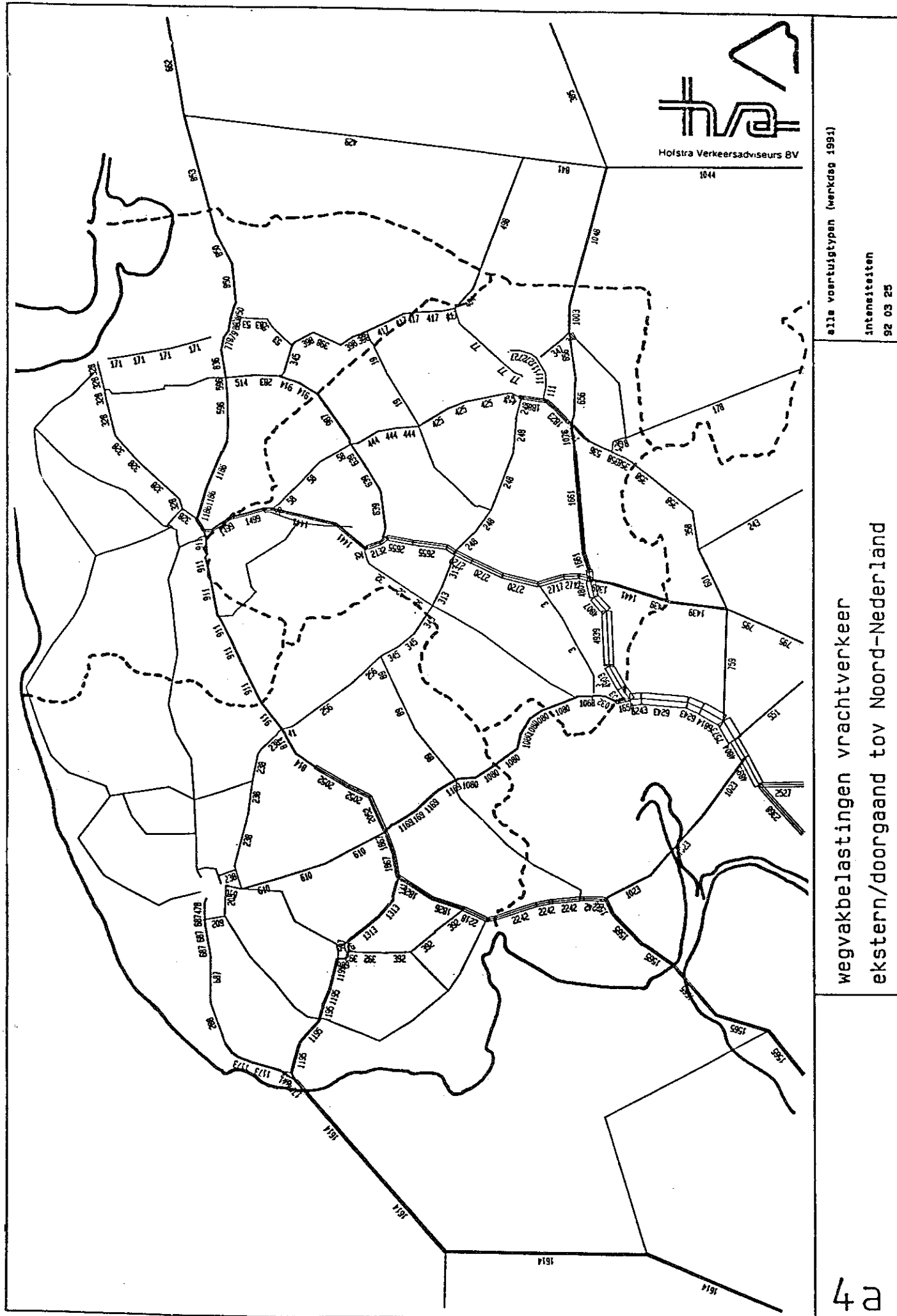
Assen, 27 juni 1996

NOORD - OOST CORRIDOR

Randstad - Noord Nederland - Noord Duitsland



Bijlage 2



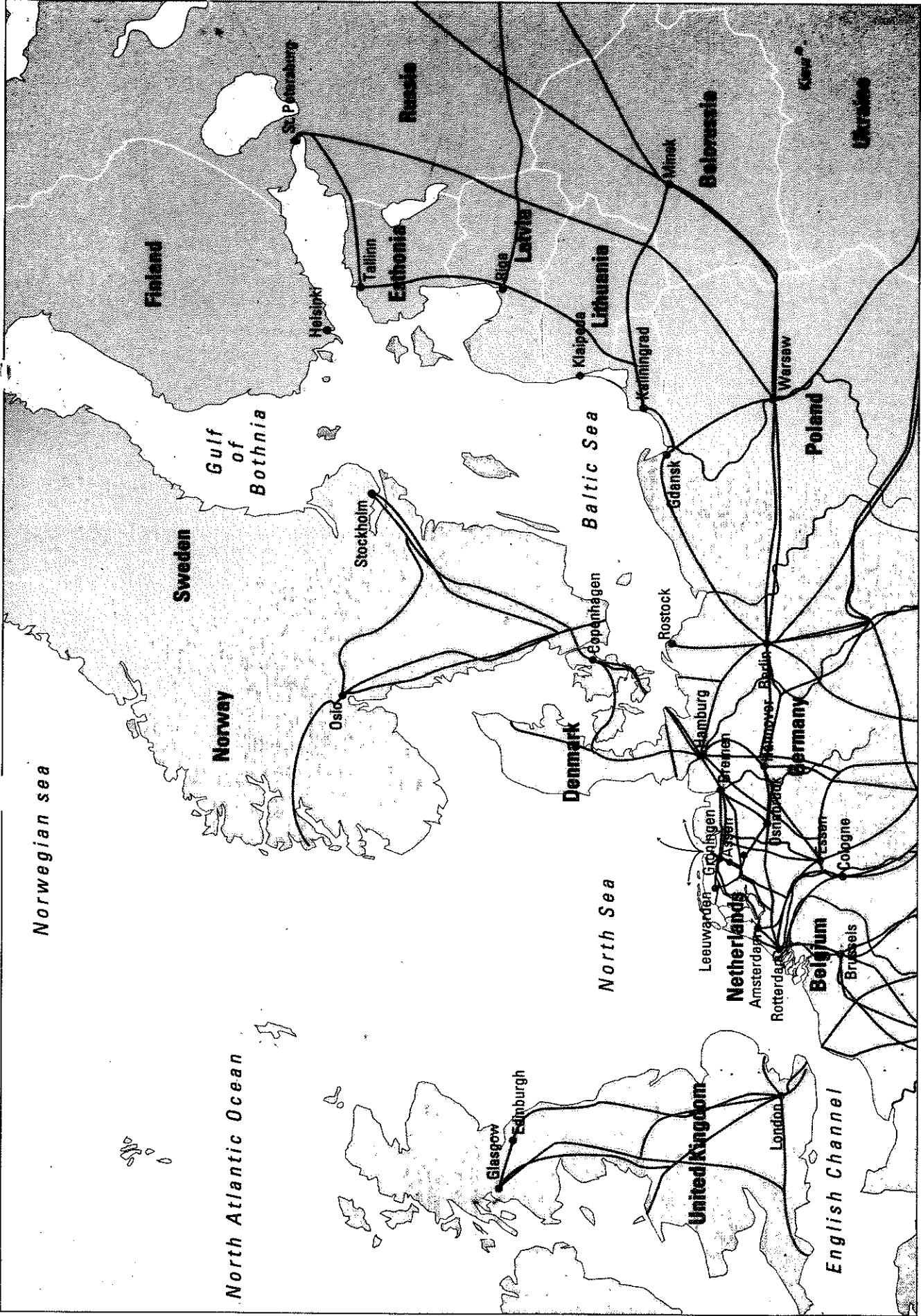
alle voertuigtypen (werkdag 1991)

