

De ontdekking van het Noorden

ALAN HOEKSTRA*

Noord-Nederland staat breed bekend om zijn uitgestrekte, gevarieerde landschappen die nog niet door teveel verstedelijking zijn aangetast. Over het algemeen wordt dat als zeer positief beoordeeld. In economische zin is het beeld dat menigeen van het Noorden heeft minder gunstig: de werkloosheid is hoog, hoogopgeleiden trekken weg en bedrijven laten zich niet snel naar het Noorden lokken.

Het is de vraag of dat beeld nog lang bestaansrecht heeft. De maatschappelijke en daarmee samenhangende ruimtelijke schaalvergroting die er vroeger de oorzaak van was dat het Noorden is 'afgehaakt', gaat namelijk steeds verder. Op dit moment lijkt het Noorden daardoor juist weer in beeld te komen. Vóór de industriële revolutie waren de meeste steden en dorpen zelfstandige ruimtelijke eenheden. Forensisme kwam weinig voor. Toen gaandeweg efficiëntere productiemethoden in zwang kwamen, werd een productie mogelijk die groter was dan door de lokale bevolking geconsumeerd kon worden. Doordat daarnaast sneller vervoer beschikbaar kwam, breidde de economische cirkel rond veel steden zich snel uit. In deze eeuw is die ontwikkeling mede door nog steeds sneller wordend vervoer, maar ook verbeterde telecommunicatie en grotere welvaart in een stroomversnelling geraakt. Noord-Nederland, met zijn van oudsher relatief geringe stedelijke massa, kon de race niet meer bijbenen. Figuur 1 illustreert dit schaalvergrotingsproces.

Op de figuur zijn zeer schematisch de belangrijkste economische kerngebieden aangegeven. De grootte van de cirkels kan bijvoorbeeld worden bepaald door de maximale woon- werkafstand die geaccepteerd wordt. Die is steeds groter geworden. Uit diverse onderzoeken is echter gebleken dat de tijd die men aan het reizen van de woon- naar de werkplek wil besteden met circa 45 minuten opvallend constant is. Met andere woorden: de snelheid van het vervoer en de bereikbaarheid van de lokatie zijn de factoren die met name de actieradius van een persoon bepalen.

Het proces van ruimtelijke schaalvergroting is nog niet tot stilstand gekomen. Fysieke afstand doet er steeds minder toe; bereikbaarheid is het nieuwe sleutelwoord. Daarnaast wordt vervoer

nog steeds sneller (denk aan het HSL-netwerk). Op het laatste plaatje van figuur 1 is te zien dat op een gegeven moment heel Nederland behoort tot de stedelijke invloedssfeer van de Randstad: Nederland is een stad geworden.

NEDERLAND ALS STAD

Het is al vaker voren gebracht: Nederland is geen dichtbevolkt land, maar een dunbevolkte stad. De almaar voortschrijdende schaalvergroting impliceert dat op een gegeven moment een plan voor de 'stad' Nederland noodzakelijk wordt. Het is immers een algemeen aanvaard uitgangspunt dat het noodzakelijk is om voor een stad als geheel een ruimtelijke visie te hebben. Ook een schaalvergroting in ruimtelijke concepten is dus aan de orde. De Nieuwe Kaart van Nederland heeft laten zien dat de tijd rijp is voor een dergelijk plan. Wanneer Nederland als

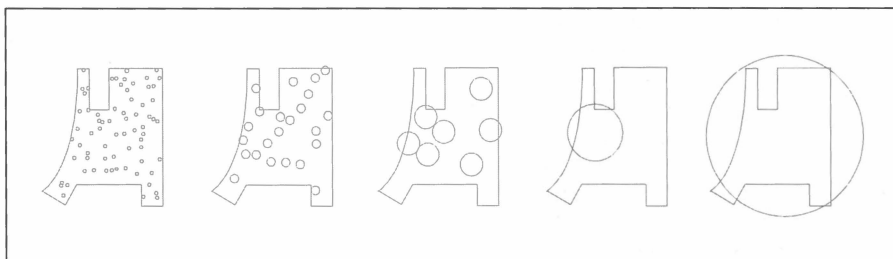
ropa als nieuwe nationale eenheid.

