

## Verstedelijking, industrie en vervoer versus natuurbehoud

# GROEI, VERNIEUWING EN MILIEU STELLEN NOORD-BRABANT VOOR MOEILIJKE KEUZES

PETER GRAMBERG EN RONALD KLIP

Noord-Brabant is een provincie met contrasten. Naast intensieve veeteelt op de zandgronden, natuurschoon in het middengebied en akkerbouw in het meer open West-Brabant, kenmerkt de provincie zich door een hoge bevolkingsdichtheid en een belangrijke industriële sector. De gunstige ligging ten opzichte van diverse economische centra zorgt voor veel transport, zowel in oost-west als noord-zuid richting.

Hoe in de komende jaren aan de ruimtelijke ontwikkeling van Brabant wordt gewerkt, staat beschreven in het in 1992 verschenen streekplan. De provincie geeft hierin aan hoe ver-

stedelijking, industrie en infrastructuur zich kunnen ontwikkelen binnen de door de groene hoofdstructuur gegeven grenzen. Over de inhoud van dit streekplan en de daarmee samenhangende (mogelijke) problemen spraken wij met ir Koos van der Zouwe en ir Frans Post, projectleiders streek- en gewestplanning bij de dienst RNV (Ruimtelijke Ordening, Natuur en Landschap, en Volkshuisvesting) van de provincie Noord-Brabant.

*Welke koers wil de provincie de komende jaren in het algemeen gaan varen?*

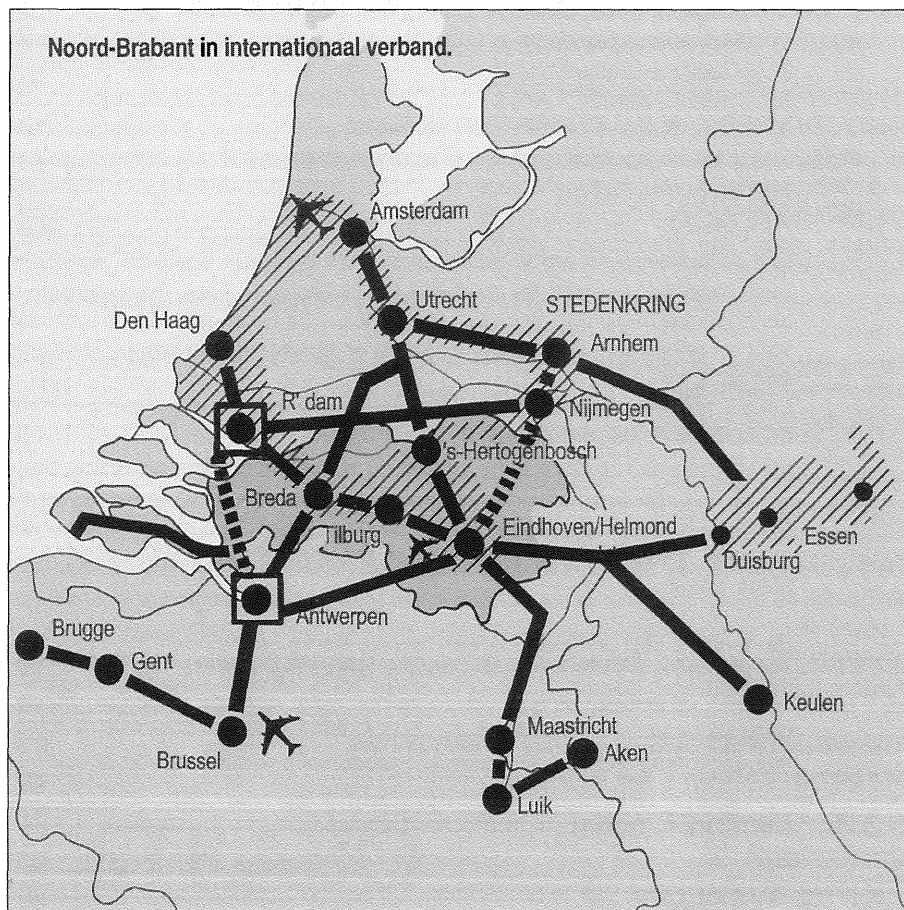
Post: De aanleiding tot het maken van dit

