

**GEBIEDSAGENDA NOORD-NEDERLAND**



# INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING .....	3
1. INLEIDING.....	7
2. NOORD-NEDERLAND IN VERANDERING.....	11
2.1. Het Noorden: uniek in Nederland.....	11
2.2. Naar een internationale kenniseconomie .....	13
2.3. Het stedelijke netwerk .....	16
2.4. Mobiliteit.....	19
2.5. Het landelijk gebied.....	23
3. EEN DUURZAME TOEKOMST VOOR NOORD-NEDERLAND .....	27
3.1. Aanpassing aan klimaatverandering .....	28
3.2. Ruimte voor energie .....	29
3.3. Omgaan met demografische verandering .....	31
4. GEBIEDSGERICHTE OPGAVEN.....	35
4.1. Integrale gebiedsontwikkeling op landsdelig niveau .....	35
4.2. Nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen .....	37
4.3. Stedelijk netwerk Fryslân.....	41
4.4. Regionaal stedelijk netwerk Zuid-Drenthe.....	44
4.5. Eemsdelta.....	47
4.6. Noorderruimte .....	49
5. PROJECTENOVERZICHT .....	57



## SAMENVATTING

### *Een dynamische kenniseconomie, sterke steden en een vitaal platteland.*

De Gebiedsagenda Noord-Nederland formuleert de gezamenlijke visie en de daaruit voortvloeiende opgaven van het Rijk en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland in het ruimtelijk-fysieke domein. De agenda is bedoeld als onderbouwing voor onder meer investeringsbeslissingen in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.

### *Karakteristiek*

Noord-Nederland onderscheidt zich door zijn ruimtelijke kwaliteit: een gebied met een grote landschappelijke diversiteit, met unieke natuurgebieden zoals het Waddengebied, het Friese merengebied en het Drentse landschap, en daarin aantrekkelijke sterke steden op menselijke maat. De steden spelen in Noord-Nederland een belangrijke rol. Ruim tweederde van de 1,7 miljoen inwoners van Groningen, Fryslân en Drenthe woont en werkt in het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen, het stedelijk netwerk Fryslân en het regionaal stedelijk netwerk Zuid-Drenthe. De economische kernzone Eemsdelta, met de Eemshaven en het havencomplex in Delfzijl, fungeert als mainport in Noord-Nederland.

De stedelijke netwerken zijn van groot belang voor het in stand houden en aanbieden van een hoog voorzieningenniveau. De leefbaarheid in de stedelijke netwerken wordt mede bepaald door het omringende landelijk gebied en omgekeerd is het landelijk gebied afhankelijk van de voorzieningen en de werkgelegenheid in de stedelijke netwerken.

### *Ambitie*

De ambitie is om de onderscheidende kwaliteiten van de kenniseconomie, de stedelijke netwerken en het unieke landelijke gebied te versterken en de potenties te benutten.

### *Visie en Strategie*

De ruimtelijk-economische ontwikkelingsstrategie in het “Kompas voor de Toekomst” (1998) en de “Strategische Agenda Noord-Nederland” (2005), die door regio en rijk is onderschreven en waarin de volgende drie thema’s centraal staan, wordt voortgezet en verder tot uitvoering gebracht:

#### *1. Dynamische Kenniseconomie*

- Versterking van de kennisintensiteit van de economie en bevordering van innovatie. Noord-Nederland is toonaangevend op een aantal kennisthema’s die cruciaal zijn voor een duurzame ontwikkeling van de samenleving: energie, water, agribusiness, life sciences en sensortechnologie.

#### *2. Sterke Steden*

- Versterking van de ruimtelijk-economische structuur door het bundelen van wonen, werken en voorzieningen in enkele sterke stedelijke netwerken en economische kernzones.
- Het bereikbaar houden en verbinden van deze netwerken en kernzones met nationale en internationale economische kerngebieden; het uitbouwen van de netwerken tot een noordelijke ontwikkelingsas (Noord-Nederland, Hamburg/Bremen, Scandinavië).

#### *3. Vitaal platteland*

- Behoud en versterking van de kernkwaliteiten van de Noorderruimte.
- Ruimte bieden aan landbouw, recreatie en verbreding van de plattelandseconomie.

Door deze opgaven in samenhang te benaderen blijft de unieke ruimtelijke kwaliteit en de identiteit van de steden in Noord-Nederland behouden.

## *Nieuwe uitdagingen*

De bovenstaande opgaven moeten worden opgepakt in samenhang met nieuwe uitdagingen voortkomend uit:

### *1. Klimaatverandering*

- Het tijdig inspelen op de effecten van klimaatverandering op de structuur en het gebruik van de ruimte in Noord-Nederland. Vanwege de ligging aan de kust is het noodzakelijk te investeren in waterveiligheid, waterberging en maatregelen tegen verzilting van het grondwater of het aanpassen van teelten.

### *2. Energietransitie*

- Het klimaatneutraal maken van de energievoorziening; de ontwikkeling en toepassing van duurzame energiedragers als groen gas, zonnestroom, windenergie en blue energy.
- Het opwekken van fossiele energie gepaard laten gaan met opslag of hergebruik van CO<sub>2</sub>.

### *3. Bevolkingsdaling*

- Het ontwikkelen van een gebiedsspecifieke aanpak voor gebieden in Noord-Nederland met een teruglopende en qua leeftijdsopbouw veranderende bevolking. Belangrijke opgaven zijn het leefbaar houden van buurten, wijken en dorpen en het bereikbaar houden van basisvoorzieningen. Aandachtspunt vormen de regio's Eemsdelta en Oost-Groningen, die nu al te maken hebben met sterke krimp, en Noord-Fryslân en Oost-Drenthe die moeten anticiperen op de toekomstige demografische situatie.

## *Gebiedsgerichte/integrale opgaven*

De prioritaire gebiedsontwikkelingen in Noord-Nederland zijn:

### *1. Groningen Centrale Zone*

Herontwikkeling van verouderde bedrijventerreinen in de binnenstad (stationsgebied, UMCG, Europapark) tot een nieuwe stedelijke as voor wonen, werken en voorzieningen (verdichten tot toplocaties voor onder andere de kenniseconomie en gemengde, hoogwaardige woonwerkmilieus) en het verbeteren van de verbinding tussen Meerstad en de binnenstad.

### *2. Assen FlorijnAs*

Transformatie en revitalisering van het stadsbedrijvenpark, herontwikkeling van het stationsgebied, de ontwikkeling van Assen-Zuid (bedrijvenpark en toeristisch-recreatieve zone met station Assen-Zuid) en het doortrekken van het kanaal door de stad (Blauwe As 2<sup>e</sup> fase).

### *3. Leeuwarden Nieuw Stroomland*

Aanleg van de Haak om Leeuwarden met nieuwe stadsentrees, ontwikkeling van de Zuidlanden (wonen, werken, voorzieningen), herstructurering van bestaande bedrijventerreinen, uitbreidingsgebieden voor diensten en hoogwaardige functies en landschapsontwikkeling.

### *4. Centrumontwikkeling Emmen*

Verplaatsing en realisering van een nieuw, klimaatneutraal dierenpark Emmen en herontwikkeling van de vrijkomende locatie in het centrum. Daarnaast overkapping van de Hondsrugweg en het creëren van een ontmoetingsplein en een nieuw theater.

5. *Eemsdelta*

Ontwikkelen van een duurzame grensoverschrijdende havenregio in het Eems-Dollard-gebied, als “energierotonde” van Europa, waar ruimte is voor moderne industrie-complexen en glastuinbouw. De vereiste kustveiligheid wordt -geïntegreerd in een ontwerpogave voor klimaatadaptatie- gegarandeerd en er worden ingrijpende maatregelen genomen vanwege een sterke dalende bevolking voor 2020.

6. *Noorderruimte*

Noord-Nederland heeft een groot aantal unieke natuur- en cultuurlandschappen waar kansen liggen voor duurzame landbouw, toerisme en recreatie, kleinschalige bedrijvigheid en landelijk wonen, maar die ook te maken krijgen met klimaatverandering, nieuwe energie infrastructuur en agrarische schaalvergroting. De ontwerpogave is de aanpassing van bestaande functies en de inpassing van nieuwe functies in de karakteristieke landschappen. De focus ligt op de laaggelegen blauw-groene gordel van (voormalige) veengebieden, met de Friese Meren, het Lauwersmeer en de Veenkoloniën.





# 1. INLEIDING

Noord-Nederland onderscheidt zich door zijn ruimtelijke kwaliteit: een weids landelijk gebied met een grote landschappelijke diversiteit en daarin aantrekkelijke steden op menselijke maat. In economisch opzicht staat Noord-Nederland voor een forse moderniseringsslag en aan nieuwe uitdagingen voortkomend uit klimaatverandering, energietransitie en demografische ontwikkeling dient het hoofd geboden te worden.

Voor een duurzame toekomst voor Noord-Nederland geldt het volgende motto:

**een dynamische kenniseconomie, sterke steden en een vitaal platteland.**

Deze gebiedsagenda is tot stand gekomen in samenwerking tussen rijk en regio op basis van bestaand beleid. Eerder vastgestelde nationale en regionale nota's, zoals de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak, de Agenda Vitaal Platteland, de Agenda Landschap, het Ontwerp Nationaal Waterplan, het Streekplan en het Verkeer- en Vervoerplan Fryslân en de Provinciale OmgevingsPlannen van Groningen en Drenthe zijn gebiedsgericht doorvertaald. De gebiedsagenda is daarmee geen verwoording van nieuw beleid, maar inventariseert bestaand beleid met een ruimtelijke inslag en legt de verschillende plannen naast en op elkaar. Hierdoor ontstaat inzicht in de met elkaar samenhangende opgaven op gebiedsniveau en kunnen de plannen beter op elkaar worden afgestemd.

De gebiedsagenda zelf is geen besluit om programma's of projecten tot uitvoering te brengen; op basis van de gebiedsagenda's worden in het bestuurlijk MIRT-overleg keuzes gemaakt en besluiten genomen (bijvoorbeeld tot het uitvoeren van een verkenning). In deze overleggen fungeert de gebiedsagenda als structurerend en onderbouwend hulpmiddel.

Met het vaststellen van de gebiedsagenda in het bestuurlijk overleg MIRT wordt afgesproken dat de voorliggende gebiedsagenda de basis is voor het bespreken van onderwerpen en het maken van concrete (financiële) afspraken daarover in de komende paar jaar. Het gaat daarbij onder meer om investeringen door rijk en regio, gezamenlijk dan wel apart. Essentieel is dat de inzet van instrumenten en middelen, zowel van rijkszijde als van regionale zijde en zowel inhoudelijk als in de tijd, beter op elkaar aansluit. Als tijdshorizon voor de Gebiedsagenda geldt de periode tot 2028; waar mogelijk wordt een doorkijk naar 2040 gegeven.

De gebiedsagenda heeft een dynamisch karakter. Jaarlijks, of zo vaak als nodig, kunnen in overleg tussen rijk en regio zaken worden toegevoegd of afgevoerd. In die zin is het voorliggende document een eerste generatie gebiedsagenda. Aanscherping en aanvulling is permanent noodzakelijk om de gebiedsagenda een blijvende functie in het besluitvormingsproces te geven. De volgende versie van de gebiedsagenda zal een nadrukkelijker doorkijk bevatten voor de lange termijn.

Zoals gezegd is deze Gebiedsagenda is een coproductie van rijk en regio.

Aan rijkszijde gaat het daarbij om de ministeries waarvan het beleid betrekking heeft op het ruimtelijk-fysieke domein: Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Verkeer en Waterstaat, Economische Zaken en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en Wonen, Wijken en Integratie.

De regio wordt vertegenwoordigd door het Samenwerkingsverband Noord-Nederland. De provincies Drenthe, Fryslân en Groningen en de gemeenten Groningen, Assen, Leeuwarden en Emmen werken binnen dit verband nauw samen op het gebied van wonen, werken, voorzieningen, mobiliteit, energie en klimaat.

Rijk en regio kennen overigens al een langere geschiedenis waar het gaat om gezamenlijke inspanningen ter versterking van de ruimtelijk-economische structuur van Noord-Nederland. In 1998 werd het Langmanakkoord gesloten en tien jaar later het Convenant Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn. Verder kwam in 2007 het Energieakkoord Noord-Nederland.

Deze Gebiedsagenda beoogt de interbestuurlijke samenwerking op het terrein van de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Noord-Nederland door te zetten en verder te intensiveren.

Vertraging bij de totstandkoming van de gebiedsagenda voor het IJsselmeer maakt dat de inhoud van de gebiedsagenda voor Noord-Nederland nog niet kon worden afgestemd op die voor het IJsselmeer.

De opbouw van de Gebiedsagenda is als volgt.

- Hoofdstuk 2 geeft een karakteristiek van Noord-Nederland en beschrijft daarnaast het huidige ruimtelijk-economisch beleid van rijk en regio.
- In hoofdstuk 3 komt een aantal “nieuwe” ontwikkelingen aan de orde waarmee Noord-Nederland te maken krijgt en die rijk en regio voor nieuwe opgaven plaatsen.
- In hoofdstuk 4 wordt op een aantal deelgebieden in Noord-Nederland ingezoomd. Het huidige beleid en de nieuwe opgaven worden hier waar mogelijk op gebiedsniveau met elkaar in verband gebracht.

Deze gebiedsagenda zal nog worden gecompleteerd met een overzicht van projecten die voortvloeien uit de geschetste opgaven.

### *Van verleden naar heden*

Ondanks de grote veranderingen die Noord-Nederland in de loop van de eeuwen heeft ondergaan is de natuurlijke hoofdstructuur nog heel herkenbaar. Deze structuur wordt bepaald door de hoger gelegen zandgronden van het Drents Plateau, de lager gelegen schil van klei- en veengebieden en, buitendijks, het IJsselmeer, het Waddengebied en het Eems-Dollard-estuarium.

De drijvende kracht in het ontstaan van het landschap is klimaatverandering. In de voorlaatste ijstijd (het Saalien) worden er stuwwallen, zoals de Hondsrug, gevormd en in de laatste ijstijd (het Weichselien) worden op grote schaal dekzanden afgezet. Onder invloed van een wisselende zeespiegel en overstromingen vindt aanslibbing plaats. Ook treedt op grote schaal veenvorming op: laagveen dat ontstaat onder de waterspiegel uit vergane plantenresten en het hoogveen dat boven de waterspiegel groeit uit veenmossen.

De mens heeft het landschap bewoonbaar gemaakt en is het gaan benutten voor energie- en voedselproductie.

Aanvankelijk beschermt hij zich tegen het water door het opwerpen van wierden/terpen, later door de aanleg van dijken. Hierdoor is in de loop der eeuwen de kustlijn zeer sterk verkort, voor het laatst door de afsluiting van het Lauwersmeer in 1969. De afwatering vindt aanvankelijk op natuurlijke wijze plaats, later met behulp van sluizen en gemalen. Voor de verdediging worden vestingen (bijvoorbeeld Bourtange) en schansen aangelegd en worden mogelijkheden gecreëerd om gebieden te inunderen.

Aanvankelijk voorziet de mens in zijn energiebehoefte door houtwinning. Vanaf de 11<sup>de</sup> eeuw komt de turf als brandstof op. Door het afgraven van laagveengebieden ontstaan meren en plassen zoals de Friese Meren. Voor de winning van (hoog)veen, om in de energiebehoefte te voorzien van het Westen van het land, is een omvangrijk kanalennetwerk onder andere in de Veenkoloniën aangelegd. De afgegraven veengebieden (dalgronden) worden vervolgens in gebruik genomen voor de landbouw. Nadat de turfwinning heeft plaatsgemaakt voor steenkoolwinning en -import, wordt er olie bij Schoonebeek en gas in Slochteren ontdekt. Hierdoor breekt er een nieuw periode van energieproductie aan. Noord-Nederland ontwikkelt zich zelfs tot het centrum van de gaslevering aan Europa. Daarvoor wordt een omvangrijk stelsel van ondergrondse buisleidingen aangelegd. Voor de levering van elektriciteit worden energiecentrales gebouwd en een stelsel van hoogspanningsleidingen uitgerold. Ten slotte blijkt de ondergrond ook nog zout en magnesiumoxide te bevatten. Het benutten van al deze bodemschatten heeft echter een schaduwkant in de vorm van bodemdaling.

Naast de energieproductie is de voedselproductie sterk van invloed op de ontwikkeling van het landschap. In de Nieuwe Steentijd vestigen jagende en vissende nomaden zich geleidelijk permanent als boer. Met name vanaf de tweede helft van de 19<sup>de</sup> eeuw verandert het landschap aanzienlijk door een sterke rationalisering van het grondgebruik. Veel terpen worden afgegraven en benut voor bemesting. De uitvinding van het kunstmest verandert de landbouw fundamenteel. "Woeste gronden" worden ontgonnen, ruilverkavelingen uitgevoerd en beken "genormaliseerd". Dit alles vormt de grondslag voor een landbouw die meer en meer gekenmerkt wordt door grootschaligheid en waarin vooral het melkvee- en het akkerbouw-cluster met vooral aardappelen en suiker van belang zijn. Uit de agrarische productie ontwikkelt zich uiteindelijk een ultramoderne agribusiness.

De bewoningsstructuur heeft zich in de loop van de eeuwen ontwikkeld, mede vanuit de natuurlijke situatie en bestuurlijke verhoudingen.

In Groningen weet de stad Groningen zich een dominante positie te verwerven ten opzichte van het ommeland en ontwikkelt zij zich tot een belangrijk centrum voor handel in agrarische goederen. Als Hanzestad maakt de stad deel uit van een internationaal handelsnetwerk. Begin 17<sup>de</sup> eeuw wordt in Groningen een universiteit gesticht. In de 20<sup>ste</sup> eeuw groeit de stad uit tot een stedelijk netwerk van nationaal belang.

Fryslân kent een fijnmazig netwerk van (elf) steden en dorpen, met Leeuwarden als bestuurlijk centrum, eerst als zetel van de stadhouder, later als provinciehoofdstad. Leeuwarden heeft zich vanuit deze historische positie verder ontwikkeld tot centrum voor onder andere dienstverlening, (medische) zorg, onderwijs en specifieke kennisdiensten. In de 20<sup>ste</sup> eeuw ontwikkelen daarnaast ook Heerenveen, Drachten en Sneek zich, mede dankzij de aanleg van de A7.

Drenthe kent al heel lang bewoning, aanvankelijk vooral op de Hondsrug. Lange tijd is sprake van gemeenschappelijk grondbezit met een bijbehorend bestuurlijk stelsel (marken), met eigenlijk alleen Coevorden als stad. Assen ontwikkelt zich vanaf begin 19<sup>de</sup> eeuw als bestuurscentrum en later als provinciehoofdstad. In de 20<sup>ste</sup> eeuw groeit Emmen uit tot een industriestad van formaat.

In de 20<sup>ste</sup> eeuw hebben de industrialisering en de verstedelijking het stedelijk landschap aanmerkelijk veranderd. Het aantal inwoners steeg fors, het ruimtebeslag van steden en dorpen nam sterk toe. Er werden spoorlijnen en wegen aangelegd. De Afsluitdijk werd aangelegd als bescherming tegen de zee, maar gaf ook een nieuwe verbinding met Noord-Holland.

## 2. NOORD-NEDERLAND IN VERANDERING

### 2.1. Het Noorden: uniek in Nederland

Om met wat cijfers te beginnen. Noord-Nederland omvat Drenthe, Fryslân en Groningen en telt 1,7 miljoen inwoners. Dat komt overeen met een tiende van de Nederlandse bevolking, terwijl Noord-Nederland maar liefst een kwart van de oppervlakte van Nederland beslaat. Tweederde van de mensen woont en werkt in de stedelijke gebieden. In het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen-Assen wonen bijna een half miljoen mensen en 1 miljoen mensen uit Noord-Nederland maakt regelmatig gebruik van de voorzieningen in vooral de stad Groningen.

Ook goed om te weten: De Nederlandse welvaart is voor een groot deel te danken aan de opbrengsten uit het aardgas uit Slochteren. Dit levert de schatkist jaarlijks €7 à 10 miljard op<sup>1</sup>. Inmiddels is Noord-Nederland een grote energieleverancier voor Nederland en Europa. Het gasbuisleidingennet voorziet in de distributie van het Slochter gas maar ook van het geïmporteerde gas uit Rusland en Noorwegen, dat in de Eemshaven aanlandt. Elektriciteit uit de centrales in de Eemshaven voorziet een groot deel van Nederland van stroom. Sterker nog, Nederland is al eeuwen aangewezen op noordelijke energie. Eerst de turf, daarna het gas, nu de stroom en straks de kennis van duurzame energie.

Kenmerkend is verder ook het agrarische karakter van Noord-Nederland. Het is een van de weinige gebieden waar grootschalige landbouw plaatsvindt op basis waarvan innovatieve producten de wereld over gaan.

Maar het échte kapitaal en het onderscheidende karakter zit in de ruimtelijke en economische kwaliteiten van het Noorden:

- In Noord-Nederland wordt geleefd in aantrekkelijke steden en dorpen, met hoogwaardige voorzieningen binnen handbereik, te midden van uniek bewaard gebleven natuurlijke- en cultuurlandschappen, waarbij het contrast tussen stad en platteland nog te beleven valt.
- In Noord-Nederland is water alom aanwezig. Naast de vele meren, beken, vaarten en kanalen, is Noord-Nederland omgeven door het water van het IJsselmeer, de Waddenzee - onlangs tot Werelderfgoed verheven - en de Dollard.
- In Noord-Nederland is een forse economische moderniseringsslag nodig. Op enkele terreinen is een groot kennispotentieel aanwezig dat cruciaal is voor duurzame ontwikkeling: energie, life sciences, water, agribusiness en sensorsysteemtechnologie.
- Noord-Nederland is via netwerken aangesloten op de economische kerngebieden van Europa (Randstad, Ruhrgebied en Hamburg/Bremen) en neemt deel aan de internationale economie.