De Randstad is daarbinnen als één van de kerngebieden te zien, met de rest van Nederland als 'buitenwijken'. Tussen de kerngebieden bestaan verbindingssassen, die zich steeds meer als corridors manifesteren. Gezien deze ontwikkeling, die het belang van de verbindingssassen (immers, bereikbaarheid is het nieuwe sleutelwoord) onderstreept, ligt het voor de hand de buitenwijken enigszins te vormen naar deze verbindingssassen.

OCTOPUS

Nederland zou zo het concept van een Vingerstad kunnen krijgen. De Randstad fungeert als kern en de vingers zijn corridors richting het buitenland. Hoewel er geen acht tentakels zijn, is de naam octopusconcept toepasselijk. Een octopus bestaat immers als het ware uit een ring met daarbinnen een leegte. Dat lijkt op de Randstad met het 'lege' Groene Hart. De tentakels komen vanuit die ring en worden door de ring gevoed. Tegelijkertijd zijn ze onmisbaar want noodzakelijk voor de voortbeweging. Dat geldt voor de corridors ook. Verder filosoferend zou aan de zuignappen de rol van knooppunten op de corridors kunnen worden toegedicht.

Vanuit de Randstad lopen vier belangrijke internationale verbindingen: naar Brussel, het Ruhrgebied, Hannover en Hamburg. Dat lijkt reëler dan uit te gaan van negen, zoals in de nota Regio's zonder Grenzen. Wel kunnen enkele

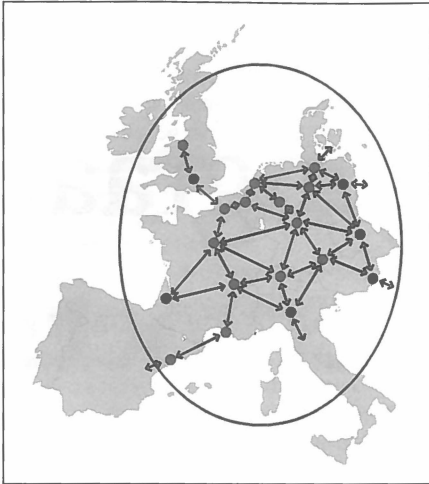


Figuur 1. Schaalvergroting en de directe invloedssfeer van de belangrijkste economische kerngebieden.

stad wordt gezien, is het interessant te kijken of aansluiting gezocht kan worden bij ruimtelijke concepten die van oudsher op stadsniveau worden toegepast. Om dit te kunnen doen is het noodzakelijk eerst te kijken naar de 'stad' in zijn omgeving, als één van de economische kerngebieden van de eerste orde. Met deze fractale schaalprong komen we dan vanzelf uit op Eu-

aanvullende nationale verbindingen worden toegevoegd, zoals de A2 naar Maastricht/Aken. Het octopusconcept bestaat zowel als schakel met het buitenland als zelfstandig concept. De corridors kunnen daardoor drie functies vervullen:

- Een vervoersfunctie tussen de Randstad en een ander Europees kerngebied;



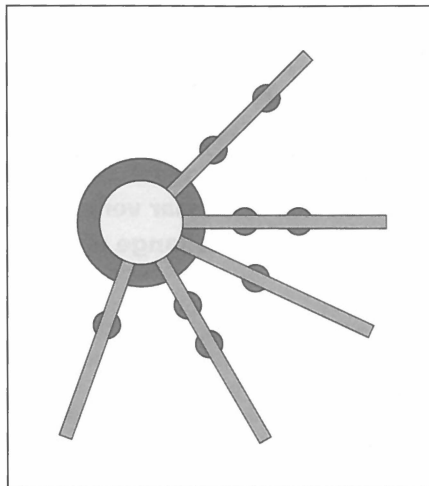
Figuur 2: Europese kerngebieden.