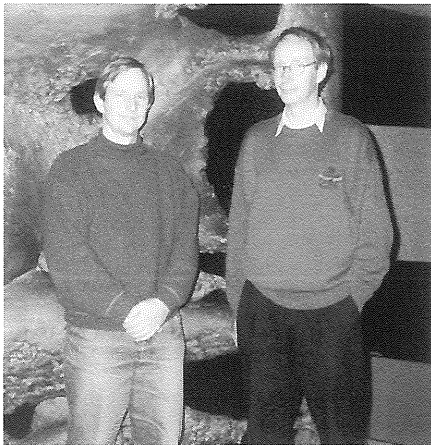
streekplan was allereerst gelegen in de milieuproblematiek van de provincie. Het ruimtelijk-ordeningsbeleid kan een middel zijn om deze problematiek aan te pakken. De intensieve veehouderij bijvoorbeeld is in belangrijke mate verantwoordelijk voor problemen als verzuring en verdroging, maar is tegelijkertijd van belang voor de Brabantse economie, mede omdat er veel toeleveringsbedrijven zijn. De vraag is nu hoe je de milieu-overlast kunt terugdringen en tegelijkertijd de sector zoveel mogelijk kunt ontzien.

Het beleid uitstippelen voor het economisch functioneren, met name van de stedelijke knooppunten, is een tweede belangrijke aanleiding geweest. Daaraan gekoppeld vinden we de sterke transportfunctie met de daaraan verbonden problemen. Als we niet oppassen staan de files uit de Randstad straks ook bij ons. Er staan daarom heel wat infrastructurele werken op het programma, met als een van de belangrijkste de hoge-snelheidslijn, die door West-Brabant moet gaan lopen. Een nieuwe snelweg is de Zoomweg bij Bergen op Zoom, die Rotterdam en Antwerpen beter verbindt. Nu is het niet zo dat de provincie overal nieuwe wegen gaat aanleggen. Wat dat betreft wordt er meer geld in fietspaden geïnvesteerd dan in autowegen. Het gaat vooral om het wegwerken van enige hiaten in het netwerk.

*U noemde al even de HSL. Aan welk tracé geeft de provincie de voorkeur en waarom?*

Van der Zouwe: Wij geven de voorkeur aan de zogenaamde F-variant. Deze gaat langs Breda. Hoewel er geen stopplaats in Brabant komt, denken wij toch dat er een gunstig effect vanuit zal gaan, bijvoorbeeld door er vanaf Breda op aan te sluiten. Een ander tracé loopt dwars door het zeekele gebied van West-Brabant. Dat heeft voor ons geen enkele zin, want dan loopt de HSL te ver van de steden af om er profijt van te hebben.





**De heren Van der Zouwe en Post.**

*In het streekplan is veel plaats ingeruimd voor de vier grote steden Breda, Eindhoven, Tilburg en Den Bosch. Concurrenieren deze steden niet teveel met elkaar in plaats van samen te werken om de positie in nationaal en Europees verband te versterken?*

Van der Zouwe: We hebben in de aanloop van het streekplan een discussienota uitgebracht met ideeën over een stedenregio. De internationale concurrentie neemt toe en het is noodzakelijk de steden niet los van elkaar te zien. Je hebt geen echte toplocaties, omdat er sprake is van een uiteengelegde stedelijke vorm. Toch kan dit juist ook voordelen hebben, maar dan moet elke stad vooral de eigen kwaliteiten benutten en andere zaken aan de overige gemeenten overlaten. In het concept dachten we daarom aan Den Bosch als bestuurscentrum, Tilburg als moderne industriestad, Eindhoven als kenniscentrum, en Breda als tussenstation voor Rotterdam en Antwerpen met een daaraan gekoppelde economie. Op dit plan is zeer verschillend gereageerd. Den Bosch en Tilburg stemden er mee in en zijn bereid samen te werken, maar Eindhoven vindt de relaties met het Ruhrgebied en België belangrijker dan die met Den Bosch en Tilburg, terwijl Breda zich liever wil richten op de as Rotterdam-Antwerpen.

Door deze onenigheid is dit concept niet omgezet in beleid. Nu kijken we toch, samen met de RPD, hoe we aan de positie van Noord-Brabant in de zogenaamde Stedenring Centraal Nederland, nader invulling kunnen geven.

*Noord-Brabant staat bekend om de milieuproblematiek van de intensieve veehouderij. Hoe wil de provincie deze problematiek aanpakken?*

Post: De problemen zijn niet groter en anders van aard dan in andere provincies op de zandgronden. Wel is het zo dat Noord-Brabant als eerste provincie probeert een duidelijk beleid voor de inten-

sieve veehouderij uit te zetten. Dat niet iedereen het eens is met dit beleid wordt duidelijk als 3.000 boze boeren op het provinciehuis komen. Noord-Brabant heeft bewust niet gekozen voor een verbod op nieuwe vestiging en uitbreiding van de intensieve veehouderij. Dit zou juridisch zeer moeilijk zijn en bovendien tast je de economie in het landelijk gebied zeer zwaar aan, met als gevolg verloedering en sociale problemen. Ook is men van mening dat de kosten zoveel mogelijk door de sector zelf opgebracht moeten worden. Dit kan alleen als je inspeelt op de eigen dynamiek. In de delen van Brabant waar de groene hoofdstructuur loopt, een kwart van het landelijk gebied van de provincie, is nieuwe vestiging uitgesloten. Uitbreiding mag in dat gebied alleen plaatsvinden als de continuïteit van het bedrijf daarom vraagt.