Kortom: Noord-Nederland is een uniek en kwalitatief hoogwaardig gebied, gelegen binnen het krachtenveld van Europese kerngebieden, met een groot potentieel voor duurzame ontwikkeling.

#### **Ambitie**

De ambitie voor Noord-Nederland is de regio verder te ontwikkelen als een welvarend deel van Nederland op de as Amsterdam - Hamburg, waarin een moderne internationale kennis-economie in de dynamische stedelijke netwerken worden gecombineerd met de unieke kwaliteiten van de ruimte (natuur, landschappelijke diversiteit, cultuurhistorie en leefbare dorpen). Een duurzame ruimtelijke ontwikkeling biedt de kans om deze voor Nederland waardevolle kwaliteiten te behouden, te versterken én te benutten.

---

<sup>1</sup> P. Wierts en G. Schotten, De Nederlandse gasbaten en het begrotingsbeleid: theorie versus praktijk, uitgave van De Nederlandse Bank, 2008, pag. 13.

### *De ruimtelijk-economische strategie*

Door de regio is de - overigens door het rijk onderschreven - ruimtelijk-economische ontwikkelingsstrategie ontvouwd in "Kompas voor de Toekomst" (1998) en de "Strategische Agenda Noord-Nederland" (2005) met als inzet:

- dynamische kenniseconomie:
  - versterking van de economische sectorstructuur en bevordering van innovatie (zie par. 2.2.);
- sterke steden:
  - versterking van de ruimtelijk-economische structuur door het realiseren van enkele sterke stedelijke netwerken en economische kernzones, waar wonen, werken en voorzieningen worden gebundeld (zie par. 2.3.);
  - het verbinden van deze steden en kernzones met infrastructuur tot een stedelijke netwerk dat aansluiting vindt op nationale en internationale economische kerngebieden; het uitbouwen van deze netwerken tot een noordelijke ontwikkelingsas (zie par. 2.4.);
- vitaal platteland:
  - ruimte bieden aan landbouw, toerisme en verbreding van de plattelandseconomie in het landelijk gebied (zie par. 2.5.).

Deze strategie is de mal/contramal benadering genoemd. Het doel van deze ruimtelijk-economische ontwikkelingsstrategie is in de mal - de economische kernzones - wonen, werken en voorzieningen zoveel mogelijk te concentreren om de ijlheid van de verstedelijking en de economie tegen te gaan (benutten agglomeratievoordelen) en te voorkomen wordt dat de verstedelijking zich over het landelijk gebied gaat uitspreiden en daarmee het landschap aantast. Het landelijk gebied vormt de contramal: grote aaneengesloten open ruimtes die uniek zijn voor Nederland en plaats bieden aan natuur en landschap, landbouw, en toerisme en recreatie. Het contrast tussen steden en landelijk gebied, waarin Noord-Nederland zich van rest van Nederland onderscheidt, wordt daardoor bewaakt.

In het kader van de mal/contramalbenadering is in de economische kernzones ruimte geboden voor nieuwe bedrijventerreinen en nieuwe grootschalige woongebieden. Daarvoor zijn bij de steden plannen ontwikkeld, die nu allemaal in uitvoering zijn. Nieuwe grootschalige ontwikkelingen worden - wellicht met uitzondering van de Eemsdelta - voor de komende periode niet meer verwacht.

De visie op ontwikkeling van Noord-Nederland vanuit het concept van mal/contramal heeft gewerkt. Bundeling van verstedelijking blijft inzet van beleid. Het versterken van de kwaliteiten van het stedelijk en het landelijk gebied wordt echter belangrijker. Het bewaken van het kenmerkende onderscheid tussen stad en land laat onverlet dat we in de toekomst meer naar de verstedelijking van heel Noord-Nederland moeten kijken, naar samenhangende systemen van het landelijk gebied als geheel en naar versterkte wisselwerking tussen stedelijke netwerken en het landelijk gebied. De zgn. lagenbenadering uit de Nota Ruimte biedt hiervoor uitstekende mogelijkheden; hierop wordt nader ingegaan in hoofdstuk 3.

## 2.2. Naar een internationale kenniseconomie

### *Ruimtelijk-economisch beleid*

De economische situatie van Noord-Nederland was jarenlang reden voor het rijk en later ook voor de Europese Unie om een regionaal-economisch beleid te voeren. Met name de onrust in Oost-Groningen eind jaren '60 werkte hierin katalyserend. Vooral in de jaren '70 werd het instrumentarium voor de stimulering van de regionaal-economische ontwikkeling sterk uitgebreid. Kenmerkend voor de toen gekozen aanpak was integraliteit, onder meer tot uitdrukking komend in het Integraal Structuurplan Noorden des Lands. In de jaren '80 werd het stimuleringsbeleid verengd tot een louter economisch stimuleringsbeleid. Binnen dit beleid was zowel sprake van voorwaardenscheppende projecten (bijv. bedrijventerreinen) als projecten gericht op directe stimulering van de marktsector.

Een belangrijke mijlpaal in de ontwikkeling van het ruimtelijk-economisch beleid was het zgn. Langmanakkoord uit 1998. Dit akkoord tussen rijk en regio omvatte een scala aan afspraken op een breed terrein (o.a. economie, Europese fondsen, rijksdiensten en infrastructuur, waaronder de aanleg van de Zuiderzeelijn). Het hoofddoel van het Langmanakkoord was het wegwerken van het zgn. faseverschil<sup>1</sup>.

### *Werkgelegenheid, sectorstructuur en innovatie*

De werkgelegenheid is de afgelopen jaren in het Noorden sterker gegroeid dan in de rest van Nederland, waardoor het Noorden zijn achterstandspositie aan het inlopen is. Het faseverschil - het aantal extra banen dat Noord-Nederland nodig heeft om de netto participatiegraad van Nederland te evenaren – neemt af. Desondanks is er nog altijd sprake van een hogere werkloosheid.

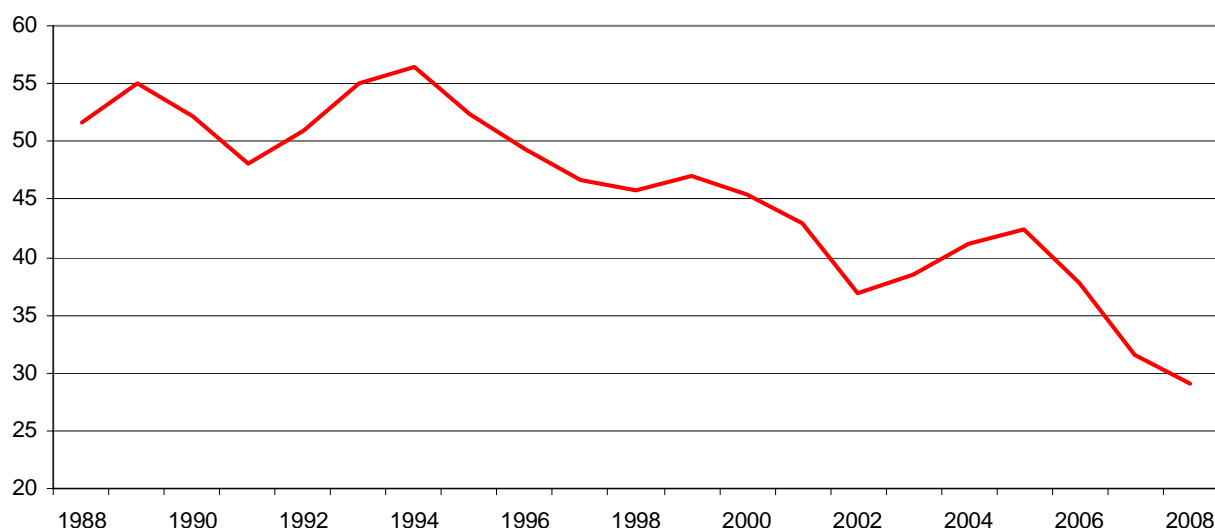
De sectorstructuur in Noord-Nederland wijkt af van die van Nederland als geheel. Naast de oververtegenwoordiging van landbouw en industrie is opmerkelijk is dat in Noord-Nederland de welzijns- en gezondheidszorg de grootste werkgever is. Over een wat langere periode bezien gaat de noordelijke sectorstructuur steeds meer lijken op die van de rest van Nederland.

Zorgelijk is ten slotte de te geringe mate van stuwendheid en innoverend vermogen van de noordelijke economie. Het aandeel van de uitgaven voor onderzoek en ontwikkeling (R&D) in het bruto regionaal product en de scholingsgraad van de beroepsbevolking blijven behoorlijk achter bij het nationale niveau. Er ligt daardoor een dubbel zware opgave om het innoverend vermogen van het noordelijk bedrijfsleven te versterken.

---

<sup>1</sup> Het faseverschil is het aantal extra banen dat Noord-Nederland nodig heeft om de netto participatiegraad van Nederland te evenaren.

## Ontwikkeling faseverschil<sup>1</sup>



## Werkzame personen naar sector<sup>2</sup>

	1998				2008				Ontwikkeling 1998-2008				
	Nederland		Noord-Nederland		Nederland		Noord-Nederland		Nederland		Noord-Nederland		
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	in % van Nederland					
(abs. x 1.000)													
Landbouw, visserij, jacht en bosbouw	315	4,6	46	7,0	258	3,3	41	5,3	15,8	-17,0			-11,0
Winning van delfstoffen	9	0,1	5	0,8	6	0,1	3	0,4	47,6	-30,1			-45,3
Industrie	1.023	14,9	106	15,9	916	11,5	101	13,0	11,0	-10,5			-4,5
Productie en distributie van elektriciteit, aardgas en water	37	0,5	4	0,6	31	0,4	4	0,6	13,7	-14,3			17,5
Bouwnijverheid	457	6,6	49	7,4	515	6,5	52	6,8	10,2	12,7			6,1
Reparatie van consumenten-artikelen en handel	1.261	18,4	111	16,6	1.424	17,9	125	16,2	8,8	12,9			13,2
Horeca	281	4,1	27	4,1	335	4,2	32	4,2	9,6	19,2			19,3
Vervoer, opslag en communicatie	438	6,4	34	5,1	495	6,2	37	4,8	7,5	12,9			9,5
Financiële instellingen	241	3,5	20	3,0	256	3,2	19	2,4	7,3	6,3			-4,2
Zakelijke dienstverlening/verhuur, handel onroerend goed	859	12,5	60	9,0	1.225	15,4	94	12,2	7,7	42,6			57,7
Openbaar bestuur, overheid	410	6,0	39	5,8	448	5,6	44	5,7	9,9	9,4			14,6
Onderwijs	405	5,9	45	6,8	502	6,3	53	6,9	10,5	24,1			16,7
Gezondheids-, welzijnszorg	853	12,4	95	14,3	1.189	14,9	134	17,3	11,2	39,4			40,6
Milieudienstverlening, cultuur, recreatie, overige dienstverlening	279	4,1	25	3,7	367	4,6	33	4,2	8,9	31,4			33,1
Totaal	6.869	100	665	100	7.976	100	773	100	9,7	16,1			16,3

## Innovatiegraad<sup>2</sup>

	Onderwijsniveau beroepsbevolking 2008				R&D-uitgaven in % bruto nationaal/regionaal product 2003		
	Laag	Middelbaar	Hoog	Totaal	Universiteiten	Bedrijven en researchinstellingen	Totaal
Nederland	23,9%	43,7%	32,4%	100%	0,49	1,26	1,76
Noord-Nederland	24,6%	48,4%	26,9%	100%	0,49	0,67	1,16

<sup>1</sup> Bron: Noordelijke Arbeidsmarkt Verkenning 2009

<sup>2</sup> Bron: CBS



### ***Kenniseconomie***

Met het uitkomen van de nota Pieken in de Delta (2004) wordt het beleid van het ministerie van Economische Zaken verder toegespitst op vrijwel uitsluitend marktsectorstimulering en meer in het bijzonder op innovatie.

De opgave is om de bijdrage van Noord-Nederland aan de nationale economie te vergroten, door de omschakeling naar een meer kennisgerichte economie te bevorderen en aldus de werkgelegenheid te vergroten. Dat gebeurt langs de volgende drie lijnen:

- Het uitbouwen van de economische pieken van nationaal belang. Een piek is een cluster van bedrijvigheid en kennis dat van (inter-)nationale betekenis is of kan worden en dat zich onderscheidt door focus en massa. Het gaat hierbij voor Noord-Nederland om de sectoren energie, water, agribusiness, life sciences en om de breed toepasbare sensor-systeemtechnologie.
- Het bewerkstelligen van een transitie naar een meer kennisintensief en innovatief bedrijfsleven in regionaal belangrijke sectoren (toerisme, chemie, metaal en scheepsbouw).
- Het realiseren van een algehele transitie naar een meer hoogwaardige, kennisintensieve economie door middel van een op Noord-Nederland toegespitst innovatiebeleid voor het MKB. Het gaat daarbij om het vergroten van het innoverende vermogen en het vermogen tot valorisatie van kennis, het stimuleren van de export en het verhogen van het opleidingsniveau van de aanwezige en potentiële beroepsbevolking.

Dit primair op innovatie gerichte beleid krijgt vorm in het kader van economische programma's als Pieken in de Delta / Koers Noord en het Operationeel Programma EFRO 2007 - 2013. Op het terrein van het onderwijs zijn de opgaven nader gepreciseerd in de Kennisinvesteringsagenda Noord-Nederland.

### ***Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn***

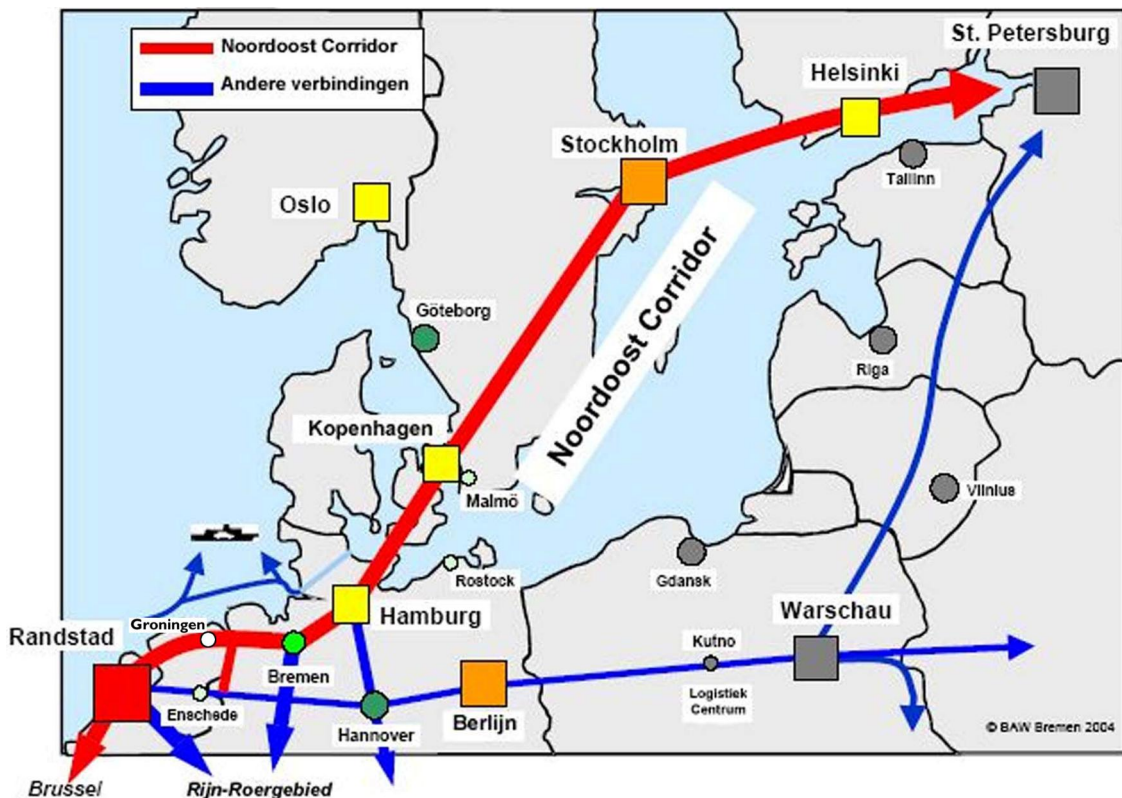
In het Langmanakkoord uit 1998 was de aanleg van een snelle spoorverbinding Zuiderzeelijn afgesproken. Het kabinet kwam echter in 2007 tot de conclusie dat een Zuiderzeelijn in de vorm van een Hogesnelheidstrein (HST) niet verantwoord is te exploiteren en dat het ruimtelijk-economisch structurerend rendement van een HST te beperkt is. In plaats daarvan koos het kabinet voor een alternatief samenhangend pakket (Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn - RSP). De hoofddoelstellingen voor dit alternatieve pakket zijn ten opzichte van het Langmanakkoord ongewijzigd en luiden als volgt:

- het versterken van de meest kansrijke economische clusters;
- het concentreren van economische ontwikkeling en verstedelijking;
- het stimuleren van innovatie, kennis en ondernemerschap;
- het verbeteren van de bereikbaarheid, zowel binnen de regio als van Noord-Nederland met de rest van Nederland.

De afspraken tussen rijk en regio over de opzet, invulling en uitvoering van het RSP zijn in 2008 vastgelegd in een convenant. Het RSP (looptijd tot en met 2020) bestaat uit twee delen, namelijk een ruimtelijk-economisch programma en een bereikbaarheidsprogramma.

### ***Internationalisering***

Om de gewenste ontwikkeling naar een welvarende regio te realiseren is het nodig om de internationale positie van de noordelijke kenniseconomie te versterken. Dit geldt in het bijzonder voor de nationaal onderscheidende pieken, maar bijvoorbeeld ook voor het toerisme en het hoger onderwijs. Een belangrijke deel van deze opgave ligt in het versterken van de onderlinge internationale contacten, om participatie in relevante internationale netwerken te bevorderen.



In de Nota Ruimte wordt Noord-Nederland gepositioneerd als schakel tussen de Randstad en Noordoost-Europa. De economische ontwikkeling van de voormalige Oostbloklanden leidt tot sterkere relaties met deze landen. Bovendien sluiten de economisch sterke sectoren in Noord-Nederland (energie, water, sensortechnologie) goed aan bij met name de economische structuur van Scandinavië. Bevordering van contacten op het terrein van cultuur, onderwijs en economie zijn van wederzijds belang. Deze factoren en inspanningen bevorderen het ontstaan van de zgn. Noordelijke Ontwikkelingsas.

Ruimtelijk gezien is het versterken van de internationale positie van Noord-Nederland mogelijk door het verbeteren van de fysieke internationale bereikbaarheid over weg, water en spoor en door de lucht; dit geheel vormt de fysieke "backbone" van de noordelijke ontwikkelingsas. Hiervoor wordt internationaal samengewerkt binnen de Eems-Dollard-Regio (EDR), de Neue Hanze Interregio (NHI) onder het verbindende thema Nordconnect.

## 2.3. Het stedelijke netwerk

### *Bundeling in stedelijke netwerken en economische kernzones*

Overal ter wereld is een trek naar de stad te zien. In West-Europa en Nederland ontwikkelen zich stedelijke netwerken, die in samenhang met (inter-)nationale infrastructuurnetwerken, (inter-)nationale corridors vormen. Ook in Noord-Nederland ontwikkelen zich netwerken van steden langs de hoofdinfrastructuur, terwijl de bevolking in de omliggende gebieden krimpt. Het wonen en werken concentreert zich daarmee vooral in en nabij de stedelijke concentraties.

De ontwikkeling van een sterke en internationaal concurrerende noordelijke economie is gebaat bij deze bundeling van economische activiteiten en het realiseren van aantrekkelijke stedelijke netwerken waarin de kenniseconomie tot bloei kan komen. Het concentreren van wonen, werken en voorzieningen in de stedelijke netwerken en kernzones leidt tot agglomeratie-effecten. (Het moment dat een door te sterke concentratie deze voordelen omslaan in nadelen, zoals in het Westen van het land, is in Noord-Nederland nog lang niet bereikt). Door deze concentratie kan Noord-Nederland voorzieningen van hoge kwaliteit bieden op het gebied van onderwijs, cultuur, zorg en welzijn.

Meer dan tweederde van de economische activiteiten en de werkgelegenheid concentreert zich inmiddels in vier stedelijke netwerken, te weten:

- het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen;  
Dit stedelijk netwerk vormt de belangrijkste concentratie in Noord-Nederland, herbergt eenderde van de bevolking en van de werkgelegenheid van geheel Noord-Nederland en vervult een verzorgingsfunctie voor een geografisch omvangrijk gebied. Groningen en Assen, met een ondersteunende rol van de kernen Leek, Roden en Hoogezand-Sappemeer, vormen de basis van het netwerk.
- het stedelijk netwerk Fryslân (A7-zone / Westergozone);  
Dit stedelijk netwerk omvat de vijf steden die aan hoofdinfrastructuur en binnen de economische kernzones liggen: Leeuwarden, Drachten, Heerenveen en Sneek en daarop aanhakend de havenstad Harlingen. Leeuwarden heeft daarbinnen als tweede hoofdstad van Noord-Nederland een specifieke positie. Het stedelijk netwerk vervult een belangrijke (boven-)regionale verzorgingsfunctie.
- het regionaal stedelijk netwerk Zuid-Drenthe;  
Binnen dit grotere stedelijk netwerk fungeert de Stadsregio Emmen met meer dan 170.000 inwoners, met Emmen als centrumstad en Coevorden als streekcentrum. Dit netwerk vervult een grote rol voor vestiging van grootschalige bedrijvigheid en herbergt het Noorder Dierenpark als toeristische trekpleister van formaat.
- de Eemsdelta;  
De Eemsdelta omvat vier gemeenten, met de Eemshaven en het havencomplex in Delfzijl als mainport in Noord-Nederland, met een grote rol voor de nationale energieproductie en in trek bij energiegerelateerde bedrijvigheid.