- Opvang voor functies uit de Randstad, waarbij er sprake is van afhankelijkheid van de Randstad;
- Een zelfstandige ontwikkeling waarbij gebruik wordt gemaakt van de goede infrastructuur.

NOORD-CORRIDOR

Als we de huidige situatie van de 'vingers' bekijken, blijkt dat de noord-corridor tot op heden het minst ontwikkeld is. Toch zijn er aanwijzingen dat ook de Noordelijke as in de directe invloedssfeer van de stadskern, de Randstad, komt te liggen. Door de dichtslibbing van de Randstad komt het Noorden bijvoorbeeld in reistijd al relatief dichterbij te liggen. De ruimte die het Noorden nog biedt, in combinatie met een goedkoop en kwalitatief hoogwaardig woonklimaat en de beschikbaarheid aan arbeidskrachten, wordt door steeds meer bedrijven ontdekt. Een voorbeeld hiervan is de recente explosieve groei van Heerenveen. De afgelopen jaren vestigden zich daar diverse grote bedrijven, Hewlett-Packard volgt spoedig, en het pas aangelegde klaverblad op de kruising van de A7 en A32 blijkt nu al te krap. Tevens wordt, ondanks vele nieuwe woningbouwlokaties, over een aantal jaar een tekort aan woningen voorzien. In *De Volkskrant* werd Heerenveen in december 1997 al de scharnier tussen de Randstad en Noord-oost-Europa genoemd. Het is duidelijk dat er voor het Noorden een nieuwe tijd kan aanbreken waarin het beleid niet meer gericht hoeft te zijn op het krampachtig stimuleren van extra economische activiteit, maar op het begeleiden van de vele nieuwe ruimteveragende activiteiten. Een eventuele aanleg van een snelle(re) spoorverbinding naar het Noorden zal deze ontwikkelingen alleen nog maar bespoedigen. Het gevaar ligt echter op de loer dat door alle nieuwe kansen bedreigingen niet (tijdig) worden opgemerkt. Bedreigingen die door schaalvergroting in zijn algemeenheid optreden, zoals uitholling van plattelandsvoorzieningen en 'witte schimmel', de catalogus-nieuwbouwwijken aan veel dorpen en steden, zijn nu al aan de orde. De ontdekking van het Noorden kan er nog een aantal aan toevoegen, zoals een veel te extensief gebruik van de 'overvloedige' grond, een versnippering van het open landschap en onnodige

concurrentie tussen gemeenten. Ook deze bedreigingen zijn in beginsel al aanwezig. Het corridorconcept is een mogelijk antwoord op die bedreigingen. De huidige situatie is dat zonder in te grijpen nieuwe grootschalige ontwikkelingen bij voorkeur al nabij een vervoersas plaatsvinden. Wanneer daarop wordt ingespeeld, heeft de Ruimtelijke Ordening een krachtig sturingsmiddel in handen. De sturingskracht van verkeer en vervoer kan bijvoorbeeld tot uitdrukking worden gebracht in het zodanig plannen van afslagen en haltes op de corridor, dat de cirkels die daaromheen ontstaan elkaar niet overlappen. Dat kan betekenen dat bestaande afslagen op de A6/A7 worden afgesloten of nieuwe worden geopend. In aansluiting op de huidige economische kerngebieden in het Noorden, zou de configuratie