Om de verzuring en vermessing terug te dringen trachten wij binnen een paar jaar een aantal mestverwerkingslocaties te realiseren. Dat spoor loopt heel traag, vooral omdat slechts weinig gemeenten ze willen hebben.

Daarnaast mag een boer alleen uitbreiden en vernieuwen als hij de uitstoot van ammoniak met minstens de helft weet te beperken. Als je vernieuwing niet zou toestaan, dan zou je met al die oude stallen blijven zitten. Nu hopen we dat er meer milieuvriendelijke stallen komen. Bij overname van bedrijven door anderen, moet gekozen worden voor de uit milieuoogpunt beste locatie. Deze manier van werken hebben we in overleg met alle betrokkenen geregeld in de 'Leidraad Veehouderij en Milieu'. Deze maatregelen leiden er allemaal toe dat de sector zelf grotendeels de kosten opbrengt en de milieuproblematiek wordt teruggedrongen.

*Gaat er niet teveel aandacht uit naar het Brabants middengebied met de grote steden, zodat Oost- en West-Brabant verwaarloosd worden?*

Van der Zouwe: Zowel West- als Oost-Brabant hebben inderdaad het gevoel dat ze te weinig aandacht hebben gekregen in het streekplan. Bij hen leeft toch een soort achterstandsgevoel. Ten aanzien van Oost-Brabant wordt in het kader van de Vinex gewerkt aan een nadere uitwerking van de relatie Brabant-Limburg, waarin vooral de relatie ruimtelijke ordening-milieu een rol speelt.

Ten aanzien van West-Brabant is een nadere uitwerking gemaakt voor de Rijn-Schelde delta. Er is inmiddels een aantal plannen gemaakt: ten eerste het Masterplan op initiatief van Bergen op Zoom en Roosendaal en ten tweede het Regionaal Ontwikkelingsperspectief voor West-Brabant, gemaakt door een breed samengestelde stuurgroep. Het Masterplan kiest duidelijk voor een groene invulling van het gebied: geen grote industrialisatieprojecten, maar een zodanig beleid dat de eigen groei van de regio opgevangen kan worden.

Het Regionaal Ontwikkelingsperspectief heeft een wat economischer uitgangspunt gekozen. In dit kader zijn de Bredase as en de Zoomse as bedacht, aansluitend op de wegenstructuur. Binnen de stuurgroep is er, na enige discussie, gekozen voor de Bredase as.

*Welke mogelijkheden en projecten zijn er om de natuur in Noord-Brabant te verbeteren?*

Post: De streekplankaart laat de groene hoofdstructuur zien, 70.000 ha bestaand bos- en natuurgebied en 60.000 ha agrarisch gebied met natuurwaarde. Daarvan is 15.000 ha natuurontwikkelingsgebied.



**Akkerland in West-Brabant.**



**Landelijk gebied in Zuidoost-Brabant.**

We streven naar bescherming van de groene hoofdstructuur, door aankoop en inrichting van 30.000 ha agrarisch gebied. 20.000 ha hiervan wordt aangekocht en krijgt een pure natuurfunctie; voor 10.000 ha worden beheersovereenkomsten afgesloten. Dit moet in 25 jaar gerealiseerd worden.

Dit beleid richt zich vooral op Midden-Brabant, waar nu al relatief veel natuurgebied is. In het beekdalgebied van Midden-Brabant is de schade in de afgelopen jaren het grootste geweest. West- en Oost-Brabant krijgen een regio-accent landbouw.

Door het herstel van ecologische relaties in de grote natuurgebieden willen we de zelfstandigheid van die gebieden garanderen. In feite wordt hierdoor ook veel strijd voorkomen, omdat natuur en landbouw strikt van elkaar worden gescheiden. Een belangrijk instrument voor dit beleid is de landinrichting.