De stedelijke netwerken ontwikkelen zich verschillend. Het doel is om elkaars kracht te versterken in plaats van elkaar onderling te beconcurreren: complementaire stedelijke netwerken. Een goede onderlinge bereikbaarheid van de netwerken is daarvoor essentieel, evenals een goede aansluiting op de kerngebieden buiten Noord-Nederland.

#### ***Ontwikkelingsopgave voor de stedelijke netwerken***

Om de kenniseconomie in de stedelijke netwerken tot bloei te laten komen worden daarvoor in het fysieke domein de ruimtelijke voorwaarden geschapen met:

- *Het ontwikkelen van een wervend vestigingsmilieu met toplocaties voor kennisintensieve activiteiten rond kennisinstellingen op de stedelijke knopen van hoofdinfrastructuur en OV.*

Voor ontwikkeling van de belangrijke noordelijke kennisclusters en met het oog op het vasthouden van hoog opgeleiden in Noord-Nederland worden startersfaciliteiten en bedrijfshuisvestingsmogelijkheden voor kennisgeoriënteerde bedrijven in de nabijheid van de kennisinstellingen geboden. Stationslocaties en andere vervoersknooppunten worden, ook met het oog op de mobieler wordende samenleving, ingericht als de ruimten met een hoge gebruiks- en belevingswaarde en voor het huisvesten van dienstverlenende bedrijven (kantoorfuncties, waaronder semi-overheidsdiensten), publieke voorzieningen, detailhandel en hoogwaardige wonen. Daarvoor zijn veelal ingrijpende maatregelen nodig van grondsanering, aanpassing infrastructuur en aansluiting op het stedelijk systeem.

- *Het creëren van een attractief woonmilieu door het bieden van een breed spectrum van stedelijke en recreatieve woonlocaties en culturele voorzieningen.*

De kwaliteit van de leefomgeving wordt steeds belangrijker voor woonconsumenten. Naast aantrekkelijke duurzame woonmilieus gaat het daarbij om voorzieningen, bereikbaarheid, kwalitatief groen en blauw en recreatiemogelijkheden. Om verschillende doelgroepen en met name de midden- en hogere inkomens aan de stad te binden is het noodzakelijk gedifferentieerde woonmilieus te kunnen aanbieden. De aantrekkelijkheid van het wonen in de stad neemt toe als de inwoners, afhankelijk van hun levensfase en 'lifestyle', hun eigen woonomgeving kunnen kiezen; in de stad, aan de rand van de stad met veel groen en water, of in de directe omgeving van de stad in een dorpse setting.

De belangrijkste kwalitatieve opgave voor de komende 15 jaar is de herstructurering van de naoorlogse woonmilieus (1945-1970). Mede in verband met de veranderende samenstelling van de bevolking (onder andere kleinere huishoudens en vergrijzing) gaat het daarbij met name om aanpassing van goedkope rijtjeswoningen, huurflats zonder lift en portiekwoningen. Het programma omvat grootschalige renovatie, transformatie en in voorkomende gevallen sloop en vervangende nieuwbouw., waarbij tegelijk de maatregelen worden genomen om te komen tot energiezuinigheid van wonen, opknappen van de woonomgeving, koppeling met zorg en sociale samenhang.

De aanwezigheid van goede voorzieningen op het gebied van onderwijs, recreatie, gezondheidszorg en een sprankelend cultureel klimaat dragen sterk bij aan de aantrekkelijkheid van het woonklimaat. Stedelijke voorzieningen, cultuur, onderwijs, monumenten en musea maken dat binnensteden veel mensen aantrekken en zodoende van grote economische betekenis zijn. De functie van de binnenstad als koop- en uitgaanscentrum behoeft voortdurend vernieuwing en versterking. Het in stand houden van cultuurhistorische waarden is daarbij een constante zorg.

Voor de verdere ontwikkeling van creatieve milieus in Noord-Nederland - milieus waarin het draait om creativiteit, kennis, vaardigheden en talenten - is het van belang om de culturele infrastructuur te versterken. Er ontstaan win-winsituaties wanneer het lukt om formele en informele netwerken van kunst, wetenschap en bedrijfsleven verder te ontwikkelen.

- *Het op tijd en in voldoende mate beschikbaar hebben van op de vestigingseisen van bedrijven afgestemde locaties.*

Noord-Nederland biedt relatief nog veel mogelijkheden voor nieuwe, waaronder ook ruimteveragende, economische activiteiten. In de afgelopen jaren zijn met behulp van het economisch stimuleringsbeleid veel bedrijventerreinen aangelegd, geconcentreerd rond de stedelijke netwerken en economische kernzones. In de komende periode ligt de nadruk op het versterken van bestaande bedrijventerreinen waarbij het dan gaat om revitalisering, herprofilering, transformatie en parkmanagement. Rijk en regio hebben onlangs afspraken gemaakt over een versnelde aanpak van verouderde bedrijventerreinen in aansluiting op het nationale programma Mooi Nederland en het convenant bedrijventerreinen 2010-2020.

Mede vanuit het beleid voor zorgvuldig ruimtegebruik, het tegengaan van verrommeling en het behoud van openheid van het landschap zal voor de toekomst terughoudendheid worden betracht bij ontwikkeling van nieuwe locaties door toepassing van de SER-ladder.

Samenvattend ligt de focus van de stedelijke netwerken in de komende jaren op herstructurering en transformatie van delen van de stedelijke ruimte (bestaand bebouwd gebied) tot aantrekkelijke plekken om te wonen, te werken en te leven. Multifunctionaliteit van het ruimtegebruik, ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en levendigheid zijn daarbij de sleutelbegrippen.

### *Leefbaar wonen buiten de stedelijke netwerken*

Een aanzienlijk deel van de bevolking van Noord-Nederland woont buiten de stedelijke netwerken in kleinere steden, dorpen, gehuchten en boerderijen. Vroeger was de agrarische sector de economische drager van het landelijk gebied, maar deze sector is arbeidsextensief geworden. Slechts een deel van de mensen dat er woont, heeft nog een bestaan in de landbouw of daarmee verbonden bedrijfsactiviteiten. In ruimtelijk opzicht is de landbouw nog wel steeds de bepalende sector in het landelijk gebied.

In de afgelopen decennia is de werkgelegenheid in het landelijk gebied behoorlijk afgenomen. Veel industriële bedrijven hebben het moeten afleggen in de mondiale concurrentie. Dat heeft er toe geleid dat er sinds de jaren '60 van de vorige eeuw hoge werkloosheid is geweest. De mensen die kansen hadden trokken weg naar steden of naar het Westen van het land. De daling van bevolking, en de schaalvergroting in de voorzieningen hebben er toe geleid dat de leefbaarheid onder druk kwam te staan.

Tegelijk kent het platteland ook haar eigen dynamiek. Er worden veel nieuwe bedrijfsactiviteiten gestart, bijvoorbeeld in vrijkomende boerderijen. Het vrij wonen trekt mensen die deze leefstijl aanspreekt. Veel van de mensen die er wonen hebben ook een binding met de steden; ze werken er of maken er gebruik van voorzieningen.

Het beleid is er opgericht om het platteland vitaal te houden door nieuwe economische dragers te ontwikkelen, zoals verbreding van de landbouw, toerisme en recreatie, kleinschalige bedrijvigheid en landelijk wonen en door voorzieningen op maat te ontwikkelen voor hen die van diensten in het gebied afhankelijk zijn.

## **2.4. Mobiliteit**

Noord-Nederland kent een grofmazige hoofdinfrastructuur, zowel op het spoor, de vaarwegen als op de weg. De A6-A7 en de A28-A37 zijn de twee belangrijke hoofdtransportassen voor wegvervoer. Deze assen verbinden de kernzones in Noord-Nederland met de (inter-)nationale kerngebieden buiten de regio. Samen met de A32, de A/N31, de N33, de N34 en de N48 hebben deze wegen een belangrijke functie in het bereikbaar houden van de stedelijke netwerken, zowel onderling als ook vanuit het landelijk gebied. Vanwege de grofmazigheid van de hoofdinfrastructuur heeft het onderliggende wegennet van regionale hoofdwegen voor het landelijk gebied een belangrijke functie in de bereikbaarheid van de regio.

De spoordriehoek Zwolle - Groningen - Leeuwarden heeft een belangrijke rol in de interne en externe bereikbaarheid van de regio per spoor. Leeuwarden en Groningen zijn twee belangrijke knooppunten in het regionale spoorwegennet. Verder is de spoorlijn Emmen - Zwolle voor de regio belangrijk. Met de lijn Groningen - Winschoten - Leer - Bremen is er ook een spoorverbinding met Duitsland.

Zowel voor de bereikbaarheid binnen stedelijke netwerken als ook voor het landelijk gebied nemen het regionaal openbaar vervoer en voor de korte afstand met name de fiets een belangrijke plaats in.

Voor de bereikbaarheid over water vervult de hoofdvaarwegen Lemmer - Delfzijl en Meppel - Ramspol en de daaraan verbonden zijtakken en binnenhavens een belangrijke functie, samen met de (zee)havens Delfzijl, Eemshaven en Harlingen en de vaargeulen door de Waddenzee.

De luchthaven Groningen Airport Eelde vervult een belangrijke rol als het gaat om het bereikbaar zijn van de regio via de lucht. De geplande baanverlenging is een belangrijke voorwaarde om die functie te behouden en te versterken.



### **Mobiliteitsbeleid**

Het mobiliteitsbeleid is vooral gericht op het waarborgen van de bereikbaarheid van de economische kernzones onderling en vanuit het landelijk gebied. Daarnaast is ook het versterken van de positie van Noord-Nederland in (inter-)nationale netwerken van groot belang. Dit moet passen binnen een duurzame ontwikkeling. De veiligheid van het verkeer is daarbij van wezenlijk belang.

De bereikbaarheidsstrategie van Noord-Nederland hangt nauw samen met de kenmerken van het gebied. Kwaliteit op het hoofd- en onderliggend wegennet is nodig vanwege de relatief grote autoafhankelijkheid door de diffuse spreiding van de inwoners in de regio. Daarnaast is een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer (OV) nodig om stedelijke en regionale centra te verbinden en om de sterke stedelijke concentraties bereikbaar te houden.

Fietsgebruik draagt bij aan een duurzame mobiliteit. Goederenvervoer over water en over het spoor zijn alternatieven voor het vervoer over de weg.

Over de overschakeling op duurzame brandstoffen zijn afspraken gemaakt in het Energieakkoord Noord-Nederland, in de vorm van het 100.000 voertuigenplan.

In de Nota Mobiliteit is verwoord welke ambities rijk en regio hebben voor de kwaliteit van het mobiliteitssysteem in Nederland. Deze ambities, die door middel van streefwaarden voor de deur-tot-deur bereikbaarheid zijn vormgegeven, gelden vanzelfsprekend ook voor Noord-Nederland. In 2006 is in de Netwerkanalyses Groningen-Assen, Leeuwarden/Westergozone-A7-zone en Zuid-Drenthe onderzocht welke knelpunten zich voordoen op de deur-tot-deur bereikbaarheid binnen de betreffende regio's. Daarnaast is in het kader van de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses voor de weg, het spoor, de binnenvaart en het regionaal OV in 2007 gekeken welke knelpunten zich vanuit een landelijk perspectief/kader voordoen in de bereikbaarheid van Noord-Nederland. Op grond van deze analyses is een aantal maatregelen getroffen die de bereikbaarheid van Noord-Nederland moeten verbeteren.

Samen met het rijk zetten de betreffende stedelijke netwerken in op een integraal maatregelenpakket voor de auto, het openbaar vervoer, de fiets en het goederenvervoer.

## *Mobiliteitsladder*

Met de motie Cramer (TK 37 700A, nr. 105) wordt de regering verzocht de mobiliteitsladder mede als leidraad te gebruiken voor de opbouw en de inhoud van de gebiedsagenda's, per gebiedsagenda aan te geven op welke wijze de stappen uit de mobiliteitsladder zijn doorlopen en hoe de uitkomsten van deze stappen zich tot elkaar verhouden.

In reactie op de motie heeft de minister van Verkeer en Waterstaat aangegeven dat voor mobiliteitsvraagstukken de mobiliteitsladder het uitgangspunt is. De manier waarop de mobiliteitsladder in de oplossingsrichtingen en projecten wordt toegepast is afhankelijk van het probleem of de opgave die voorligt. De mobiliteitsladder wordt in alle gevallen toegepast, maar kent geen in beton gegoten hiërarchie. Wel is het zo dat bij het bepalen van oplossingsrichtingen voor mobiliteitsvraagstukken alle zeven onderdelen van de ladder serieus moeten zijn bekeken. In de verkenning zal aangegeven worden of en in hoeverre de zeven onderdelen van de mobiliteitsladder bij kunnen dragen aan een mogelijk antwoord op de in de gebiedsagenda geschetste opgave. Dit hangt af van het type verkenning (gebiedsgericht dan wel sectoraal).

Overigens is in het kader van de netwerkanalyses is in 2006 het grootste deel van de mobiliteitsprojecten in Noord-Nederland getoetst aan de mobiliteitsladder.

De Gebiedsagenda Noord-Nederland is dus een verdere stap in de toepassing van de mobiliteitsladder.

## *Uitvoering*

Het RSP-bereikbaarheidsprogramma betekent een impuls voor de uitvoering van een aanzienlijk aantal projecten. Zo zijn er afspraken gemaakt over de aanpak van de A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (fase 2), het verbeteren van de bereikbaarheid van Leeuwarden en Assen en het nemen van diverse maatregelen op het gebied van openbaar vervoer (spoor (onder andere partiële uitbreiding Leeuwarden - Groningen) en regionaal OV (onder andere Kolibri)).

Ook de aanpak van de A6/A7 Knooppunt Joure en de N31 Harlingen wordt mogelijk gemaakt door het RSP. Daarnaast heeft Noord-Nederland de volgende indicatieve lijst van projecten opgesteld in het kader van het RSP: Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Emmen-centrum; Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Groningen Centrale Zone; Bereikbaarheid gebiedsontwikkeling Heerenveen; Bereikbaarheid Lauwersmeergebied; Bereikbaarheid Veenkoloniën; Spoorlijn Heerenveen - Drachten - Groningen; Spoorlijn Zwolle - Coevorden/Emmen; Kolibri 'overig' en Gebiedsontwikkeling Noordoost-Fryslân/Centrale as.

Naar aanleiding van de Netwerkanalyses zijn afspraken gemaakt over korte termijnmaatregelen ter verbetering van de bereikbaarheid van de regio Groningen -Assen, de regio Leeuwarden en Zuid-Drenthe via de verschillende modaliteiten. Met betrekking tot A7 Zuidelijke Ringweg Groningen (fase 2), de N31 Leeuwarden, de N33 Assen - Zuidbroek, de A7 Rondweg Sneek, de aanpak van de vaarweg Lemmer - Delfzijl en de verruiming van de vaarweg Eemshaven - Noordzee zijn er afspraken gemaakt in het kader van het MIRT. Met de gebiedsgerichte uitwerking van de MobiliteitsAanpak wordt voor Noord-Nederland ingezet op een aantal extra maatregelen op de weg (benuttingsmaatregelen Zuidelijke Ringweg Groningen), de binnenvaart (quick wins vaarwegen en binnenhavens) en in het OV (decentrale spoordiensten en OV-pakket Groningen-Assen).

Met de uitvoering van bovengenoemde maatregelen wordt een groot deel van de knelpunten zoals die destijds zijn benoemd in het kader van de netwerkanalyses, de LMCA en de Nota Mobiliteit opgelost.

De infrastructuurprojecten zijn veelal essentiële onderdelen van gebiedsontwikkelingen. In het nog op te stellen projectenoverzicht bij deze Gebiedsagenda zullen deze samenhangen in beeld gebracht worden.

### *Verdere opgaven*

Met de MobiliteitsAanpak (2008) heeft het rijk een hogere bereikbaarheidsambitie voor 2028 geagendeerd. Door middel van 10 concepten wordt het mobiliteitssysteem van de toekomst vorm gegeven. Dit systeem bestaat uit kwalitatief hoogwaardige internationale verbindingen, een robuust netwerk van infrastructuur, knoop- en overstappunten aan de randen van de grotere steden, een OV-systeem in de grotere steden met een spinnenwebachtige structuur, hoofdfrequent spoorvervoer op de belangrijkste corridors in de Randstad, en goede reistijden naar de landsdelen. Daarnaast wordt de streefwaarde voor de doorstromingsnelheid op de hoofdverbindingssassen in de spits verhoogd van gemiddeld 66 naar 80 kilometer per uur (Nota Mobiliteit).

Van rijkszijde leiden de huidige berekeningen volgens de Landelijke Markt- en Capaciteits-Analyse (LMCA) tot het beeld dat er tot 2020 op het gebied van de wegbereikbaarheid in Noord-Nederland geen nieuwe nationale opgaven liggen. Ook de bereikbaarheid per spoor wordt met het huidige programma hoofdfrequent spoor en de RSP-maatregelen zodanig verbeterd, dat hier geen nieuwe opgaven worden voorzien. Op het gebied van het regionaal openbaar vervoer en de ontwikkeling van knooppunten is het mogelijk dat er nieuwe opgaven worden gedefinieerd. Dit wordt door het rijk samen met de regio verkend in de Visie Regionaal OV, die in het voorjaar 2010 gereed zal zijn. Indien daar aanleiding toe is, zullen de resultaten daarvan in de volgende gebiedsagenda landen.

Onderzoeken vinden plaats naar huidige en toekomstige knelpunten op de A7 en op de spoordriehoek Zwolle - Groningen - Leeuwarden. Op basis van de resultaten hiervan kunnen in 2010 conclusies worden getrokken.

In de in 2010 uit te voeren Nationale Markt- en CapaciteitsAnalyse (NMCA) werken rijk, provincies en stadsregio's samen aan een analyse van het gebied, met oog voor de kenmerken ervan én voor het nationale belang. De analyse wordt niet per sector (weg, OV, vaarwegen en binnenhavens) uitgevoerd, maar integraal. Een analyse van de internationale bereikbaarheid moet er deel van uitmaken, vooral de kwaliteit van de achterlandverbindingen van de beide mainports en de overige zee- en luchthavens. Daarnaast worden internationale ontwikkelingen, zoals de Trans-Europese Netwerken (TEN), in de analyse betrokken. Voor de vaarwegen en binnenhavens kan gedacht worden aan gebiedsgerichte ontwikkelingsafspraken tussen rijk, decentrale overheden en regionaal toonaangevende verladers, terminals en andere logistieke partijen.

Voorts zijn enkele opgaven nog onderwerp van bespreking tussen rijk en regio. Het gaat dan in de periode tot 2028 onder andere om de N33 Zuidbroek - Eemshaven, de weg- en spoorverbinding met Twente, de spoorlijn Groningen - Bremen en voor de langere termijn de spoorverbinding tussen Heerenveen en Lelystad. De spoorlijn Groningen - Bremen is al onderwerp van gesprek tussen rijk en regio en wordt in het kader van het onderzoek naar grensoverschrijdend personenspoorvervoer meegenomen. Daarnaast vormen de kruisingen van landverkeer- en waterverkeer een aandachtspunt bij de verbetering en intensivering van infrastructuur, vooral in samenhang met de wens van de regio om het recreatievaart te stimuleren. Dit speelt in ieder geval bij de spoorlijn Leeuwarden - Zwolle.

Ten slotte vraagt de problematiek van het landbouwverkeer (schaalvergroting van voertuigen, verkeersonveiligheid) om een samenhangende aanpak. Onderdelen hiervan zijn de regelgeving en de ontwikkeling van landbouwroutes.



## 2.5. Het landelijk gebied

Het landelijk gebied in Noord-Nederland wordt ook wel aangeduid als de Noorderruimte. De Noorderruimte is wat Noord-Nederland onderscheidt. Waarden als rust, ruimte, horizon, schone lucht, duisternis en groen staan in andere regio's in Nederland onder druk of zijn al verdwenen. Noord-Nederland is nog gaaf, schoon, rustig en redelijk vrij van lichtvervuiling.

Het gebied is bovendien rijk aan groot- en kleinschalige natuur-, cultuurhistorische en landschapselementen, die vaak een grote ruimtelijke en historische waarden vertegenwoordigen en waaraan hun ontstaansgeschiedenis nog goed af te lezen valt. Onder andere kent dit gebied een stelsel van kanalen, vaarten en meren dat uniek is in zijn omvang.

De Noorderruimte maakt duurzame, deels grootschalige en relatief extensieve landbouw mogelijk, draagt bij aan een hoogwaardig woonmilieu (voor het stedelijk gebied als "tuin") en vormt het startkapitaal voor de toeristische sector.

Natuur en landschap kennen een hoge verscheidenheid en zijn van nationale en soms zelfs van internationale betekenis. Behoud en de versterking van deze kwaliteiten zijn van meer dan regionaal belang.