intensiteiten
92 03 25

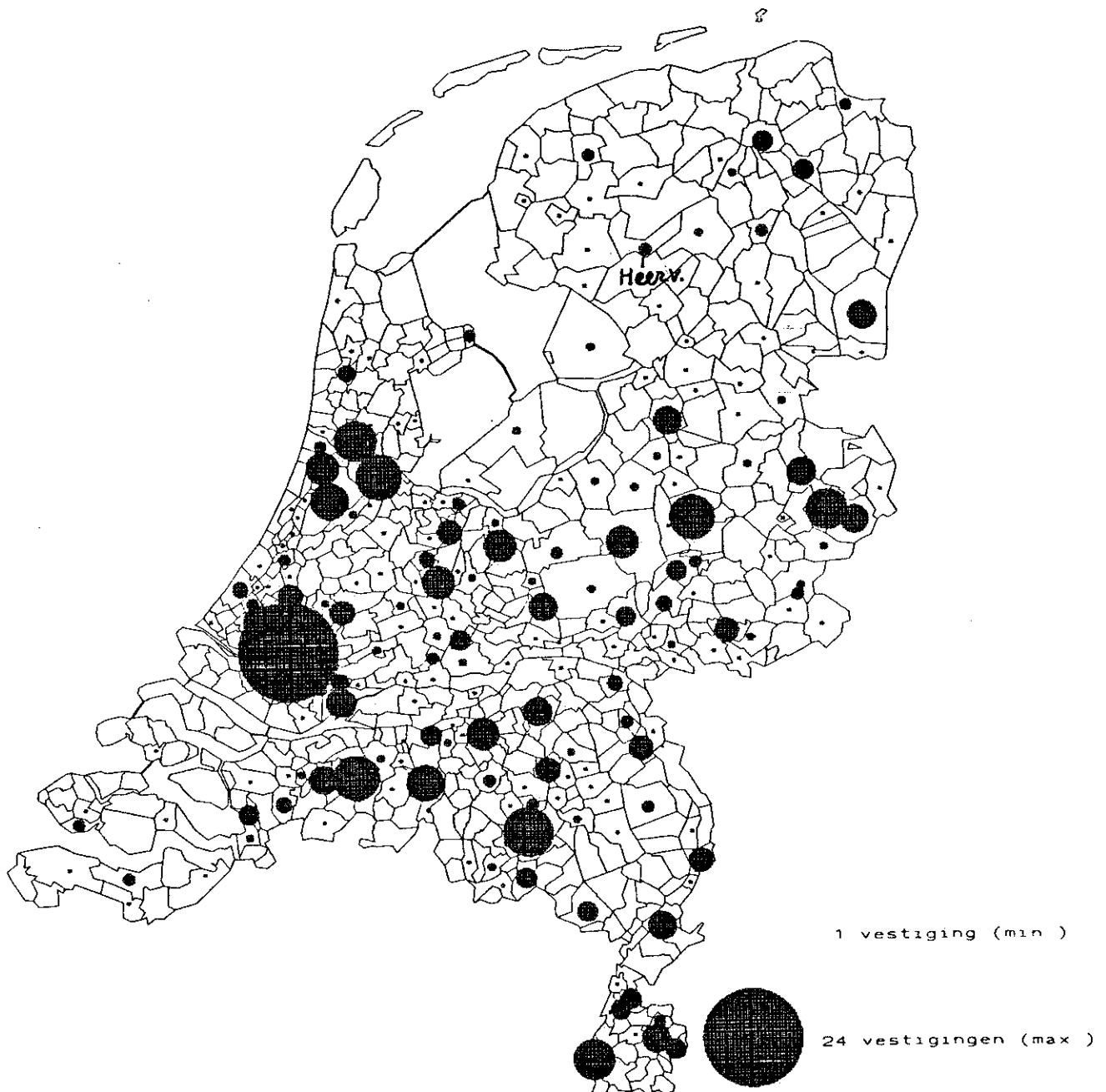
wegvakbelastingen vrachtverkeer
ekstern/doorgaand tov Noord-Nederland



NORTHERN EUROPE



Kaart 4.1 Locatiepatroon van exporterende bedrijven (> 100 w.p.)



Bron: Databank KvK, bewerking NEI.