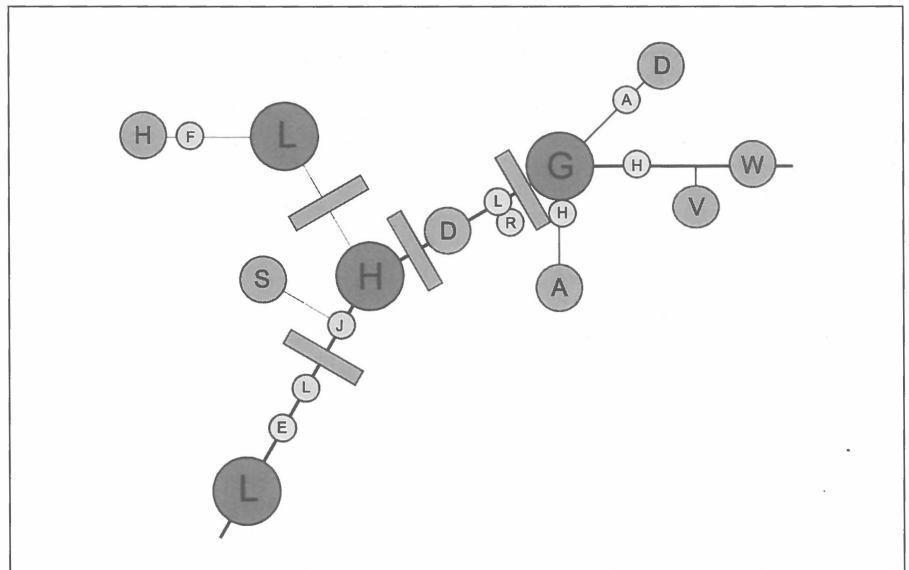
Figuur 3: Octopusconcept Nederland

van de noord-corridor er in beginsel uit zoals aangegeven in figuur 4. Gezien de voortekenen zou de ontdekking van het Noorden wel eens

de grootste bedreiging, ligt daarbij waarschijnlijk in de bestuurlijke versnippering. De bestuurlijke situatie in Nederland is nauwelijks meegegroeid met de ruimtelijke schaalvergroting. Gemeenten opereren bijvoorbeeld vaak los van elkaar, wat ruimtelijke versnippering, inefficiënt ruimtegebruik en onnodige concurrentie met zich mee brengt. In de stad Nederland moet niet elke straat een eigen schouwburg willen realiseren. Een ingrijpende bestuurlijke reorganisatie op korte termijn is niet te voorzien, daarom moet op andersoortige wijze worden geanticipeerd op een eventuele ontdekking van het Noorden. Wellicht kan aansluiting gezocht worden in de Basisgebieden en ontwikkelingsgebieden die de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR) in 1998 voorstelde, waarbij planologische verantwoordelijkheden in veel gevallen naar hogere bestuurslagen worden getild. Op deze wijze kan ook de leefbaarheid van de gebieden die niet in de directe invloedssfeer van de corridor liggen beter bewaakt worden.

Maatschappelijke en technologische ontwikkelingen vragen om een schaalsporg in de ruimtelijk ordening. Na de keuze voor het stedeland-plus-model is de ontwikkeling van het octopusconcept als nieuw structuurplan voor de Stad Nederland een logische vervolgstap. Het concept kan een onderligger zijn voor de versnippering aan plannen zoals in de huidige situatie aan de orde is.

In Noord-Nederland kan door de schaalsporg veel veranderen: het Noorden kan worden 'ontdekt' als nieuwe buitenwijk van de Randstad. Het corridorconcept biedt in principe voldoende kansen om bij een gelijkblijvende ruimtelijke kwaliteit meer economische ontwikkeling op te vangen. De bedreigingen daarvan moeten nu echter al worden onderkend. Anders zal het de



Figuur 4: basisstructuur Noord-corridor

niet lang meer op zich kunnen laten wachten. Het is zaak nu al te anticiperen, en dus een gedege visie op de noord-corridor te ontwikkelen. De grootste vertragende factor, en daarmee

Ruimtelijke Ordening wederom niet lukken om de maatschappelijke realiteit bij te houden.

* Alan Hoekstra