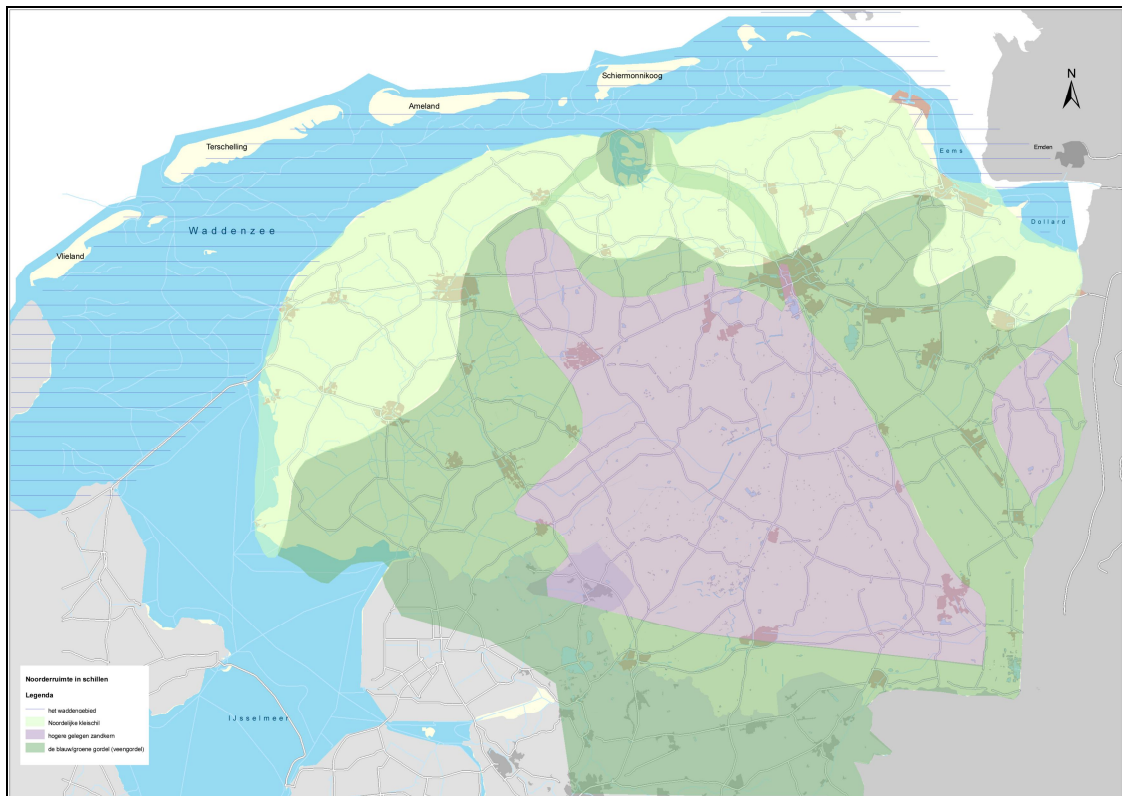
### *Noorderruimte in schillen*

Op basis van natuurlijke kenmerken zoals ontstaansgeschiedenis, bodemgesteldheid en waterhuishouding is de Noorderruimte van noord naar zuid als volgt in te delen:

- het Waddengebied  
Het Waddengebied bestaat uit het uniek open landschap van de Waddenzee, met de Waddeneilanden als kralen aan een ketting, als onderdeel van een waddenkust die zich uitstrekt van Noord-Holland tot Denemarken. Het is één van de grootste samenhangende getijdengebieden -met droogvallende platen en slikken- ter wereld, en heeft niet voor niets de status van Unesco werelderfgoed. Het gebied heeft een grote betekenis voor toerisme en recreatie.
- de noordelijke kleischil  
De Noordelijke kleischil grenst aan de kust, heeft een kenmerkend landschap van terpen en wierden en vervult een grote rol voor grootschalige landbouw.
- de blauw/groene gordel (veengordel)  
De blauw-groene gordel is de lager gelegen zone van Noord-Nederland van (voormalige) veengebieden rond het Drents Plateau, bevat een heel netwerk van vaarten, kanalen en meren, vormt een samenhangend netwerk van grote en internationaal belangrijke natuurgebieden en is van belang voor de landbouw en de vaarrecreatie. Alle stedelijke netwerken liggen in of grenzen aan deze gordel.
- de hoger gelegen zandkern  
De hoger gelegen zandkern wordt gevormd door het Drents Plateau, de Friese uitlopers daarvan en Westerwolde. Deze zandkern vormt de hydrologische bron voor Noord-Nederland.

### *Water*

De hoger gelegen zandkern, een veengordel daaromheen en een noordelijke kleischil vormen een hydrologisch samenhangend geheel. De hoger gelegen zandkern vormt de hydrologische bron voor waterwinning in Noord-Nederland. Het Drentse beek- en kwelwater stroomt naar de veengordel. De aansluitende kleischil is deels weer afhankelijk voor haar watervoorziening van deze gordel. De verving in het verleden heeft geleid tot een uitgebreid kanalenstelsel en tot het ontstaan van vele meren (zoals de Friese Meren). Verder is het Noorden voor een belangrijk deel omgeven door het water van het IJsselmeer, de Waddenzee, de Noordzee en de Dollard. Het hele Noord-Nederlandse watersysteem kan worden gereguleerd dankzij aan- en afvoer van IJsselmeerwater.



Een groot deel van Noord-Nederland zou zonder adequate kustverdediging regelmatig onder water staan. Een aaneengesloten dijk langs het IJsselmeer en de Waddenkust beschermt Noord-Nederland tegen overstroming, het laatst aangevuld met de Afsluitdijk en Lauwersmeerdijk. Bij een stijgende zeespiegel neemt het belang van een goede afwatering toe, en bij een temperatuurstijging ook een goede waterbuffering. De Afsluitdijk en de bijbehorende sluizencomplexen zijn toe aan een opknapbeurt. De dijk voldoet niet meer aan de veiligheidsnormen tegen overstromingen. In de gebiedsagenda voor het IJsselmeer wordt het project “Toekomst Afsluitdijk” opgenomen.

### Natuur

Het landelijk gebied in Noord-Nederland heeft nog veel oorspronkelijke natuurkwaliteit en potentie voor ontwikkeling ervan. Voorbeelden zijn de (weidse) aaneengesloten natte natuurgebieden, zoals het Eems-Dollardgebied, het Lauwersmeer, de Drentse beekdalen, de Friese meren en de Waddenzee. Om de biodiversiteit te behouden en waar mogelijk te herstellen zijn er wereldwijd afspraken gemaakt. In Nederland worden gebieden met bijzondere natuurkwaliteit onderling verbonden tot een Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

In Noord Nederland gaat het onder meer om:

- de grote wateren zoals het IJsselmeer en de Waddenzee,
- grote natuurgebieden als de Drentsche Aa, het Dwingelderveld, het Drents-Friese Wold, de Waddeneilanden, de Âlde Feanen en het Lauwersmeer.

De landbouwgebieden in de EHS bieden mogelijkheden voor agrarisch natuurbeheer (beheersgebieden). Ook kent Noord-Nederland een groot aantal natuurgebieden die aangewezen zijn als Natura 2000-gebieden. De provincies zijn primair verantwoordelijk voor de realisering van de EHS door gebieden aan te wijzen, in te richten en te zorgen voor behoud en/of toename van natuurkwaliteit.

## Landschap

Naast natuurgebieden kent Noord-Nederland vele gave cultuurlandschappen. Voorbeelden zijn het besloten landschap van de Friese Wouden en het Zuidelijk Westerkwartier (houtwallen en singels), het meer weidse Fries-Groningse terpen- en wierdengebied en het kleinschalige Drentse beek- en esdorpenlandschap. Ook de akkerbouwgebieden van het Oldambt en de ontginningskoloniën in Groningen en Drenthe zijn kenmerkend voor Noord-Nederland.

In het landschapsbeleid ligt de focus vooral bij het behouden en ontwikkelen van kwaliteit. De Nationale Landschappen fungeren als de visitekaartjes van het Nederlandse Landschap, waarvan er vier terug te vinden zijn in Noord-Nederland met hun specifieke kernkwaliteiten:

- Middag-Humsterland, met zijn openheid, onregelmatige blokverkaveling en reliëf van terpen en kwelderruggen;
- Zuidwest-Friesland, met zijn middeleeuwse verkavelingspatroon, reliëf door stuwwallen, terpen en dijkwallen, en het schaalcontrast (open-(half)besloten, de meren, de watergangen, rietoevers en graslanden;
- Noordelijke Wouden met zijn kleinschalige elzensingels en houtwallenstructuur, strokenverkaveling en reliëf van pingoruïnes en dijkwallen;
- Drentsche Aa, met haar grote mate van kleinschaligheid, samenhangende complex van essen, bos en vrij meanderende beken.



## Landbouw

Binnen Nederland is Noord-Nederland nog een van de weinige regio's waarin ruimte is voor landbouw; de grootschalige landbouw vooral in de noordelijke kleischil, de groen/blauwe gordel en de Veenkoloniën, meer kleinschaliger landbouw in de kern (Drents Plateau). De landbouw is de grootste ruimtegebruiker in Noord-Nederland en is daardoor ook beheerder van het overgrote deel van het landschap in Noord-Nederland. Grootschalige landbouw is vooral te vinden in Noordwest- en Noord-Fryslân, Noord- en Noordoost-Groningen en Zuidoost-Drenthe. Bovendien wordt in Noord-Nederland de meeste suiker geproduceerd.

Ontwikkelingsgebieden voor glastuinbouw zijn er in Sexbierum/Berlikum, Emmen en de Eemsdelta. De primaire productie vormt de basis voor hoogmoderne proefgebieden en agriparken en de mondiaal opererende agribusiness en daaraan gelieerde kennisinstellingen als Rijksuniversiteit Groningen en Van Hall Larenstein.

De geleidelijke afschaffing van marktbeschermende maatregelen en de mondiaal toenemende vraag naar productieruimte voor voedsel noodzaken alle landbouwsectoren tot schaalvergroting. De opgave is om de schaalvergroting en bedrijfsverbreding in te passen in de ruimtelijke hoofdstructuur van Noord-Nederland, en aanpassing van landbouwwegen om schaalvergroting in de agrologistiek mogelijk te maken met behoud van de karakteristieke kwaliteiten van onderscheiden gebieden.

Tegelijk is er een maatschappelijke trend van ecologisering van de agrarische sector. Mensen vragen steeds meer duurzaam en diervriendelijk geproduceerde producten, waaronder seizoensgebonden en regionale landbouwgewassen. Dit biedt kansen voor ontwikkeling van stadslandbouw in stedelijk gebied. Ook ontstaat er verwevenheid van landbouw met recreatie (bijv. de toename van maneges) en met de zorg (zoals zorgboerderijen) als tweede inkomstenbron. Ook is landbouw voor energieproductie steeds meer aan de orde (geothermie, biovergisting en wind).

### ***Toerisme en recreatie***

Mede dankzij de grote landschappelijke en cultuurhistorische waarden in Noord-Nederland en het unieke netwerk van meren, kanalen en vaarten, is deze regio een aantrekkelijk gebied voor toeristen. De potentie om uit te groeien naar een van de toptoeristische gebieden in Noordwest-Europa zijn nog lang niet uitgeput. Toeristisch-recreatieve voorzieningen dragen ook bij aan het gunstige woon- en werkklimaat in Noord-Nederland. Voor het platteland vormt toerisme een bron van inkomsten die aan belang wint. Aandachtspunt bij de opgave voor toerisme en recreatie is een zorgvuldige inpassing van grootschalige recreatieve voorzieningen in natuur en landschap.

### ***Opgaven: integrale aanpak***

- De realisatie van het beleid voor water, natuur, landbouw, energie, toerisme, krimp en mobiliteit vragen om een integrale en creatieve aanpak bij gebiedsontwikkeling. Er ligt meerwaarde in het verknopen van opgaven, zodat de functies elkaar gaan versterken. Dé ontwerpogave voor de Noorderruimte is om de aanpassing van bestaande functies en inpassing van nieuwe functies met een zorgvuldig ontwerp als nieuwe laag aan de karakteristieke landschappen toe te voegen en tegelijk daarmee de identiteit, kwaliteit en vitaliteit van het landelijk gebied te versterken. Voorkomen moet worden dat ontwikkelingen “zich voltrekken” en het landschap langzamerhand “verdwijnt”. Deze opgave dient zich aan langs de hele Noordzeekust en kan in internationaal verband worden opgepakt.
- De focus voor de ruimtelijke opgaven in de Noorderruimte ligt de komende periode bij de ontwikkeling van de gordel van (voormalige) veengebieden rond het Drents plateau. In deze blauw-groene gordel krijgen de wateropgaven, grootschalige natuurgebieden, energiewinning, waterrecreatie, extensief wonen en - afhankelijk van de locatie - natuurgerelateerde landbouw hun plek. Daarbinnen hebben het Friese Merengebied, het Lauwersmeergebied en de Veenkoloniën hun gebiedsspecifieke opgaven. De ligging van alle stedelijke netwerken in of aan de blauw-groene gordel wordt uitgebuit om klimaatbestendige en waterrijke woonmilieus te realiseren en de steden aan te haken aan een noordelijke toeristisch en recreatief waternetwerk.

### 3. EEN DUURZAME TOEKOMST VOOR NOORD-NEDERLAND

#### *De toekomst vormgeven vanuit duurzaamheid*

Bij de ambitie voor een duurzame ruimtelijke ontwikkeling van Noord-Nederland vragen drie thema's bijzondere aandacht, namelijk:

- aanpassing aan klimaatverandering (zie par. 3.1.);
- ruimte voor energie, productie van duurzame energie en toepassing van duurzame energiesystemen (zie par. 3.2.);
- omgaan met vermindering van de bevolking (zie par. 3.3.).

De mondiale ontwikkeling van toenemende energieconsumptie en milieudruk en de gevolgen daarvan voor het klimaat noodzaken tot een duurzamer inrichting van onze samenleving. Dat betekent: efficiënt gebruik van ruimte, grondstoffen en producten, minder gebruik van fossiele energie, productie van duurzame energie en toepassing van duurzame energiesystemen. Daarnaast moet rekening gehouden worden met bevolkingskrimp, die in delen van Noord-Nederland al zeer actueel is en waarop in andere delen nu al moet worden geanticipeerd met de juiste maatregelen.

De aanpassing van de ruimte aan klimaatverandering, de ontwikkeling en toepassing van duurzame energiesystemen en de effecten van bevolkingskrimp hebben grote gevolgen voor de maatschappij en raken alle beleidsterreinen van de overheden, zowel in het stedelijk als het landelijk gebied. Hoe groot deze invloed is in Noord-Nederland valt op dit moment nog niet geheel te overzien. Maar er is in elk geval een omschakeling in denken nodig over ruimtelijke ontwikkeling, over mobiliteit en over de energie-infrastructuur om te komen tot een duurzame toekomst met een goede balans tussen leefbaarheid, milieu en economie.

Er liggen in Noord-Nederland duidelijk kansen om tot een omschakeling naar duurzame ontwikkeling te komen omdat bij de noordelijke kennisinstellingen al veel specifieke kennis aanwezig is op gebied van o.a. energie, healthy aging en watertechnologie. Ook met integrale gebiedsontwikkeling, die nodig is om goed om te gaan met klimaat, energie en krimp, is in Noord-Nederland al veel ervaring opgedaan.

Wij verwachten daarom dit relatieve voordeel van aanwezige kennis en ervaring met gebiedsontwikkeling te kunnen uitbuiten om te komen tot een duurzame ontwikkeling van het gebied zelf en om de kennis en ervaring elders in de wereld te vermarkten.

Rijk en regio willen samen hiervoor de condities scheppen om de kennis uit te bouwen, voorbeeldprojecten te realiseren en ervaringen elders in te zetten en leggen daarbij de lat hoog.

#### *Balans in de 3 P's*

Uitgangspunt bij de ontwikkeling van Noord-Nederland naar een duurzame samenleving is een goede balans tussen leefbaarheid (people), milieu (planet) en economie (profit / prosperity). Dit betekent:

- een veilige en aantrekkelijke omgeving om in te leven, met ruimtelijke kwaliteit en een herkenbaar verleden, met voldoende mogelijkheden om te wonen en te werken en adequate beschikbaarheid en bereikbaarheid van voorzieningen;
- een zo laag mogelijke milieubelasting voor mens en natuur bij de inrichting van de ruimte, waaronder een zuinig gebruik van grondstoffen en energie, efficiënte stromen en ketenvorming;
- op tijd aanpassen van de ruimte en de economie aan de verandering van het klimaat en aan de demografische veranderingen (krimp, vergrijzing, ontgroening).

### Goed op weg

Er zijn al veel voorbeelden dat Noord-Nederland op de goede weg is. Dit komt tot uiting in ambities en plannen om over 10, 20 of 30 jaar “full sustainable” te zijn. Ook lopen diverse pilots om te bezien hoe de gevolgen van klimaatverandering of krimp kunnen worden opgevangen ('hotspots'). Noord-Nederland loopt voorop met het Energieakkoord dat met het rijk is afgesloten en dat veel innovatieve elementen bevat. Daarnaast staat duurzaamheid centraal in de gebiedsontwikkelingsprojecten, zoals Emmen-centrum en Nieuw Stroomland, en waarbij gebruik gemaakt wordt van de expertise die aanwezig is bij de noordelijke kennisinstellingen.

In het traject richting 2028 (Olympische Spelen in Nederland?) kan Noord-Nederland met de inzet van deze kennis een bijdrage leveren om de Spelen de meest duurzame aller tijden te laten worden. Uiteraard is daarbij de ambitie dat een aantal onderdelen van de Spelen zich in Noord-Nederland zal gaan afspelen.

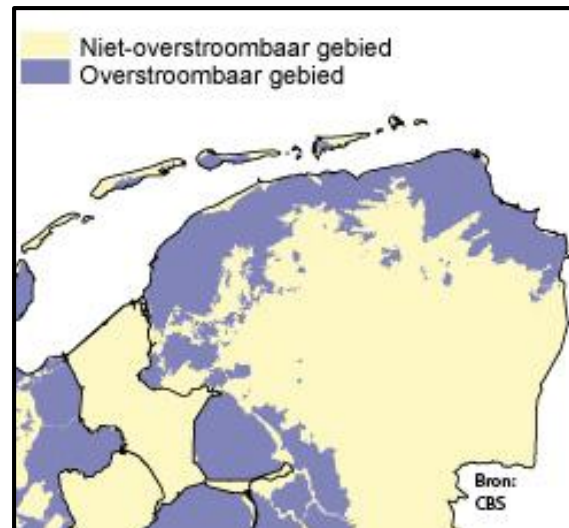
## 3.1. Aanpassing aan klimaatverandering

### Tijdig inspelen

Een duurzame samenleving betekent ook aanpassen aan mondiale klimaatveranderingen. De stijging van de temperatuur heeft tot gevolg dat de zeespiegel stijgt. Dit vormt een bedreiging voor de kust en de vrije afwateringsmogelijkheden op zee. Noord-Nederland heeft een derde deel van de Nederlandse kustlijn. Het grootste deel van Noord-Nederland ligt onder +1 meter boven NAP en is dus afhankelijk van een goede kustverdediging en een goede afwatering.

Daarnaast worden er hogere temperaturen en veranderende neerslagpatronen (drogere zomers, met extremen in neerslag en nattere winters) voorspeld. Hierdoor zal de natuur veranderen. Zowel de zoetwatervoorziening als de berging van overtollig water zullen steeds meer aandacht vragen. De landbouw zal zich moeten aanpassen en er ontstaan wellicht nieuwe mogelijkheden voor recreatie en toerisme in Noord-Nederland.

Belangrijk hierbij is dat tijdig maatregelen worden getroffen, omdat er dan nog mogelijkheden zijn om voor duurzame oplossingen te kiezen. Noord-Nederland gaat voor klimaatbestendige lange termijn oplossingen die duurzaam zijn.



### Opgaven

De effecten van de klimaatverandering zullen zeker voor 2040 merkbaar zijn en vragen daarmee om maatregelen die de veranderingen minimaliseren (mitigatie, zie 3.2.) en maatregelen die ons minder kwetsbaar maken (adaptatie) in de periode vóór 2030. Dit laatste brengt de volgende hoofdogave met zich mee:

- tijdig inspelen op de effecten van klimaatverandering op de structuur en het gebruik van de ruimte in Noord-Nederland heeft en daarbij kiezen voor duurzame oplossingen. Een integrale en gebiedsgerichte aanpak, waarmee in de regio al veel ervaring is opgedaan, biedt hierbij een logisch kader voor partijen om doelen en belangen op elkaar af te stemmen.

Meer in concreto gaat het bij adaptatie om:

- stedenbouwkundige inrichting van de steden aanpassen aan het veranderende neerslagpatroon en aan de kans op langdurige perioden met extreme temperaturen;
- bescherming van de kustgebieden tegen zeespiegelstijging;

- waarborgen van de afwatering van stroomgebieden op het wad, door realisatie van uitwateringssluizen en gemalen in combinatie met waterberging (waar mogelijk met gebruikmaking van historische waterwerken); dit volgens WB21 (Waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw) en het daaruit voortgekomen Nationaal Bestuursakkoord Water;
- verbeteren van de faciliteiten voor recreatie en toerisme (waaronder hergebruik historische bebouwing): kansen benutten die hogere temperaturen met zich mee brengen;
- ruimte bieden aan 'nieuwe' teelten;
- experimenteren met het ontwikkelen van inter-getijdengebieden, compartimentering, buitendelta's en bouwen met de natuur;
- waterberging en natuur combineren, zodat meer robuuste gebieden kunnen ontstaan waarin de natuur zich kan aanpassen en een flexibele waterbuffering ontstaat.

Noord-Nederland beschikt over veel kennis om de adaptatieopgaven te realiseren, zoals op het gebied van klimaat (Waddenacademie, Hotspot Kennis voor Klimaat), watertechnologie (Wetsus) en sensortechnologie (LOFAR) en beschikt hiermee tegelijk ook over een prima exportartikel.