*Hoe worden nieuwe grote bouwlocaties aangewezen en hoe verhoudt dat zich tot de bestuurlijke herindeling?*

Van der Zouwe: Daarvoor wordt alleen buiten de groene hoofdstructuur gezocht, als uitvloeisel van de prioriteit voor het

milieu in het streekplan. Ons verstedelijkingsbeleid is gericht op handhaving en waar mogelijk versterking van het aandeel dat steden hebben in de woningvoorraad en bedrijfsterreinen. Dat betekent dat je in de kernen buiten de stadsregio's op de rem gaat staan. Gemeentebesturen 'buiten', die denken dat de leefkwaliteit in de gemeente gebaat is bij maximale groei, hebben boos gereageerd. In de vier stadsregio's zijn stuurgroepen ingesteld die naar de meest wenselijke uitbreidingslocaties hebben gezocht. Hierbij is gepoogd zo min mogelijk op de gemeentegrenzen te letten, zodat een optimale ruimtelijke inrichting ontworpen kon worden. Als ruimtelijk ordenaar vind ik dat die inrichting de bestuursvorm zou moeten bepalen, en niet andersom. Die twee processen, de ruimtelijke ordening en de bestuurlijke vernieuwing, dreigen nu door elkaar heen te gaan lopen. Vanuit bestuurlijk oogpunt is de herindeling zeker op z'n plaats, maar het vervelende is dat hierdoor soms de oplossing van andere problemen wordt gehinderd.

De gemeentelijke herindeling verloopt van oost naar west. De hiervoor ingestelde commissie-Schampers doet voorstellen, Provinciale Staten nemen een besluit

en de Tweede Kamer heeft het laatste woord. Momenteel liggen de voorstellen voor Oost-Brabant in Den Haag. In praktijk blijkt dat de op provinciaal niveau gevoerde discussie in de Tweede Kamer min of meer herhaald wordt.

*In het verleden werd West-Brabant, en dan met name het Moerdijkgebied, gezien als mogelijke uitbreidingslocatie voor het Rotterdamse havengebied. Hoe wordt momenteel tegen de ontwikkeling van Moerdijk aangekeken?*

Post: Moerdijk is ineens volgelopen, na jarenlang als een molensteen om de nek van de provincie te hebben gehangen. Daardoor is het beeld ontstaan dat West-Brabant een brugfunctie tussen Rotterdam en Antwerpen heeft, en vraagt men zich af of "er nog iets kan?"

Van der Zouwe: Er kan wel degelijk iets, maar wat ons betreft dan bij Bergen op Zoom/Roosendaal en Breda. Wat Breda betreft kan gedacht worden aan stedelijke werkgelegenheid als de dienstensector, terwijl onze gedachten bij Bergen op Zoom en Roosendaal eerder naar industrie en transport uitgaan. En dat alles dan aansluitend op de bestaande stedelijke bebouwing, niet ergens midden in het agrarische gebied.

Post: Uitbreiding van Moerdijk leeft niet.

*De economische malaise in de regio Eindhoven is momenteel groot. Wat is het provinciale beleid ten aanzien hiervan?*

Van der Zouwe: Zuidoost-Brabant als geheel is een buitengewoon belangrijk gebied. De problemen bij de grote bedrijven, zoals Philips en Daf, tikken natuurlijk behoorlijk aan in de regio. Maar aan de andere kant blijven de vestigingsplaatsfactoren in stand. De afkalving van arbeidsplaatsen kan grotendeels binnen de regio opgevangen worden bij andere, kleinere bedrijven. Hieronder bevinden zich niet alleen veel bedrijven die aan de grote burens leveren, maar ook vele die nationaal of internationaal georiënteerd zijn. Daar zitten behoorlijk potenties.

Vanuit de ruimtelijke ordening kan je niet veel méér doen dan zorgen voor voldoende bedrijfsterreinen, en zorgen voor het in stand houden van de vestigingsplaatsfactoren als een aantrekkelijk woonmilieu, een aantrekkelijk stadscentrum en een goede bereikbaarheid. Een voorbeeld is het sleutelproject dat de verbinding tussen de stad en het vliegveld Welschap moet verbeteren. Er bestaat geen provinciaal industriebeleid; het scheppen van arbeidsplaatsen zullen de bedrijven zelf moeten doen. De gemeente Eindhoven is zelf ook actief, men probeert bijvoorbeeld Europese subsidies binnen te halen.

**Waarom staat uw  
PERONEELSADVERTENTIE (M/V)  
niet in AGORA?**

Daarmee bereikt u immers gericht honderden specialisten op het gebied van ruimtelijke ordening en gebouwde omgeving. AGORA wordt gelezen door ondermeer medewerkers van ontwikkelaars, beheerders, advies- en onderzoeksbureaus, beleggers, bouwbedrijven en gemeenten. Daarnaast zijn we ook goed thuis op universiteiten en hogescholen, waar talloze studenten zich in het vakgebied bekwamen.

Voor nadere inlichtingen kunt u contact opnemen met  
Ronald Klip, Bureau STRABO, tel. 020 - 6260817.