

BESTAAT HET NOORDEN NOG?

Het belangrijkste probleem van het Noorden is dat het nog te weinig zelfvertrouwen uitstraalt. Een aardige illustratie daarvan is dat bij een bezoek van randstedelingen steevast de standaardgrap wordt gedebeiteerd, dat de afstand van het Westen naar het Noorden veel groter is dan van het Noorden naar het Westen. Het beroerde is dat men dit nog serieus neemt ook.



Dr. Sytze Faber

Burgemeester van Hoogeveen

In werkelijkheid ligt het denk ik net andersom. Veel noorderlingen vinden het een 'avontuur' om naar die drukke en snelle Randstad te gaan, terwijl de meeste westerlingen er hun hand niet voor omdraaien om een reisje naar het Noorden te ondernemen. En gelijk hebben ze.

Voor het gemak ga ik maar even uit van mijn eigen woonplaats Hoogeveen. De afstand Hoogeveen-Den Haag (en vice versa!) vergt per auto en per trein nog geen negen kwartier. Voor Hoogeveen-Amsterdam is dat anderhalf uur. Dat zijn anno 1992 toch geen reistijden om over naar huis te schrijven. Dat geldt zeker in vergelijking met het buitenland. Ik heb wel eens de indruk dat het door noorderlingen gekoesterde minusgevoel gedeeltelijk te herleiden is tot een zekere tweeslachtigheid. Enerzijds is er de oprechte zorg over de werkgelegenheid en het daaruit voortvloeiende streven om de economische structuur te versterken. Anderzijds is men erg gehecht aan het uiterst plezierige leefklimaat: rust, natuur, geen files, uitstekende en betaalbare woningen, relatief weinig criminaliteit. Wat het laatste betreft: ik denk dat er in West-Europa nauwelijks een streek te vinden is

waar de burgers zich zo veilig voelen als in het Noorden.

Als psycholoog van de koude grond begeef ik mij natuurlijk op glad ijs, maar het zou me niets verbazen als het gelamenteer over de perifere positie mede veroorzaakt wordt doordat men het noorden diep in zijn hart eigenlijk graag wil houden zoals het nu is. Maar ja, dan knaagt weer die zorg over de werkgelegenheid. Het gevolg van een en ander is dat er niet echt gekozen wordt voor een duidelijk beleidsperspectief.

Daar komt, als ik het goed zie, verandering in. Dat wordt gestimuleerd door de internationale ontwikkelingen: de totstandkoming van een Europese markt en het opvallen van het voormalige Oostblok. De ligging van het Noorden verandert daardoor principiële van karakter: tussen de Randstad en Noord-Duits-

land (Hamburg, Bremen), Scandinavië, Polen, de Baltische landen en Wit-Rusland. Dat leidt in het Noorden tot allerlei activiteiten in de sfeer van transport, distributie, logistiek, assemblage en dergelijke.

Ik blijf maar dicht bij huis. Nog dit jaar wordt in Hoogeveen begonnen met de bouw van een logistiek centrum, waar in ieder geval een distributiecentrum voor Oost-Europa gevestigd zal worden. Overigens realiseer ik me dat de effecten van de hier geschetste ontwikkelingen veel sterker merkbaar zullen zijn in het Zuiden van Drenthe dan in het Noorden van Friesland en Groningen.

Het is opvallend dat van het wegvallen van de internationale grenzen en barrières een sterke impuls uitgaat tot samenwerkingsverbanden tussen het Noorden en Duitse regio's. Het eerste voorbeeld is een economische samenwerkingsrelatie tussen de Nederlandse steden Zwolle, Meppel, Hoogeveen, Emmen en Coevorden, en de Duitse gemeenten Haren, Haselünne en Meppen. Het tweede voorbeeld is de totstandkoming van de Hanzeregio, die bestaat uit de drie noordelijke provincies en Nedersaksen. Een aaneengesloten gebied, dat ongeveer de omvang heeft van Nederland.

Bestaat het Noorden nog? Ja, maar de geografische en economische context –althans voor een deel– van het Noorden zal ingrijpend veranderen. En het nu al nergens op gebaseerde minusgevoel zal achter de internationale horizon verdwijnen. De tekenen daarvan zijn nu al merkbaar.

THEMANUMMER LUCHTHAVENS

Met het open gaan van de Europese binnengrenzen wil elke zichzelf respecterende luchthaven uitbreiden. Dat geldt voor onze internationale luchthaven Schiphol, maar ook voor de kleinere regionale vliegvelden als Zestienhoven in Rotterdam en vliegveld Beek in Limburg. Tegen uitbreiding of zelfs verplaatsing van vliegvelden bestaat echter veel weerstand. Niet alleen bij de milieubeweging, ook omwonenden vinden dat de overlast van het vliegverkeer de grenzen van het toelaatbare heeft overschreden. Is uitbreiding van de Nederlandse luchthavens wel nodig –of zelfs verantwoord–, en hoe denken de verschillende belanghebbenden erover? In het aprilnummer van AGORA staan de problematiek rond de Nederlandse luchthavens en de ruimtelijke gevolgen van de diverse uitbreidingsplannen centraal.

Voor advertenties in dit nummer kunt u contact opnemen met AGORA, tel. 020-6260817.