## 3.2. Ruimte voor energie

### *Ontwikkelen, toepassen, vermarkten*

Noord-Nederland heeft van oudsher een unieke positie op het gebied van energie in Nederland. De laatste jaren is alom steeds meer de nadruk komen te liggen op de transitie naar een duurzame energiehuishouding.

Noord-Nederland speelt van oudsher een belangrijke rol op de (fossiele) energiemarkt. Deze energiemarkt is sterk in verandering. Er is sprake van mondiale energiemarkten, waarin spanningen kunnen optreden (zoals bij de levering van Russisch gas of Arabische olie). Om de afhankelijkheid van deze markten te verminderen worden energiecentrales in de Eemshaven, een grootschalige internationaal pijpleidingsstelsel naar de Eemsmond en een hoogspanningsnet vanuit de Eemsmond naar de rest van Nederland aangelegd. Noord-Nederland en dan met name de provincie Groningen, heeft daardoor een centrale rol bij de levering van gas en elektriciteit. In het kader van het Energieakkoord Noord-Nederland zijn afspraken gemaakt over de opwekking van schoonfossiele energie door opslag of hergebruik van CO<sub>2</sub> (CCS: Carbon Capture en Storage). Aandachtspunt bij ondergrondse voorzieningen is dat deze bovengronds ook ruimtelijke opgaven met zich meebrengen. Belangrijk bij een duurzaam gebruik van de ondergrond is dat er aandacht is voor oude verontreinigingen, voor de bescherming van het grondwater en voor ordening van de ondergrond.

Een trend op de energiemarkt is de maatschappelijke wens voor meer duurzame energie (in lijn met de opgaven als gevolg van de klimaatverandering en de wens voor een transitie naar een duurzame samenleving). Er is in Noord-Nederland veel kennis aanwezig en in ontwikkeling op het gebied van duurzame energieproductie. De ambitie van Noord-Nederland is om maatregelen te nemen gericht op energiebesparing, een bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van duurzame energiebronnen en een efficiënt en schoon gebruik van eindige energiebronnen te bevorderen.

Het Energieakkoord is daar een bewijs van, evenals het verzoek van de regio aan het rijk om Noord-Nederland aan te merken als een zogenaamd "excellent gebied" in het kader van de energiebesparing in de bouw. Een belangrijke pijler in het Energieakkoord is energiebesparing in de gebouwde omgeving (100.000 woningenplan), in de industrie en glastuinbouw. Daarnaast liggen er grote kansen voor de uitbouw van de energiesector in Noord-Nederland in de vorm van de ontwikkeling en toepassing van duurzame energiedragers zoals groen gas, zonnestroom of blue energy. Daarmee samenhangend wordt ingezet op duurzame mobiliteit (biogas, elektrisch rijden en varen, inclusief benodigde infrastructuur, zoals oplaad- en vulpunten), geconcretiseerd in het 100.000 voertuigenplan. Na succesvolle toepassing in Noord-Nederland kunnen ook andere regio's in binnen- en buitenland profiteren van de hiermee ontwikkelde kennis en opgedane ervaring.

Belangrijk aandachtspunt bij de opwekking van duurzame energie is de koppeling van regionale en nationale netten. Duurzame energie moet je kwijt kunnen op het nationale net, maar verschillende verantwoordelijkheden maken dit problematisch. Ook hiervoor moet een oplossing komen.

### *Opgaven*

Bovenstaande ontwikkelingen en ambities leiden tot de hoofdpoging van het klimaatneutraal maken van de energievoorziening.

Dit vraagt om:

- het bieden van een handelingsperspectief aan alle inwoners van Noord-Nederland in de transitie naar een wereld die onafhankelijk is van niet duurzaam opgewekte energie;
- bevorderen energiebesparing in de gebouwde omgeving; bij nieuwbouw gaat het om de opgave van de soepele invoering en handhaving de Noordelijke Energienorm en voor de bestaande bouw de uitdaging om per woning minimaal twee stappen energiezuiniger te worden;
- integrale aanpak scholen voor wat betreft energiegebruik, binnenklimaat, licht, geluid, etc., zulks ook ter bevordering van de leerprestaties;
- bevorderen inzet op duurzame mobiliteit (rijden en varen), met name de transitie naar aardgas/biogas/bio-ethanol en elektrisch, inclusief de daarvoor benodigde fysieke infrastructuur (vul- en oplaadpunten) en fiscale maatregelen;
- bevorderen van het verbinden van kleinschalige initiatieven tot grootschalige groen-gas-hubs en het hiertoe aanpassen van stimuleringsregelingen van het ministerie van Economische Zaken;
- het als een integrale ontwerpogave zien om grootschalige, maar ook decentrale productie van duurzame energie goed landschappelijk en architectonisch in te passen; dit geldt naast uiteraard windenergie ook voor zonnestroom en vergistinginstallaties;
- bevordering van de totstandkoming van zelfvoorzienende Waddeneilanden in 2020, volgend uit het Ambitiemanifest Duurzame Waddeneilanden;
- het bevorderen van de Afsluitdijk als proeftuin voor duurzame innovaties;
- het optimaliseren van de energie-infrastructuur, naast voldoende capaciteit op de nationale en regionale netten ook rekening houdend met de te verwachten opkomst van lokale decentrale energieopwekking met de daarbij behorende behoefte van decentrale opslag, inclusief het ontwikkelen en toepassen van de techniek van Smart Grids;
- bevorderen van duurzaam gebruik van de ondergrond;
- stimuleren van onderzoek en innovatie op gebied van energie, via bestaand en nieuwe kennis- en innovatie-instituten en via innovatieve pilots.



### 3.3. Omgaan met demografische verandering

Al langere tijd is in delen van Noord-Nederland sprake van een daling van de omvang van de bevolking en het aantal huishoudens. Zo is met name in Noordoost-Groningen in de afgelopen 20 jaar al een forse krimp opgetreden. De gemeenten en de corporaties in dit gebied hebben inmiddels op een voor Nederland ongekend schaal woningen gesloopt.

Bevolkingsontwikkeling en bevolkingsaandeel 1850-1928 <sup>1</sup>										
X 1.000	1850		1900		1950		2000		prognose 2028	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Groningen	185	6	296	6	460	5	563	4	595	3
Friesland	248	8	345	7	465	5	625	4	661	4
Drenthe	83	3	149	3	281	3	470	3	502	3
Noord-Nederland	516	17	790	15	1.206	12	1.658	10	1.757	10
Nederland	3.084	100	5.107	100	10.027	100	15.864	100	17.324	100

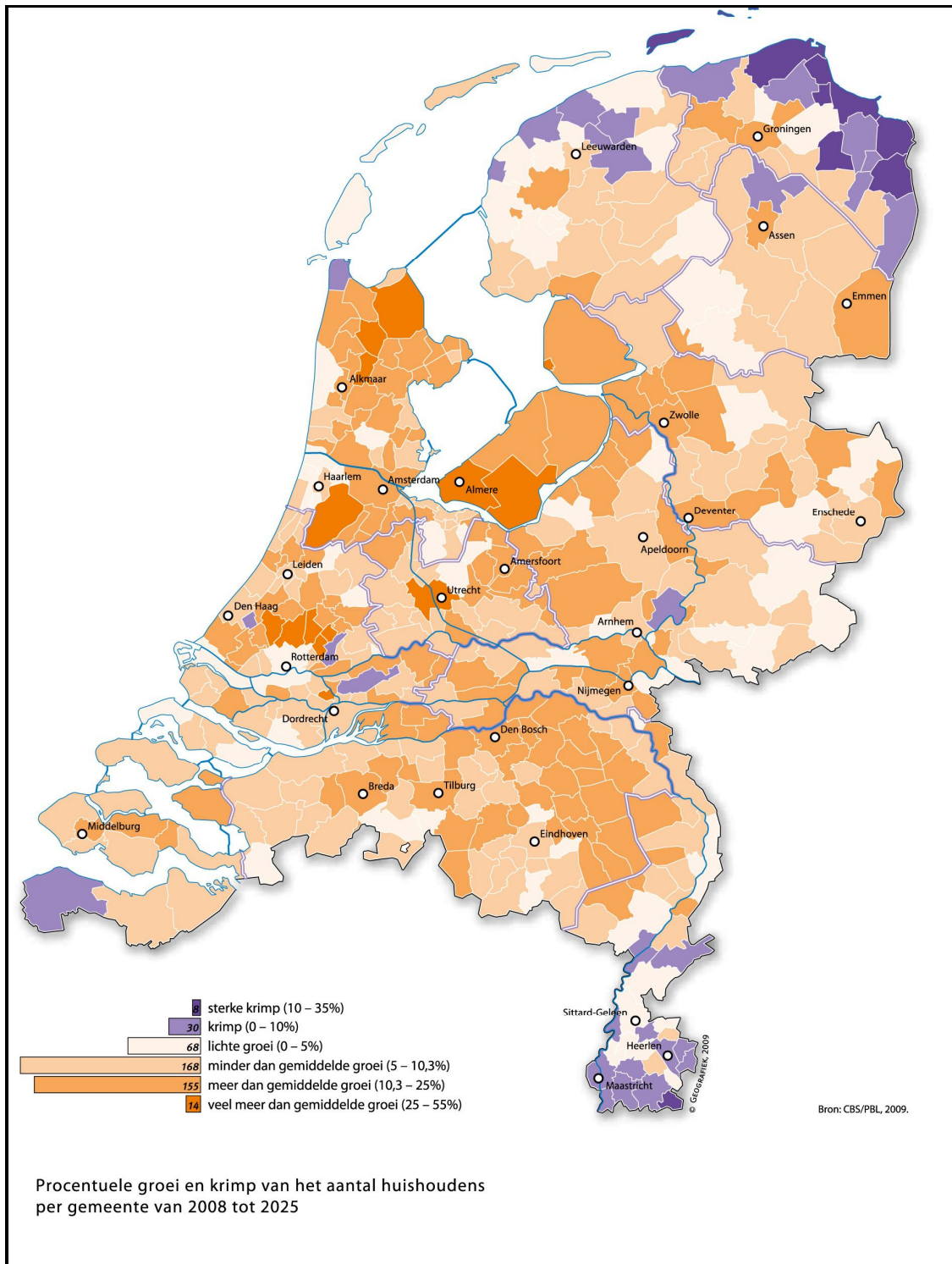
Volgens prognoses wordt voor heel Nederland pas een daling van de bevolking verwacht na 2025. De verwachting is dat nog voor het jaar 2025 meer dan 60% van alle gemeenten in Nederland geconfronteerd gaat worden met bevolkingsdaling. Regionaal kan het sterk verschillen; de ene regio krimpt al, terwijl de andere nog groeit. Verschillen tussen regio's doen zich ook in Noord-Nederland voor. De komende jaren (tot 2025) vindt de krimp vooral plaats in de schil: Oost-Drenthe, De Marne, Noord-, West-, en Zuidwest-Friesland en het sterkst in de Eemsdelta en Oost-Groningen.

In de Eemsdelta wordt verwacht dat het inwonertal rond 2019 zal zijn gedaald van 66.500 thans tot circa 60.000. Het aantal huishouden zal voor 2025 met meer dan 10% zijn afgenomen. De grootste daling zal in Delfzijl gaan plaatsvinden. Daarmee onderscheidt Noordoost-Groningen zich significant binnen Nederland.

Tegelijk geven de prognoses aan dat de stedelijke concentraties in Noord-Nederland nog groeien. Dit contrast tussen groeiende en krimpende regio's op zo'n korte afstand is nergens buiten Noord-Nederland zo duidelijk waarneembaar.

De afname van het aantal inwoners gaat gepaard met een verandering in de leeftijdsopbouw, waarbij het aantal ouderen relatief toeneemt (vergrijzing en ontgroening). De woningvoorraad moet worden aangepast aan de wooneisen van ouderen. Dit vraagt aanpassing of vervanging van woningen.

<sup>1</sup> Nederlands Interdisciplinair Demografisch Instituut, CBS.



De omvang en de effecten van de demografische veranderingen maken het noodzakelijk om te anticiperen op deze ontwikkeling. Een strategie met impulsmaatregelen vanuit bestaande programma's om groei te realiseren biedt geen soelaas. De bevolkingsdaling in sommige gebieden moet als een autonoom gegeven worden beschouwd. Wel kan het aanpassen van de ruimtelijke structuur en woningvoorraad aan de bevolkingsdaling en -verandering worden begeleid en kunnen grote leefbaarheidproblemen worden opgevangen. Bij de herstructurering van de woningvoorraad worden tegelijk maatregelen genomen om voorgestane energiebesparing in de gebouwde omgeving te realiseren.

De transformatie van de woningvoorraad in steden en dorpen als gevolg van krimp is een enorme en kostbare operatie. Een aantal gemeenten, met name in de Eemsdelta, is al jaren bezig met sanering en herstructurering van de woningvoorraad. Door het wegvallen van de verdien capaciteit van uitleglocaties is deze opgave door een aantal overheden en woningbouwcorporaties financieel niet meer op te brengen.

### *Gevolgen van demografische verandering*

De terugloop en de veranderende leeftijdsopbouw van de bevolking, met name de afname van het aantal huishoudens, grijpt in op zowel het lagere ruimtelijk niveau van buurten, wijken en dorpen, op het regionale als het provinciale niveau.

- Op wijk-, buurt- en dorpsniveau ontstaat leegstand van woningen in het niet aantrekkelijk deel van de huur- en koopsector, waardoor verpaupering en verloedering van de woonomgeving optreedt. Mensen blijven met onverkoopbare woningen zitten of krijgen te maken met forse verliezen op hun woning. Het draagvlak van voorzieningen (detailhandel, onderwijs, gezondheidszorg, openbaar vervoer, cultuur, etc.) wordt minder, daardoor vallen er voorzieningen in de nabijheid weg. Ook beïnvloedt het fenomeen krimp het draagvlak van het openbaar vervoer in het landelijk gebied, terwijl vanwege bijvoorbeeld de vergrijzing de beschikbaarheid van het openbaar vervoer voor bepaalde bevolkingsgroepen juist onmisbaar blijft.
- Op regionaal niveau worden de overheden en maatschappelijke organisaties er mee geconfronteerd dat er keuzen gemaakt moeten worden over bijvoorbeeld aanpassing van de woningbouwprogramma's (kwantitatief en kwalitatief), de toekomst van bedrijvenlocaties, de concentratie en het bundelen van voorzieningen voor (voortgezet) onderwijs en de bereikbaarheid met openbaar vervoer. Een integrale visie is nodig om op elkaar afgestemde keuzes te maken.
- Op het provinciale niveau is aan de orde dat de bewoners door het wegvallen van specialistische zorg en beëindiging van bedrijven steeds meer zijn aangewezen op werk en voorzieningen in de stedelijke netwerken. Een goede bereikbaarheid van de centrale steden vanuit het omliggende gebied is daarvoor noodzakelijk.

Om de leefbaarheid van woongebieden in stand te houden is op een groot aantal plekken snelle sloop en transformatie van de woningvoorraad nodig en een aanpassing van de overblijvende openbare ruimte. De noodzakelijke ingrepen kunnen echter ook nieuwe kwaliteiten opleveren en voor de langere termijn een duurzame (ruimtelijk-economische) structuur. Zo ligt het voor de hand om te streven naar een klimaatbestendige inrichting, waaronder waterrobuust inrichten en bouwen.

De ruimtelijke effecten van de bevolkingsdaling maken dat een andere manier van plannen en financiering van de ruimtelijke ontwikkeling nodig is.

### *Opgaven in het fysieke domein*

De hierboven geschetste ontwikkelingen leiden tot de hoofdpoging van het ontwikkelen van een gebiedsspecifieke aanpak voor gebieden in Noord-Nederland met een teruglopende en qua leeftijdsopbouw veranderende bevolking.

Daarbinnen gaat het meer in concreto om:

- sloop, transformatie en herstructurering van de overtollige woningen en voorzieningen; hergebruik en herbestemming van vrijkomende locaties;
- toenemende behoefte aan woningen voor ouderen, in combinatie met zorgverlening;
- aanpak van de openbare ruimte, met het oog op het handhaven van leefbaarheid;
- versterken van de gebiedskwaliteiten met oog op kwaliteitsverbetering van de ruimtelijke structuren en het benutten van kansen voor ontwikkeling;
- goede bereikbaarheid van basisvoorzieningen, onder meer door regionaal openbaar vervoer en ICT;
- arbeidsmarktbeleid, voor het matchen van de vraag van bedrijven en het regionale aanbod.



## 4. GEBIEDSGERICHTE OPGAVEN

### 4.1. Integrale gebiedsontwikkeling op landsdelig niveau

Een duurzame ontwikkeling vraagt een omslag in denken. Om goed in te kunnen spelen op de dynamiek die vanuit klimaat, energie en krimp op Noord-Nederland afkomt wordt voortaan de lagenbenadering van de Nota Ruimte<sup>1</sup> gehanteerd. Met name bij integrale gebiedsontwikkeling biedt het toepassen van de lagenbenadering goede mogelijkheden om te komen tot een goede afweging van belangen met veel dynamiek (wonen en werken), belangen met een lage dynamiek (ondergrond en watersysteem) en daar tussenin de netwerken (verbindingen-structuur). In de lagenbenadering in de Nota Ruimte staat de wisselwerking tussen deze lagen centraal.

Als we de lagenbenadering op Noord-Nederland toepassen dienen er zich enkele opgaven aan voor integrale gebiedsontwikkeling op het landsdelig niveau, waarbij de deelgebieden en thema's die zojuist de revue zijn gepasseerd met elkaar in verband worden gebracht:

#### *a. Wisselwerking in de laag "stedelijk"*

Aan de ene kant contrasteert binnen de ruimtelijke structuur van Noord-Nederland de groei van bevolking en werkgelegenheid in de stedelijke netwerken met de krimp in de Noordoost-Groningen en Noord-Fryslân. Tegelijk raken de krimpgebieden steeds meer aangewezen op werkgelegenheid en voorzieningen in de stedelijke netwerken. Dit vraagt om een gebiedsgerichte aanpak van:

- afstemming van voorzieningen in stedelijke netwerken op groeiende bevolking in de steden en dalende bevolkingsomvang in de omgeving;
- afstemming woningbouwstrategie in beide gebieden (overdruk en onderdruk);
- zorgen voor goede verbindingen tussen beide gebieden.

#### *b. Wisselwerking in de laag "landelijk gebied"*

In het landelijk gebied van Noord-Nederland is sprake van een nog duidelijk herkenbaar natuurlijk systeem: de hoger gelegen zandgronden van het Drents Plateau, de lager gelegen schil van voormalige veengebieden, de wat hoger gelegen noordelijke kleischil en, buitendijks, het IJsselmeer, het Waddengebied en het Eems-Dollardestuarium. Er is een op deze ondergrond en bijbehorend natuurlijke en deels kunstmatige watersysteem afgestemd ruimtegebruik door landbouw en recreatie.

Door klimaatverandering ontstaat de noodzaak voor aanpassing van de watersystemen: door de grotere variatie aan droogte en neerslag zal er regelmatig (veel) meer water verwerkt of juist gebufferd moeten worden. Door de zeespiegelrijzing wordt de afwatering bemoeilijkt.

De aanpassing van het watersysteem en temperatuurverandering zullen weer leiden tot verandering van landbouw en natuur. Dat vraagt om een nieuwe balans van watersysteem en functies in het landelijk gebied als geheel en een goede wisselwerking van de steden met het landelijk gebied.

De aanpassing van de kustverdediging aan zeespiegelrijzing, het benutten van de gradiënt van zout en zoet water voor energieproductie en de toeristische potenties van het kustgebied vraagt om een interactie van de ontwikkeling van het Waddengebied met de opgave voor de noordelijke kleischil. De gebiedsgerichte opgaven zijn benoemd in de paragraaf Noorderruimte.

De ontwikkeling van het watersysteem en de bijbehorende natuurontwikkeling vanwege klimaatverandering biedt uitgelezen kansen voor toeristische netwerken van vaarverbindingen en recreatief verblijven.

---

<sup>1</sup> Nota Ruimte; Ruimte voor ontwikkeling, 2004, pag. 13-15.

### ***c. Wisselwerking tussen de lagen "stedelijk" en "infrastructuur"***

De steden en stedelijk netwerken in Noord-Nederland worden onderling beter verbonden. Daardoor ontstaan meer uitwisselingsrelaties. Er vormt zich langzamerhand een noordelijk stedelijk netwerk, waarbij de steden en stedelijke netwerken onderling complementair gaan functioneren. Bij verbetering van de internationale verbindingen ontstaan tegelijk internationale stedelijke netwerken, zoals Groningen – Bremen - Hamburg.

De infrastructuur vormt een belangrijke verbindende schakel tussen alle functies. En ook keuzen voor nieuwe ontwikkelingen zullen mede gemaakt worden vanwege de bereikbaarheid van locaties. De nadruk komt te liggen op het verknopen van functies op een aantal strategische locaties en het daarvoor transformeren van stedelijke gebieden.

In de gebiedsgerichte aanpak worden de verstedelijkingsopgaven (bundelingen van wonen en werken, ontwikkeling op knooppunten) en infrastructurele maatregelen op elkaar afgestemd, zodat beide elkaar versterken. De ijfheid van de ruimtelijke structuur noodzaakt om dit zowel vanuit autobereikbaarheid als vanuit OV-bereikbaarheid te optimaliseren.

### ***d. Wisselwerking tussen de lagen "stedelijk" en "landelijk gebied"***

De stedelijke netwerken liggen in of aan de blauw-groene gordel van (voormalige) veengebieden rond het Drents Plateau. In deze gordel ligt een grote opgave voor aanpassing van het watersysteem vanwege de effecten van klimaatverandering. Dat vraagt om aanpassing van de inrichting van de stedelijke gebieden aan de nieuwe waterhuishouding en natuurontwikkeling. Dat is niet alleen een opgave maar juist een kans voor het creëren van aantrekkelijke woonmilieus. Dit vraagt om een goede strategie om stad en land met elkaar te verweven. Op het niveau van de stedelijke netwerken vindt dat plaats in zogenaamde stadsrandzones. Op de schaal van Noord-Nederland ontstaat er met de ontwikkeling van het waternetwerk in de blauw-groene gordel bijvoorbeeld de mogelijkheid voor inrichting van locaties voor drijvende woningen.

De ontwikkeling van dat noordelijk watersysteem, bijbehorend recreatief gebruik biedt ook nieuwe kansen voor de krimpgebieden, waarbij wellicht het concept van drijvende woningen als instrument kan dienen voor flexibele vorm van woningbouw.

### ***e. Wisselwerking tussen de lagen "infrastructuur" en "landelijk gebied"***

Noord-Nederland is zowel gebaat bij de ontwikkeling van de ecologische hoofdstructuur als bij verbetering van verbindingen. Maar op een aantal plekken komen deze lagen met elkaar in conflict. Dat vraagt om oplossingen (MJPO.) Tegelijk vragen de nationale parken en landschappen om een goede ontsluiting ten behoeve van toeristisch gebruik.

De schaalvergroting in de landbouw leidt tot een agrologistieke problemen op de plattelandswegen. Dit vraagt een oplossing in nadere locatiekeuzen voor ontwikkeling van grootschalige landbouw en/of keuzen voor selectieve schaalvergroting van de agro-infrastructuur.

Het landelijke gebied biedt tal van kansen voor realisatie van een nieuwe energieinfrastructuur (van biovergisters, de teelt van biomassa, tot nieuwe energie uit zee). De aanleg van nieuwe energie-infrastructuur vraagt dat nieuwe functies zorgvuldig worden ingevoegd in het landschap.

## 4.2. Nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen

Het stedelijk netwerk Groningen-Assen vormt de belangrijkste concentratie in Noord-Nederland en vervult een verzorgingsfunctie voor een omvangrijk gebied. Het stedelijk netwerk herbergt ruim een kwart van de bevolking en de werkgelegenheid van geheel Noord-Nederland.

Groningen-Assen heeft nu 449.000 inwoners en verwacht er in 2020 498.000 te hebben. De economie van het stedelijk netwerk draagt voor 4,1% bij aan het Bruto Binnenlands Product, bijna de helft van het aandeel van Noord-Nederland als geheel. Het stedelijk netwerk telt 230.000 arbeidsplaatsen. De dagelijkse pendel gericht op de stad Groningen ligt op 160.000, groeiend naar 215.000 in 2020.

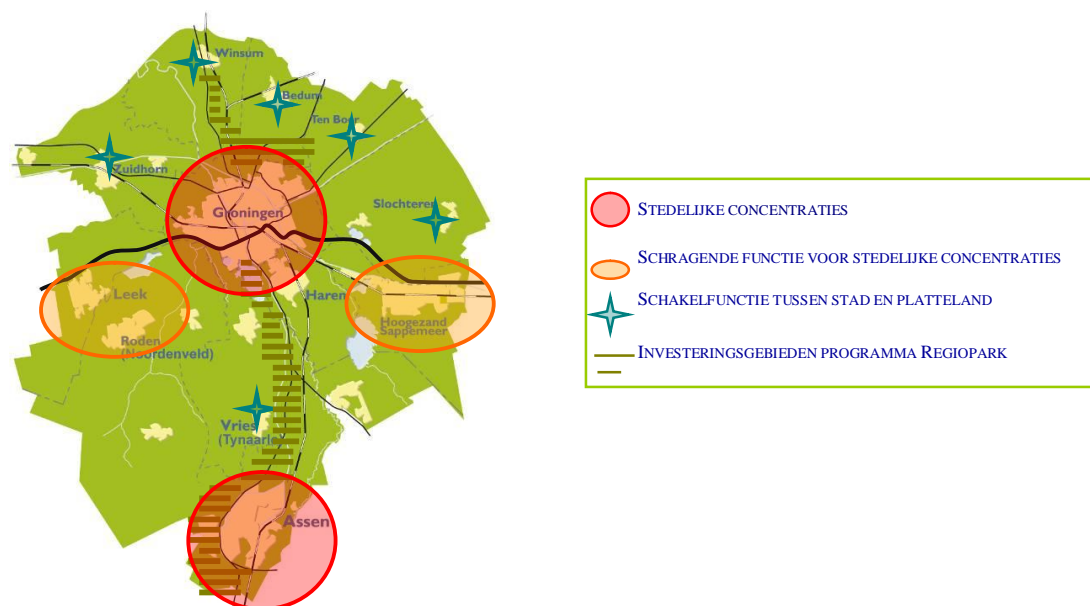
Niet minder dan 1 miljoen mensen maken gebruik van de voorzieningen in de stad Groningen. Het aantal bezoekers dat jaarlijks de binnenstad van Groningen bezoekt bedraagt circa 30 miljoen en groeit nog steeds. Bezoekers zijn afkomstig vanuit het gehele land en Noord-Duitsland. Qua verzorgingsfunctie onderscheidt de stad Groningen zich van steden van vergelijkbare omvang elders in Nederland.

De economische positie van het stedelijk netwerk wordt in belangrijke mate bepaald door op de aanwezigheid van kennisinstellingen (Rijksuniversiteit en Hanzehogeschool) en andere hoogwaardige landsdelige (top)voorzieningen in met name de stad Groningen. Er wordt een groei van het aantal studenten in het hoger onderwijs verwacht van circa 46.000 nu tot ongeveer 55.000 in 2015.

Assen is de snelst groeiende stad van Noord-Nederland. Het aantal inwoners steeg de afgelopen 10 jaar met meer dan 10%, het aantal arbeidsplaatsen met 8%. Het woon- en leefklimaat van de stad is zeer aantrekkelijk: het is de enige stad direct grenzend aan een Nationaal Landschap. Daarnaast zijn heeft het Assense TT-circuit een zodanige uitstraling en bekendheid dat er steeds meer (inter-)nationale evenementen van allure plaatsvinden.

Het stedelijk netwerk heeft de ambitie zich sterker te positioneren in internationale netwerken. Er bestaan samenwerkingsverbanden met Oldenburg, Bremen en Hamburg en er is sprake van een toename van het aantal buitenlandse studenten aan de RUG. De strategische ligging op de Noordelijke Ontwikkelingsas biedt kansen voor een betere internationale positionering.

Binnen het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen werken sinds 1996 provincies en gemeenten nauw samen aan het concretiseren en uitvoeren van een lange termijn ruimtelijke visie.



### **Verstedelijkingsopgave tot 2020**

Centraal in de verstedelijkingsopgave staat het stimuleren van de (kennis)economie. De positieve ontwikkeling van de afgelopen periode en de samenwerking met kennisinstellingen (het akkoord van Groningen) dient te worden vastgehouden en verdient de komende jaren blijvende aandacht. Nieuwe economische impulsen zijn nodig, waarbij voorts de uitbouw van de functie van Groningen Airport Eelde voor de ontwikkeling van de kenniseconomie van betekenis is.

Hét uitgangspunt voor het vormgeven van de regionale verstedelijkingsopgave is bundeling van wonen, werken en mobiliteit. De ontwikkeling van hoogwaardig regionaal openbaar vervoer en de ruimtelijke inrichting worden daarbij zo op elkaar afgestemd dat beide elkaar ondersteunen in de vorm van de T-structuur. Deze T-structuur wordt gevormd door de A7 vanaf Leek/Roden via Groningen naar Hoogezand-Sappemeer en de A28 van Assen naar Groningen. De kernen Leek/Roden en Hoogezand-Sappemeer hebben middels regionale gebiedsopgaven een ondersteunende functie in de verstedelijkingsopgave van de regio.

De ontwikkeling van het stedelijk netwerk Groningen-Assen kan niet los worden gezien van de specifieke positie die het stedelijk netwerk inneemt ten opzichte van het in de Nederlandse context geografisch zeer grote verzorgingsgebied.

De regio vormt een sterke concentratie van verstedelijking in Noord-Nederland, met hoogwaardige stedelijke voorzieningen voor een groot verzorgingsgebied. Tegelijk is dit een ijz verzorgingsgebied dat bovendien te kampen heeft met demografische krimp. Steeds meer mensen buiten het gebied zullen aangewezen zijn op werkgelegenheid en voorzieningen in het stedelijk netwerk. Omdat veel van deze mensen autoafhankelijk zijn ontstaan er knelpunten met de beperkte opnamecapaciteit van het stedelijk gebied.

Tot slot staat het stedelijk gebied voor een forse transformatieopgave (voor wonen en werken) terwijl het omringende verzorgingsgebied wordt gekenmerkt door een zeer ontspannen markt.

De ankerpunten van de T-structuur hebben een forse kwaliteitsimpuls nodig. De focus hierbij is gericht op het revitaliseren van regionale bedrijventerreinen en investeringen in het openbaar vervoer en het landschap (Regiopark). Een integrale aanpak is absoluut noodzakelijk om te kunnen sturen op ruimtelijke kwaliteit.

Op het terrein van het openbaar vervoer wordt vanwege het economisch functioneren van het stedelijk netwerk de komende jaren fors in het concept regiorail geïnvesteerd. In dit concept zet de regio op basis van de zware vervoerrelaties in op het bundelen en kwalitatief versterken van het railnetwerk (trein en tram).

De centrale gebiedsopgaven voor de periode tot en met 2020 voor de regio Groningen-Assen zijn de Centrale Zone in de stad Groningen en de Florijnas in Assen.

### **Integrale gebiedsontwikkeling Groningen Centrale Zone**

De Centrale Zone is grofweg het gebied tussen de binnenstad en Meerstad. In deze zone liggen onder andere de "dynamo's" binnenstad, het stationsgebied, het UMCG en het Europapark, alsmede de intensiveringsgebieden Oosterhamrikzone en het Sontweggebied/Eemskanaalzone. In dit laatste deelgebied komt ook de nieuwe zuidelijke verbindingroute tussen de genoemde dynamo's en de Zuidelijke ringweg, respectievelijk tussen het centrumgebied en Meerstad te liggen. De plannen voor deze zone zijn erop gericht verouderde bedrijventerreinen te transformeren en te verdichten tot toplocaties voor onder andere de kenniseconomie met een landelijk bereik en gemengde, hoogwaardige woonwerkmilieus. Exclusief binnenstad en Meerstad gaat het hierbij (tot 2030) om circa 500.000 m<sup>2</sup> kantoren, 3.800 woningen, 100.000 m<sup>2</sup> detailhandel en 120.000 m<sup>2</sup> medische bedrijvigheid. Voor de Eemskanaalzone is een ontwikkelingsvisie opgesteld.

Het gebied Spoorzone Groningen is als voorbeeldproject aangemerkt door VROM, Verkeer en Waterstaat, NS en ProRail.



## Integrale gebiedsontwikkeling Assen FlorijnAs

De FlorijnAs is een noord-zuid gerichte integrale ontwikkelingszone binnen Assen. Ingrepen in de infrastructuur vormen de drager voor de duurzame (her)ontwikkeling van het aanpalende gebied. De FlorijnAs geeft de koers aan die Assen wil varen: de infrastructuur toekomstklaar maken, hoogwaardige openbaar vervoervoorzieningen uitbreiden, meer woningen in de bestaande stad bouwen, delen van de stad logischer op elkaar laten aansluiten, het vestigingsklimaat voor innovatieve en perspectiefrijke bedrijvigheid bevorderen, de groene en blauwe structuren versterken en de stad goed profileren. Er zijn vier deelprojecten gedefinieerd: transformatie en revitalisering van het stadsbedrijvenpark, herontwikkeling van het stationsgebied, de ontwikkeling van Assen-Zuid (bedrijvenpark en toeristisch-recreatieve zone met station Assen-Zuid) en het doortrekken van het kanaal door de stad (Blauwe As 2<sup>e</sup> fase). Ten behoeve van de integratie van deze ontwikkelingen wordt een masterplan opgesteld.

### Regionale woningbouwopgave

Een belangrijk uitgangspunt bij de realisatie van het woningbouwprogramma is de concentratie van de woningbouw langs de T-structuur om landschappelijk kwetsbare gebieden te ontlasten en zo optimaal gebruik te kunnen maken van de (OV-)infrastructuur. Er is specifieke aandacht voor het realiseren van aantrekkelijke woonmilieus en een gevarieerd woningaanbod voor alle huishoudens in de regio met het accent op ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid.

Uitgangspunt voor de kwalitatieve woningbouwopgave is het vasthouden van de midden- en hogere inkomens in het stedelijk gebied. Het nieuwbouwprogramma richt zich dan ook op centrum-stedelijk, groen-stedelijk en centrum-dorps voor verschillende doelgroepen. Dit is conform de vraagvoorkeuren van consumenten. Om in combinatie met verdichting aantrekkelijke woonmilieus te bieden, is extra aandacht voor een duurzame en gezonde leefomgeving, zoals waterberging, klimaatbestendige inrichting, groen, parkeren en fysieke veiligheid, noodzakelijk.

### Woningbouwprogramma

In de regio is sprake van een tweeledige woningmarkt. Dure (transformatie-)opgaven in het stedelijk gebied moeten concurreren met een ontspannen woningmarkt direct rond het stedelijk gebied. Het verwachte woningtekort in 2010 is 2,7%. Uitgangspunt voor de kwantitatieve woningbouwopgave van de regio Groningen-Assen vormen de huidige regionale afspraken die uitgaan van een (bruto) woningbouwproductie van gemiddeld 2.900 woningen per jaar in de periode 2010 tot 2020. De verdeling van de kwantitatieve opgave is als volgt:

	Jaarlijkse opnamecap. 2010-2020	Totale opnamecap. 2010-2020 <sup>1</sup>
Assen	520	5.200
rest regio Drenthe	375	3.750
Groningen	1.150	11.500
rest regio Groningen	855	8.550
<b>Totaal (bruto)</b>	<b>2.900</b>	<b>29.000</b>
waarvan sloop	637	6.370
toename woningvoorraad	2.263	22.630

In de regio wordt ruim 80% van de woningbouwopgave gebundeld langs de T-structuur teneinde het niveau van de stedelijke voorzieningen en werkgelegenheid te behouden en te versterken. De focus ligt op het herstructureren van de bestaande woningvoorraad en het realiseren van inbreidingslocaties, waarbij in de komende periode het accent ligt op binnenstedelijk en binnendorps bouwen.

<sup>1</sup> Het rijk deelt de woningbouwprognose van de regio niet. Vooral nog wordt uitgegaan van een bandbreedte van 25.000 (prognose rijk) en 29.000 (prognose regio) voor de totale nieuwbouwopgave. Het woningbouwprogramma wordt in de te ontwikkelen woningbouwmonitor in het voorjaar 2010 geconcretiseerd.

## *Regiopark*

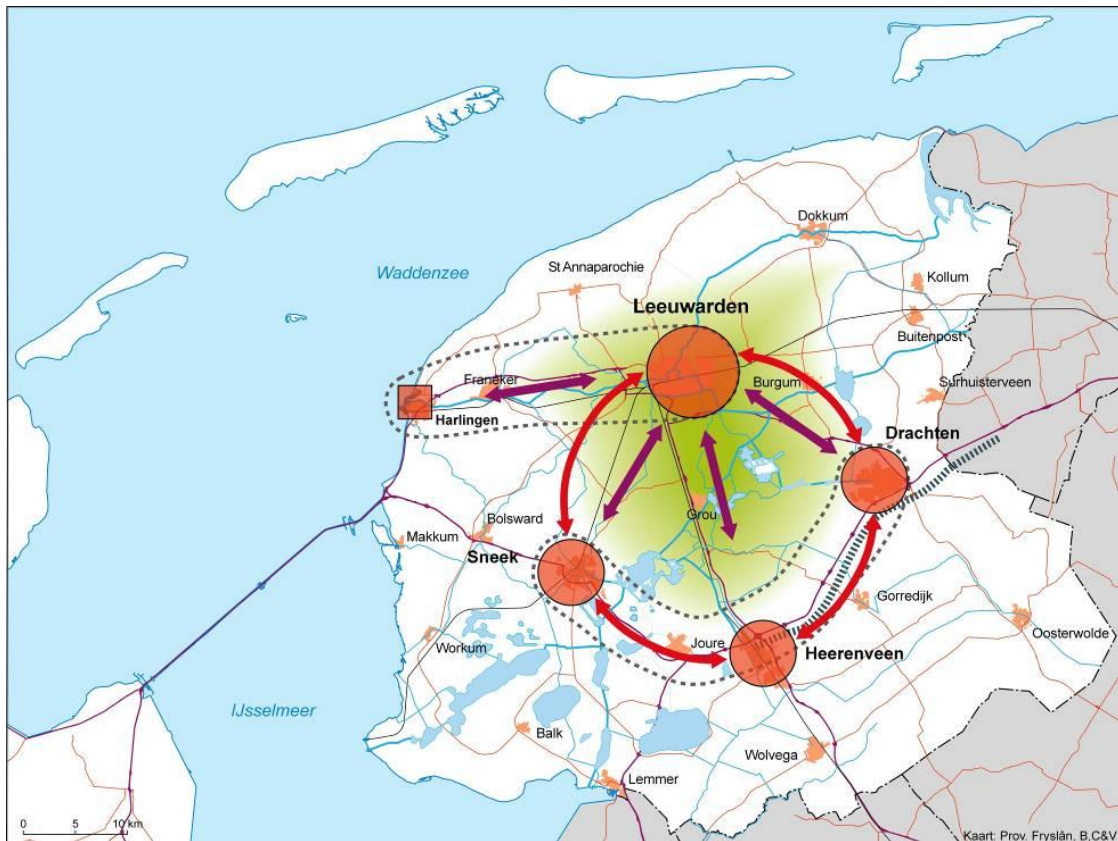
Het is de kunst de stedelijke kernen economisch sterk en goed bereikbaar te houden zonder afbreuk te doen aan de kwaliteiten van de stadsrandzone (het groene gebied tussen de kernen). Vanuit het landschapsprogramma Regiopark wordt gebiedsgericht invulling gegeven aan de opgave om aantrekkelijke, multifunctionele en duurzame stadsranden te realiseren, met een diversiteit die aansluit bij de aanwezige landschapstypes en met een kwaliteit die gewaardeerd wordt door zijn bewoners en gebruikers. De specifieke ontwikkelopgaven voor de diverse stadsrandzones binnen het stedelijk netwerk zijn:

1. Versterken van de ruimtelijke kwaliteit en bestaande gebiedskwaliteiten (landschap, natuur en cultuurhistorie) en versterking van het blauw-groene netwerk tussen de stad en het omliggende landelijk gebied en oplossing van knelpunten daarbinnen.
2. Versterken en verbreden positie van de landbouw als dragende functie in de stadsrand.
3. Stimuleren van toeristisch-recreatieve ontwikkelingen en andere passende bedrijvigheid.
4. Verbeteren toegankelijkheid, in het bijzonder het realiseren van een aantrekkelijk routenetwerk (wandel- en fietspaden).

De belangrijkste deelgebieden van het Regiopark zijn: de noordelijke stadsrand van Groningen, de westelijke stadsrand van Assen in combinatie met de zogenoemde Koningsas (de landschappelijke en cultuurhistorische zeer waardevolle as tussen Groningen en Assen), Hoogezand-Zuid en landschap Leek-Roden.

### 4.3. Stedelijk netwerk Fryslân

In Fryslân onderscheiden zich de regionale stedelijke netwerkverbanden van de A7-zone (Sneek, Heerenveen en Drachten) en de Westergozone (Leeuwarden en Harlingen). Op een hoger schaalniveau is sprake van een centrale stedenring Fryslân met Leeuwarden, Sneek, Heerenveen en Drachten aan de hoofdinfrastructuur (weg, spoor en vaarwegen), en daarop aantakkend Harlingen als havenstad en toegangspoort naar de Wadden. Deze stedenring is aangesloten op (internationale) infrastructuur via de A7, A28, A31, het Prinses Margrietkanaal en de spoorlijn Leeuwarden - Heerenveen - Randstad met mogelijk een toekomstige aantakking bij Heerenveen naar Groningen via Drachten.



Leeuwarden speelt nadrukkelijk een hoofdrol als tweede hoofdstad van Noord-Nederland. Op diverse terreinen zoals financiële dienstverlening, onderwijs en gezondheidszorg, heeft Leeuwarden een landsdelige functie. Dagelijks pendelen 28.000 mensen naar de stad, vooral vanuit de directe omgeving. Drachten is de tweede stad van Fryslân en heeft een belangrijke stedelijke werk- en verzorgingsfunctie in Zuidoost-Fryslân met een gunstige ligging in Noord-Nederland. Heerenveen heeft een centrale ligging in de A7-zone en vervult een belangrijke nationale functie als Sportstad. Sneek heeft als karakteristieke en historische watersportstad in het merengebied van Zuidwest-Fryslân een eigen kenmerkend profiel en rol in het (inter-) nationale toerisme voor het Friese Merengebied. Kenmerkend voor Harlingen is de positie als historische havenstad aan de Waddenzee en het binnenwater.

De economische kernzones in Fryslân huisvesten samen circa 330.000 inwoners (ruim 50% van de Friese bevolking) en bieden werkgelegenheid aan circa 140.000 mensen (60% van alle banen in Fryslân). Van deze banen bevindt zich bijna de helft in de Leeuwarden, wat de belangrijke positie van de hoofdstad benadrukt.

Met de huidige dynamische woon- en werkrelaties worden de onderlinge verbanden tussen de steden steeds belangrijker. Door de hiermee gepaard gaande verkeer- en vervoerstromen goed te organiseren en door te gaan met het concentreren van de verstedelijking in en bij de steden op de stedenring, wordt het ruime open middengebied van Fryslân gevrijwaard van verstedelijking. Hierdoor worden de kernkwaliteiten van dit waardevolle gebied gewaarborgd en kan dit gebied zijn functie voor de landbouw, natuur en (water-)recreatie behouden. Deze kernkwaliteiten zijn van (inter-)nationaal belang met (deels) status als Nationaal Landschap, Natura 2000 gebied, Belvédèregebied en Robuuste Natte Verbinding.

De periode tot 2020 gaat de aandacht bij het stedelijk netwerk Fryslân vooral uit naar:

- Versterking van de positie van Leeuwarden:
  - realiseren van de integrale gebiedsontwikkeling Nieuw Stroomland;
  - uitvoeren bereikbaarheidspakket Leeuwarden (RSP);
  - realiseren van binnenstedelijke gebiedsontwikkelingsprojecten;
- Kwaliteitsimpuls van de overige steden binnen het stedelijk netwerk passend bij de karakteristiek van de steden:
  - integrale gebiedsontwikkeling Drachten; Drachten aan het spoor (RSP) en versterking centrum;
  - integrale gebiedsontwikkeling Heerenveen; Stad van Sport, bereikbaarheid (RSP) en centrumontwikkeling;
  - integrale gebiedsopgave Geeuwzone Waterstad Sneek (Fries Merenproject);
  - integrale gebiedsopgave traverse N31 Harlingen (RSP).

### ***Gebiedsontwikkeling Nieuw Stroomland***

In het gebied ten zuidwesten van Leeuwarden zal de komende periode de strategische ontwikkelingslocatie voor Leeuwarden worden gerealiseerd waarbij tegelijk krachtig wordt geïnvesteerd in de ruimtelijke kwaliteit, in duurzame energie en watertechnologie. De Keten van Duurzaamheid staat hierin centraal. De elementen zijn:

- ontwikkeling van de woonuitbreiding De Zuidlanden (onder andere 6.500 woningen) in een gefaseerde vorm met verschillende deelplannen;
- aanleg van nieuwe auto-infrastructuur: de Haak om Leeuwarden met nieuwe stads-entrees;
- ontwikkeling van voorstadhalte/transferium Werpsterhoek;
- ontwikkeling van nieuwe bedrijvenparken, waaronder een Energiepark, en een agrokenniscluster (Nij Bosma Zathe);
- herontwikkeling van landschap in samenhang met een ontwikkelingsvisie voor de dorpen;
- ontwikkeling van de routestructuur voor wandelen, fietsen en varen.

### ***Woningbouwopgave Stadsregio Leeuwarden***

Leeuwarden functioneert als stedelijk centrum van nationale betekenis en (bijv. op het gebied van watertechnologie) van internationale relevantie. Het benutten van zowel de stedelijke (woon-)kwaliteiten van de stad Leeuwarden als de landelijke en recreatieve (woon-)kwaliteiten in de omliggende stadsregio, vormt een belangrijke opgave om deze ambitie te realiseren. Daarmee wordt tevens invulling gegeven aan de woningbouwopgaven voor het stedelijk bundelingsgebied Leeuwarden volgens het Streekplan Fryslân 2007. Het woonbeleid van de stadsregio Leeuwarden richt zich op het voorzien in de woningbehoefte, transformatie en kwaliteit van de bestaande voorraad, versterken van de leefbaarheid en het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit.

De gemeenten van de Stadsregio Leeuwarden hebben allen het Energieakkoord van Noord-Nederland ondertekend. Dit betekent dat de regio minimaal 30% van de Friese opgave uit het 100.000 woningenplan wil realiseren. Voor de nieuwbouw betekent dit 800 woningen per jaar, voor de bestaande voorraad 900 woningen per jaar (50% corporaties en 50% particulier). De gemeenten zetten zich in om vóór 2040 energieneutraal te zijn. Als tussenstation werkt Leeuwarden eraan om in 2020 als fossielarme stad te functioneren.

### *Woningbouwprogramma*

De stadsregio Leeuwarden heeft een relatief ontspannen woningmarkt met een verwacht tekort van 0,4% in 2010. Wel is er verschil tussen Leeuwarden en de andere vijf gemeenten. Leeuwarden kent nog spanning op de woningmarkt, in de andere gemeenten is sprake van een zeer ontspannen woningmarkt. De nieuwbouwbehoefte voor de periode 2010-2020 wordt geraamd op 5.900 à 7.500 woningen netto. Het verwachte tekort komt daarmee in 2020 op <1,5%. Eind 2009 verschijnt er een nieuwe prognose en in 2010 volgt een eerste monitoringsmoment dat kan leiden tot bijgestelde opgaven.

De vervangingsbehoefte als gevolg van sloop wordt geraamd op 1.500 à 2.500 woningen netto, waarvan 1.000 à 2.000 in Leeuwarden. De Stadsregio Leeuwarden heeft de ruimte om in ieder geval 40% van de Friese woningbouwproductie tot 2016 te realiseren. Binnen de Stadsregio Leeuwarden neemt de gemeente Leeuwarden een aandeel van minimaal 65% voor haar rekening. Binnen bestaand bebouwd gebied geldt geen begrenzing van het te realiseren bouwprogramma. Minimaal 40% van de uitbreidingsbehoefte wordt in het bestaande bebouwd gebied (BBG, grens 2000) gebouwd; in de gemeente Leeuwarden betreft het minimaal 30%.

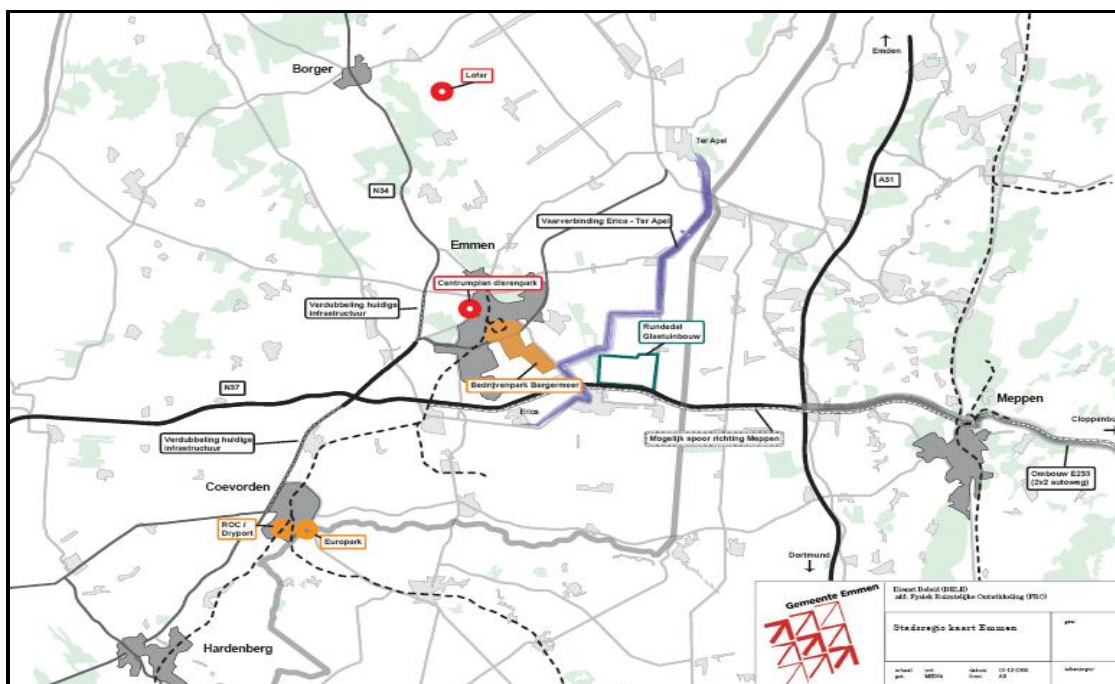
De woningbouwopgave wordt voor een groot deel gerealiseerd op de locatie Nieuw Stroomland / Zuidlanden. Verder wordt de opgave gerealiseerd op verspreide locaties in het bestaand bebouwd gebied van Leeuwarden.

Om de regionale woningmarkt meer in evenwicht te krijgen ligt de nadruk van het kwalitatieve woningbouwprogramma in de stad op het midden- en hogere segment, terwijl de omliggende gemeenten een grotere inspanning plegen om te bouwen voor huurders, door onder andere in de uitleglocaties minimaal een aandeel van 25% in het sociale segment (huur en koop) te realiseren. Daarnaast gaan de buurgemeenten ook extra ruimte bieden aan starters en senioren. De functieveranderingslocaties in de stad worden benut om nieuwe vormen van stedelijk wonen te realiseren, niet alleen appartementen maar ook grondgebonden woningen in verschillende vormen (intensieve laagbouw). De uitleglocaties bij Leeuwarden zijn bedoeld om het aanbod groen/ landelijk wonen in de stad structureel te verhogen.

De herstructureringsopgave in de regio is groot. Vooral Leeuwarden kent een omvangrijke voorraad van vooroorlogse en vroeg-naoorlogse woningen. Om deze voorraad aan de eisen van deze tijd (comfort, woonwensen en energieprestatie) te laten voldoen, zijn de komende decennia grote, extra inspanningen nodig. Het programma omvat grootschalige renovatie, transformatie en in voorkomende gevallen sloop en vervangende nieuwbouw. Herstructurering wordt gecombineerd met het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit en de toekomstbestendigheid van de woonomgeving. Deze opgave is in belangrijke mate een gezamenlijke verantwoordelijkheid van (de gemeenten van) de Stadsregio Leeuwarden en de woningcorporaties. In de Stadsregio zal de komende decennia sprake zijn van vergrijzing van de bevolking, in combinatie met een doorgaande gezinsverdunding. De bestaande woningvoorraad is niet toegerust om deze demografische ontwikkeling voldoende op te vangen en zal daarom moeten worden aangepast.

#### 4.4. Regionaal stedelijk netwerk Zuid-Drenthe

Het stedelijk netwerk Zuid-Drenthe ligt centraal tussen de Randstad en Hamburg/Bremen en is door de A37/A28 en de E233/A1 met deze steden verbonden. De hoofdtransportroute A37 is voor Emmen en Coevorden van groot belang; deze vormt de doorgaande as die de regio verbindt met de rest van het land (naar het Westen) via de A28 en met Europa, via de A31 en A1 in Duitsland. In noordelijke richting verbindt de N34 de regio met Groningen. In zuidelijke richting verbindt de N34 de regio met Hardenberg en Twente. Per spoor zijn Emmen en Coevorden met elkaar verbonden en via Zwolle aangehaakt op het hoofdnet van de spoorwegen. Onderzocht worden de ontwikkelingsmogelijkheden van de bestaande spoorverbinding Emmen - Twente en het optimaliseren van de spoorlijn Zwolle - Emmen.



De werkfunctie is vooral geconcentreerd in en rondom de steden Emmen en Coevorden met bijna 58.000 arbeidsplaatsen en meer dan 1.400 hectare bedrijventerreinen. Door deze concentratie zijn er tussen Emmen en Coevorden veel woon-werkrelaties.

Het beleid is gericht op versterking van de economische structuur door meer differentiatie in werkgelegenheid, door inzet op kansrijke sectoren, door versterking van de centrumfunctie en het stedelijk voorzieningenniveau in Emmen en Coevorden en door een goede bereikbaarheid te realiseren en/of te behouden. Kansrijke sectoren zijn toerisme en recreatie, transport en logistiek, de zorgsector (met veel werkgelegenheid) en de creatieve sector. Ook het hoogwaardige aanbod aan woonmilieus wordt als een gunstige vestigingsfactor gezien.

De Drentse Zuidas is de naam voor de ruimtelijk-economische as van Zuid-Drenthe. De Zuidas wordt gekenmerkt door een sterk fundament van industriële bedrijvigheid en door het logistieke multimodale karakter. Het doel is om de regio, als logistieke draaischijf, een logische plaats te laten innemen binnen het nationale en Trans-Europese vervoersnetwerk, waarbij Coevorden zich ontwikkelt als Dryport (waarbij het accent ligt op overslag via het spoor).

Om de economische structuur van de regio duurzaam te versterken wordt daarnaast onder meer ingezet op de ontwikkeling van relaties en (kennis-)netwerken met omliggende regio's als Zwolle-Kampen, Twente en de Duitse Ems-As evenals de ontwikkeling van initiatieven op het gebied van duurzame energie die zowel bijdragen aan de concurrentiepositie als het imago van de regio.

### ***Gebiedsontwikkeling centrum van Emmen***

De centrumstad Emmen heeft een (boven-)regionaal voorzieningenniveau en een verzorgingsgebied van circa 250.000 inwoners. Emmen beschikt over een modern centrum met een hoogwaardig stedelijk voorzieningenniveau, een sterke (boven-)regionale winkelfunctie met onder meer een groot overdekt winkelcentrum met 9 miljoen bezoekers per jaar, een recreatieaanbod (onder meer topattractie Dierenpark Emmen) op landelijk niveau en regionale onderwijs- en gezondheidszorgvoorzieningen. Emmen heeft daarnaast op de Bargermeerlocatie het grootste bedrijvenpark en de grootste industrieconcentratie van Noord-Nederland.

Het dierenpark Emmen behoort met 1,25 miljoen bezoekers per jaar tot de topattracties van Nederland. Echter, op de huidige locatie is er onvoldoende groeiperspectief. Het gebiedsontwikkelingsproject Centrumontwikkeling Emmen is gericht op uitplaatsing van het dierenpark vanuit het centrum naar de rand van de stad. Dit biedt kansen om het centrum te herontwikkelen en de woon- en centrumfunctie van Emmen te versterken in afstemming op de herstructurering van het bedrijventerrein Bargermeer, dat grenst aan het centrum van Emmen.

Voor de komende periode gaat aandacht van het stedelijk netwerk uit naar twee integrale gebiedsontwikkelingen: Centrumontwikkeling Emmen en Bedrijventerrein Bargermeer.

De elementen voor de gebiedsontwikkelingen zijn:

- Duurzame herontwikkeling van de oude dierenparklocatie naar een binnenstadslocatie met bijzondere stedelijke functies, hoogwaardige architectuur en veel groen, water en ruimte in een parkachtige setting. De nieuwe locatie Dierenpark/Theater (Eslocatie) wordt klimaatneutraal ontwikkeld en er wordt een oost-west verbinding gerealiseerd die die beide locaties verbindt door een bijzonder stadsplein en ondertunneling van de Hondsrugweg.
- De problematiek van de bereikbaarheid van Emmen centrum is direct gekoppeld aan de Hondsrugweg. Zonder maatregelen zal de verkeersdruk op de Hondsrugweg toenemen van 23.000 voertuigen per etmaal in de huidige situatie tot 34.000 in 2020. Daarmee zijn de te nemen maatregelen aan de Hondsrugweg, als onderdeel van het Atalanta project, van groot belang voor de bereikbaarheid van het centrum van Emmen.
- Herontwikkeling van de noordkant van het centrum;
- Realisatie van een groot zorgcomplex (zorg, wonen en voorzieningen) aan de oostkant van het centrum;
- Doorontwikkeling Onderwijszone.

### ***Gebiedsontwikkeling bedrijventerrein Bargermeer***

Realisatie van een dynamisch werklandschap door:

- Herstructurering en ruimtelijke intensivering en -kwaliteitsverbetering van alle bedrijventerreinen in de Werkas Emmen (ruim 850 hectare aaneengesloten bedrijventerrein en daarmee veruit het grootste in Noord-Nederland).
- Fysieke verbetering en verbetering van het investeringsklimaat door (her)ontwikkeling van bedrijfshuisvesting, clustering van bedrijfsactiviteiten ter versterking van het profiel van het terrein, toevoeging van andere gebruiksfuncties, versterking van landschapselementen, en vergroting van beeldkwaliteit en netwerken voor kennistransfer en parkmanagement.
- Direct annex met deze grootste bedrijvenlocatie is de herinrichting van de route N862-Rondweg-N34. De N862 autoweg Emmen - Klazienaveen kent een aanzienlijke verkeers-toename door de realisering van de A37-verbinding met Duitsland en de sterke groei van bedrijvigheid op de bedrijvenparken langs deze weg (Bahco en A37 Bedrijvenpark). Ook groeit het aantal bezoekers aan het centrum en het Dierenpark, komende vanuit Duitsland. De belangrijkste toegangsroute vanuit zuidoost dreigt hierdoor dicht te slibben, wat aanzienlijke gevolgen zal hebben voor de economische ontwikkeling, in het bijzonder de transportsector op het bedrijvenpark. Voor 2012 moeten besluiten worden genomen over capaciteitsuitbreiding en aanpassing van de aansluitingen bij Nieuw-Dordrecht en bedrijvenpark A37 met de focus op duurzame mobiliteit.

## **Coevorden**

Coevorden heeft samen met de gemeente Emlichheim het grensoverschrijdende bedrijvenpark Europark gerealiseerd (360 hectare), met daarop de multimodale Euroterminal voor containeroverslag. De Coevorder terminal behoort tot de snelst groeiende inlandterminals van Nederland. Hij onderscheidt zich bovendien met zijn trimodaliteit en zijn ligging op de Duits-Nederlandse grens.

- **Dryport (internationale logistieke draaischijf)**  
Het gaat hierbij om het versterken van goederenvervoer en -overslag van containers en bulkgoederen tussen Coevorden en Emmen. De ambitie is om een directe verbinding met een of meer zeehavens te ontwikkelen om zo te functioneren als logistiek centrum voor (container)vervoer richting het achterland. Uitgangspunt hierbij is dat een aantal diensten die nu in de zeehaven worden verricht, bijvoorbeeld op het gebied van logistieke distributie, worden overgeheveld naar de Dryport. Dit project sluit aan bij de rijksnota 'Economische visie op de lange termijn ontwikkeling van mainport Rotterdam; Mainport netwerk Nederland' van juni 2009.
- **Centrumontwikkeling**  
Het gaat hierbij om het oplossen van de ruimtelijke barrière tussen de binnenstad en het te herontwikkelen rangeerterrein. De rangeerfunctie wordt verplaatst naar de Euroterminal door een nieuwe railverbinding vanaf zuid.

### **Woningbouwprogramma**

Het stedelijk netwerk heeft een ontspannen woningmarkt met een overschot van 0,2% in 2010. De nieuwbouwbehoefte voor de periode 2010-2020 wordt geraamd op 3.700 à 3.900 woningen bruto. Het verwachte tekort komt daarmee in 2020 op 1,5%.

Wel is er sprake van een omvangrijke kwalitatieve vraag. Emmen heeft een grote naoorlogse woningvoorraad waarvan de kwaliteit niet aansluit bij de (toekomstige) behoefte. Onder invloed van de economie zijn de woningmarktomstandigheden de afgelopen jaren gewijzigd. Dit heeft geresulteerd in verminderde afzetmogelijkheden van met name de duurdere koopsector en een toegenomen vraag naar betaalbare (huur)woningen. Het streven van de gemeente is er op gericht dat in elke wijk of dorp mensen een wooncarrière kunnen maken. Belangrijke opgave is het kwalitatief afstemmen van de bestaande woningvoorraad (zowel bij corporaties als particulier) op woonwensen en duurzaamheidseisen. Ingezet wordt op duurzame ontwikkeling van de naoorlogse wijken met aandacht voor ruimtelijke kwaliteiten en de oorspronkelijke unieke stedenbouwkundige opzet. De vervangingsbehoefte als gevolg van sloop wordt geraamd op ca. 1.100 à 1.350 nieuwe woningen.

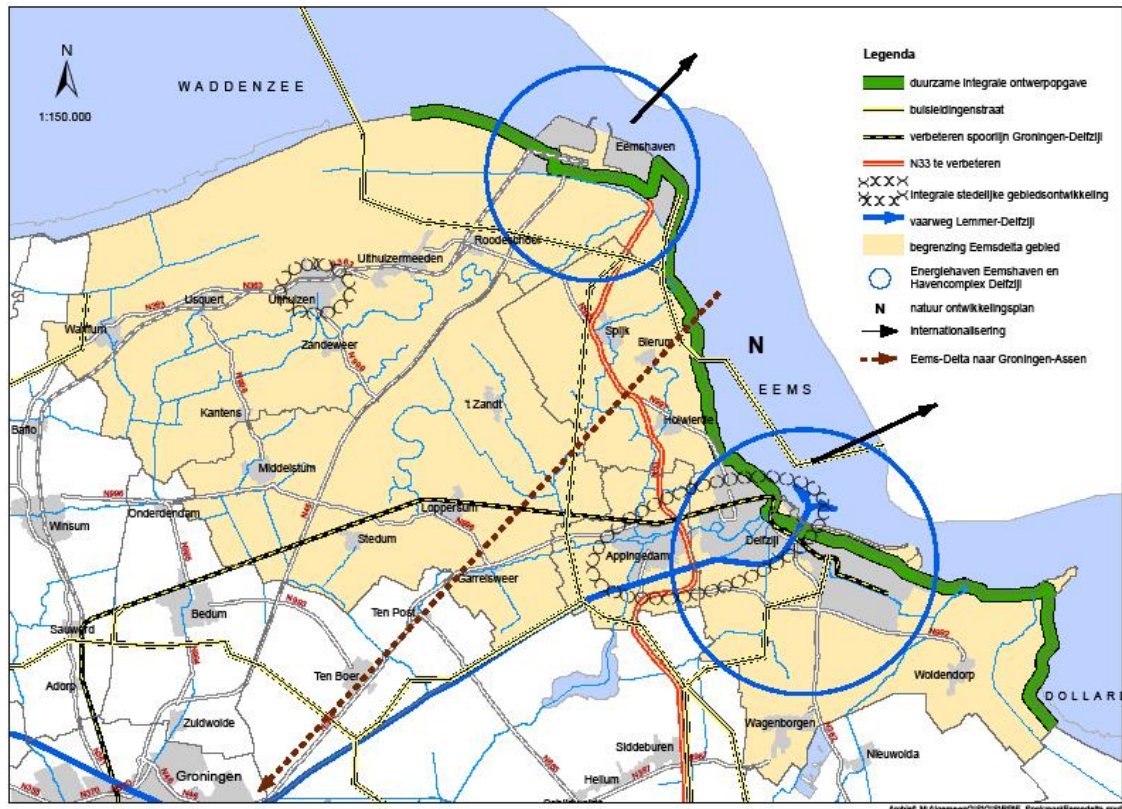
De kwalitatieve uitgangspunten voor het woningbouwprogramma zijn beschreven in het woonplan Emmen 2020 (geactualiseerd in 2008). Belangrijkste uitgangspunt is het realiseren van woonmilieus en woningbouwtypen die beter aansluiten bij de wensen van woonconsumenten. Daarbij ligt de nadruk op goedkope/middeldure huur meergezinswoningen en koop een- en meergezinswoningen in centrum-stedelijk en groen-stedelijke milieus.

De woningbouwopgave wordt voor een groot deel gerealiseerd in Emmen (in de nieuwbouwwijk Delflanden en op verspreide locaties in het bestaand bebouwd gebied) en in Coevorden. Naast duurzame woninguitbreiding wordt een nieuw station (Emmen-Zuid) met transferium (multimodaal knooppunt) en een regionale vestigingslocatie voor kantoren en bedrijvigheid gerealiseerd. Emmen realiseert een verhouding uitleg/binnenstedelijk van 40/60.



## 4.5. Eemsdelta

De Eemsdelta heeft als het ware twee gezichten: de dynamische haven- en industrie centra en het cultuurhistorisch unieke landschap van het Hoogeland en Fivelingo. De havenstad Delfzijl en het historische handelstadje Appingedam vormen samen een stedelijk gebied met circa 30.000 inwoners. Daaromheen ligt het landelijk gebied van de vier gemeenten Appingedam, Delfzijl, Eemsmond en Loppersum waarin circa 40.000 mensen wonen.



De Eemsdelta is als mainport een van de economische kernzones in Noord-Nederland, en herbergt circa 23.000 arbeidsplaatsen. Het gebied bevat het havencomplex in Delfzijl met een cluster van zware chemische bedrijvigheid, en de Eemshaven, die voor de ontwikkeling van grootschalige industrie aangelegd is en inmiddels als locatie voor energiegerelateerde bedrijvigheid zeer in trek is. De Eemsdelta levert binnenkort al 33% van de totale nationale energieproductie. Er zijn kansen voor uitbouw van de tuinbouw, die van de nabijheid van de energieproductie kan profiteren. De verwachting is dat er in 2014 in de Eemshaven geen uitgifbare ruimte voor bedrijvigheid meer beschikbaar zal zijn, waardoor uitbreiding van bedrijventerrein nodig kan zijn. Ook in Delfzijl kan wellicht extra ruimte nodig zijn voor de chemische sector.

Tegelijk heeft de Eemsdelta -en in mindere mate Oost-Groningen- te maken met een afname van de bevolking, meer in het bijzonder van het aantal huishoudens. In 2025 is de verwachte krimp van de bevolking 11.000. De gemeenten zijn al hard aan de slag (geweest) met sanering en herstructurering van de woningvoorraad. Verder anticiperen op deze ontwikkeling in de periode 2010-2020 is noodzakelijk. Daarbij moet rekening worden gehouden met vergrijzing. Gevolg is een additionele vraag naar levensloopbestendige woningen (in combinatie met zorgvoorzieningen) dichtbij het centrum en een fors krimpende vraag buiten het centrum. Door het wegvallen van de verdien capaciteit door de krimpende woningvoorraad is deze opgave financieel niet op te brengen door de betrokken overheden en woningbouwcorporaties.

Het gebied vormt een cruciale schakel in de kustverdediging. Door afwezigheid van slaperdijken in dit deel van Groningen is de kustverdediging hier, ondanks het feit dat de 30 jaar oude Deltanormen momenteel worden gehaald, relatief het zwakst. Het gebied is gevoelig voor de klimaatverandering, met name voor zeespiegelstijging, omdat extra factoren als bodemdaling en de toestand van de bestaande dijken daarmee samen komen. Bovendien is de kustverdediging in dit gebied het slot op de deur voor de nationale aardgasvoorziening. Een goede kustverdediging, ook bij extreme gebeurtenissen, is dan ook vereist. Nadere beschouwing van het veiligheidsniveau is hier op zijn plaats.

Het gebied krijgt tevens te maken met verziltingseffecten in de kustzone. Landbouw en natuur ondervinden de gevolgen, maar kunnen de nieuwe omstandigheden wellicht ook als kans benutten.

De beschikbaarheid van zoet water in dit gebied komt onder druk te staan. Bij hogere temperaturen is meer zoet water nodig in industriële processen, maar ook in de landbouw. De beschikbaarheid daarvan is, zeker in de zomer, op termijn onzeker.

De ruimtelijke opgaven voor de ontwikkeling van de Eemsdelta naar een duurzame, grensoverschrijdende havenregio in Eems-Dollardgebied in de komende periode zijn als volgt:

- Zorgdragen voor een goede (inter-)nationale bereikbaarheid via weg, spoor en water.
- Eemsdelta ontwikkelen tot de 'energierotonde' van Europa door ruimte te bieden voor (grootschalige) energie voorzieningen.
- Ruimte bieden voor moderne en duurzame industriecomplexen en glastuinbouw, waar mogelijk in combinatie met de aanleg van energiesystemen en invulling van vrijkomende woningbouwlocaties (transformatie) met respect voor het unieke cultuurhistorische landschap.
- Garanderen van de vereiste kustveiligheid en inspelen op de kansen die klimaatadaptatie in de regio biedt: een integrale ontwerpogave met de thema's klimaat, kustverdediging, watervoorziening, energie, wonen, werken en recreatie.
- Expliciete inzet op integrale krimpogave voor 2020 als onderdeel van integrale stedelijke gebiedsontwikkeling, waarbij een stevige herstructurering en sanering van woningen en gebouwen gerelateerd wordt aan voorzieningen, vergrijzing, ontgroening, mobiliteit en kwaliteitsverbetering van de (woning)voorraad.
- Versterking van de toeristisch-recreatieve infrastructuur (vaarcircuits).

## 4.6. Noorderruimte

### *Waddengebied*

Het Waddengebied<sup>1</sup> is primair een natuurgebied met een enorme rijke biodiversiteit. Het gebied is sinds juni 2009 Unesco Werelderfgoed en omvat ook het Nationaal Park Schiermonnikoog. Naast een functie voor natuur en landschap zijn de Wadden een bron voor sociaaleconomische ontwikkeling, waaronder recreatie en toerisme en visserij. Het beleid voor de Waddenzee is gericht op duurzame bescherming en ontwikkeling van de Waddenzee als natuurgebied en op behoud van het open landschap, met beperkt menselijk medegebruik.

In 2004 bracht de Adviesgroep Waddenzebeleid (Commissie Meijer) een advies uit over de gaswinning en schelpdiervisserij in de Waddenzee in relatie tot de natuur. Naar aanleiding daarvan heeft het kabinet besloten extra middelen in de Waddenzee en in het Waddengebied te investeren door het oprichten van het Waddenfonds. Dit fonds zal in een periode van 20 jaar worden besteed.

Het Waddenfonds heeft tot doel de subsidiëring van activiteiten, anders dan reguliere investeringen of beheers- of onderhoudswerken, die gericht zijn op of bijdragen aan:

- het vergroten en versterken van de natuur- en landschapswaarden;
- het verminderen of wegnemen van externe bedreigingen van de natuurlijke rijkdom;
- een duurzame economische ontwikkeling, dan wel gericht zijn op een substantiële transitie naar een duurzame energiehuishouding (ook in de direct aangrenzende gebieden);
- het ontwikkelen van een duurzame kennishuishouding ten aanzien van het waddengebied.

De stijging van de zeespiegel zal op langere termijn grote consequenties hebben voor de Wadden. Bij een stijgende zeespiegel moet enerzijds de veiligheid van de bewoners zijn gewaarborgd en moet anderzijds de biodiversiteit van het Waddengebied worden behouden. De zoet-zoutgradiënt vormt hierbij een belangrijke kernkwaliteit. Het is de vraag of de sedimentbalans in de Waddenzee de zeespiegelstijging, zeker op middellange termijn, kan bijhouden. Dit kan grote gevolgen hebben voor het droogvallen van platen en daarmee de aanwezige biodiversiteit. Daarnaast is ook het energievraagstuk van belang voor het gebied. De getijdenwerking, golven, de zoet-zoutgradiënt (osmose, blue energy), wind en ruimte (zon) bieden mogelijkheden voor opwekking van groene energie.

De Waddenzee heeft aan biologische rijkdom ingeboet en behoeft herstel en bescherming. In het Natuurherstelprogramma "Naar een Rijke Zee" (tussenrapportage 1 oktober 2009) wordt via een aantal thema's naar mogelijke oplossingen en maatregelen gekeken. Door bijvoorbeeld herstel van de visstand en aankoop van extra natuurterreinen en door gerichte aandacht voor kwelders, de sedimentbalans, de geomorfologie en de zoet-zoutovergangen, worden de natuurwaarden verhoogd en wordt de natuur in de Waddenzee robuuster. Een sterke en robuuste natuur kan tegen een stootje en vergroot de mogelijkheden voor duurzame economische ontwikkeling. De opgave is een gezond en robuust waddensysteem te realiseren, een systeem dat robuust genoeg is om de gevolgen van de klimaatveranderingen op te vangen en dat tevens kansen voor een duurzame economische ontwikkeling biedt.

Op de Waddeneilanden is inmiddels fors ingezet op het thema duurzaamheid (sustainable islands). Gezien het belang van de Waddeneilanden voor het toeristisch recreatief product en de transitie naar een duurzame samenleving zal het thema duurzaamheid in de toekomst nog meer inzet vragen. Tegen die achtergrond liggen er kansen voor de landbouw op de eilanden om geleidelijk te transformeren naar een meer lokale ecologische productie.

---

<sup>1</sup> In deze gebiedsagenda wordt onder Waddengebied de Waddenzee en de Waddeneilanden verstaan.

Specifieke opgaven Waddengebied:

- Duurzame ontwikkeling van het gebied, zowel op ecologisch als op sociaaleconomisch terrein (ontwikkeling van een robuust waddensysteem).
- Inspelen op verandering van het klimaat en de gevolgen daarvan voor kustverdediging en vermindering risico's van zeespiegelrijzing.
- Waarborgen van afwatering van stroomgebieden op het wad, waaronder realisatie van sluizen, afwateringssystemen en waterbergingssystemen.
- Benutten van mogelijkheden voor duurzame energie (o.a. getijde energie, zoet-zout).
- Kansen benutten voor een geleidelijke transformatie naar een meer lokale ecologische landbouw.

### *Noordelijke kleischil*

Kenmerkend voor de Noordelijke kleischil is het open agrarische landschap met kleinschalige cultuurhistorische elementen en de verspreid liggende dorpen en steden. In deze schil komen verschillende opgaven (klimaat, energie en krimp) samen die om een integrale aanpak vragen.

De klimaatadaptatie, waaronder een eventuele peilverhoging van het IJsselmeer, vraagt een nieuwe kijk op de kustverdediging en de functies in het landelijke gebied zoals de landbouw (vanwege verzilting), natuur en recreatie en toerisme. De noordelijke schil biedt mogelijkheden voor nieuwe vormen van energieopwekking zoals biomassa bij grootschalige landbouw-bedrijven en de zoet-zoutgradiënt aan de kust. Globalisering zorgt voor schaalvergroting in de landbouw. In de Noordelijke kleischil kan juist ruimte worden geboden aan een marktgerichte, duurzame landbouw. Aandachtspunt daarbij zijn de negatieve effecten op de verkeersveiligheid van de plattelandswegen.

De noordelijke kleischil heeft te maken met een krimpende bevolking en de daaraan gekoppelde opgaven voor het bebouwde gebied (sloop en transformatie, de leefbaarheid en de bereikbaarheid van basisvoorzieningen).

Het terpen- en wierdengebied heeft alle kwaliteiten van een nationaal landschap, maar is niet als zodanig aangewezen. Het tegengaan van de verrommeling van het landschap vraagt mede daarom extra aandacht bij de nieuwe opgaven voor het gebied (landbouw, energie, toerisme en recreatie en krimp). Er ligt ook een relatie met de ruimtelijke opgaven voor de economische kernzone Eemsdelta die in de Noordelijke Kleischil is gesitueerd (zie paragraaf 4.4.).

Specifieke opgaven Noordelijke kleischil:

- Aanpassingen doen die noodzakelijk zijn vanwege klimaatverandering (en eventuele peilverhoging IJsselmeer) en bodemdaling (door gas en zoutwinning), waaronder kustverdediging in samenhang met gebiedsontwikkeling langs de kust.
- Het gebruik van dynamiek bij natuurontwikkeling ter versterking van de kustverdediging (vaste landkwelders).
- Faciliteren van de landbouwontwikkeling, inclusief landbouwinfrastructuur en adequate watervoorziening (i.v.m. verdere verzilting).
- Kansen creëren voor nieuwe vormen van energievoorziening.
- Ontwikkelen van aangepast ruimtelijk beleid in verband met de demografische ontwikkeling.
- Versterken van de cultuurhistorische identiteit en tegengaan van de verrommeling (landschappelijke opgave).

### **Blauw-groene gordel**

De blauw-groene gordel, met daarbinnen het veenweidegebied, loopt van de Rottige Meenthe / Weerribben (Overijssel) via een stelsel van meren, vaarten en kanalen naar het Lauwersmeergebied en vervolgens terug naar de zandgronden zuidelijk van de stad Groningen en oostelijk van de Hondsrug. In deze (voormalige) veengebieden liggen hoge natuurwaarden. De blauw-groene gordel vormt de belangrijkste schakel in een samenhangend netwerk van grote en internationaal belangrijke natuurgebieden. Het netwerk van vaarten, kanalen en meren is van belang voor de vaarrecreatie en het gebied speelt een belangrijke rol in de waterhuishouding. Binnen of grenzend aan deze gordel liggen de stedelijke netwerken.

Voor deze blauw-groene gordel ligt een duurzame gebiedsgerichte opgave waarbij uiteraard het blauw-groene netwerk sturend is. Als gevolg van het steeds grilliger worden van het neerslagpatroon (grotere neerslagpieken afgewisseld met droogte) is een robuust watersysteem noodzakelijk (opvangen van piekafvoer en in periode van droogte terugvallen op gebiedseigen water). Dit geldt ook voor het bebouwd gebied in de steden en de dorpen. Ook is er een noodzaak tot een klimaatbestendige natuur. Dit vraagt om natuurgebieden van voldoende omvang en een samenhangend netwerk. Op dit moment zijn de EHS en de provinciale verbindingzone nog te versnipperd, onder andere door infrastructuur. Dieren en planten kunnen niet voldoende trekken en zich niet voldoende verspreiden. Voor delen van de blauw-groene gordel liggen kansen om het watersysteem en de natuur robuuster te maken. De water- en natuuropgave biedt mogelijkheden voor landschapsontwikkeling, mogelijke kansen voor duurzame energiewinning en uitbouw van gebieden voor toerisme en recreatie, wonen en, afhankelijk van de locatie, meer natuurgerichte landbouwfuncties en zo mogelijk vertraging van de bodemdaling. De gebiedsopgave is een integrale opgave die leidt tot verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving in brede zin.

Specifieke opgaven blauw/groene gordel:

- Ontwikkelen duurzaam watersysteem met het oog op meerdere doelen: afwatering, waterbuffering en watertoevoer, natuurontwikkeling, toerisme en vaarrecreatie, waterveiligheid en landbouw.
- Behoud/versterking van de landschappelijke kwaliteiten van het veenweidegebied, beperken van de bodemdaling in evenwicht met gebiedsfuncties zoals landbouw.
- Ontwikkelen van evenwicht tussen natuurlijke watersystemen en maatschappelijk gebruik van wateren.
- Benutten van kansen voor de combinatie van ontwikkeling van het watersysteem en aan water gerelateerde verstedelijking (recreatief wonen).
- Onderzoeken kansen voor energiewinning.
- Kwaliteitsverbetering landschap, onder andere aan de stadsranden (landschappelijke opgave).

### **Hoger gelegen zandkern**

De hoger gelegen zandkern wordt gevormd door het Drents Plateau, de Friese uitlopers daarvan en Westerwolde. De zandkern bestaat uit met zand bedekte grind- en zandafzettingen uit de laatste ijstijd. Er zijn weinig grote hoogteverschillen, het gehele Plateau ligt tussen de 10 en 20 meter boven NAP. Ruwweg ziet de zandkern er uit als een omgekeerd bord; het midden is relatief hoog en de randen liggen lager. Met uitzondering van de Hondsrug gaat het om een hoogteverschil van slechts enkele meters. Toch is er een duidelijk verschil in landschap, geschiedenis en bevolking.

In het noordoosten van Drenthe ligt de Hondsrug, een heuvelrug die zich uitstrekt van Emmen in het zuidoosten tot in de stad Groningen in het noorden. Drenthe is bekend om zijn hunebedden. Het centrale, hogere deel wordt gevormd door zandgronden, ook wel het 'oude Drenthe' genoemd. Hier vindt men hunebedden en het esdorpenlandschap, dat gekarakteriseerd wordt door brinkdorpen, essen, heidevelden en groenlanden in de beekdalen. In het gebied ligt het Nationaal Landschap Drentsche Aa en twee nationale parken: Dwingelveld en Drents-Friese Wold.

Specifieke opgaven hoger gelegen zandkern:

- Behouden en versterken van de ruimtelijke afwisselingen van landschapstypen, vooral in de overgangen.
- Behouden en ontwikkelen van de verschillende landschapstypen als essen en beekdalen, wijkenstructuur, openheid en bijzondere elementen als Maatschappij van Weldadigheid.
- Behouden en versterken van de karakteristieke macrogradiënt van het Drents Plateau.
- Behouden en ontwikkelen van de kwaliteiten in het Nationaal Landschap Drentsche Aa en Nationaal Landschap de Noordelijke Wouden.
- Grondwatervoorraad onder Drents Plateau vergroten ten behoeve van drinkwatervoorziening, landbouw, natuur en energietoepassingen (waterfabriek).
- Realiseren en versterken van robuuste verbindingzones.
- Beekdalen gereed maken voor klimaatadaptatie.
- Faciliteren van kansrijke combinaties van recreatie, natuur en landbouw.

### **Gebiedsontwikkeling**

Binnen de Noorderruimte staan rijk en provincies voor de volgende gebiedsontwikkelingen in of grenzend aan de groen-blauwe gordel:

- de Veenkoloniën;
- het Friese Merengebied;
- het Lauwersmeergebied.

#### **Veenkoloniën**

De kernkwaliteiten van de Veenkoloniën zijn de beekdalen, de veenkoloniale kanalen en wijken, de grootschalige openheid en de cultuurhistorisch waardevolle nederzettingen in combinatie met de beslotenheid van de bewoningslinten. De Veenkoloniën zijn een door de mens gemaakt landschap pur sang. Ooit was het een uitgestrekt, ontoegankelijk hoogveenmoeras, nu is het een open landbouwgebied waar de fabrieksaardappelteelt de belangrijkste activiteit is.

De Veenkoloniën strekken zich uit van Hoogezand tot Emmen. Het gebied ligt in de nabijheid van stedelijke netwerken en tussen de belangrijkste noordelijke verkeersassen (de A7, de A28, de E31 en de Emslandlinie). Er wonen circa 467.000 mensen in het gebied. Er loopt een stedelijke as tussen de steden Hoogezand-Sappemeer, Veendam, Stadskanaal naar Emmen (diensten en regionale bedrijventerreinen).

De laatste jaren hebben overheden en maatschappelijke organisaties stevig geïnvesteerd in de verdere ontwikkeling van de Veenkoloniën. De bereikbaarheid is verbeterd, de vaar-recreatieve infrastructuur is versterkt en middels de Herinrichting is het gebied optimaal ingericht voor grootschalige landbouw. Recent is van rijkszijde aan de problematiek van de Drents-Groningse Veenkoloniën bijzondere aandacht geven, wat heeft geresulteerd in een gezamenlijke Agenda voor de Veenkoloniën. Met deze Agenda zijn nieuwe ontwikkelingen in gang gezet, zoals de versterking van het toeristisch profiel en een klimaatbestendige ontwikkeling van het gebied.

Niettemin krijgen de Veenkoloniën te maken met afnemende bevolkingsomvang, in combinatie met vergrijzing en ontgroening. Tegelijk kent het gebied een relatief hoge werkloosheid als gevolg van een verouderde industriële structuur, een eenzijdige oriëntatie op de landbouw en een negatief imago.

Voor een duurzame toekomst van de Veenkoloniën is een integrale gebiedsontwikkeling nodig met de volgende specifieke opgaven:

- Realiseren van landschappelijke, toeristisch-recreatieve verbindingszones tussen de Hondsrug en Westerwolde. In de beekdalen in combinatie van hoogwaardig wonen aan de randen, kleinschalige waterberging, particulier natuurbeheer en/of grootschalige landbouw.
- Klimaatadaptatie, o.a. door buffering van water voor de noodzakelijke aanvoer van water voor de landbouw en aanpassing en herstel van beekdalen.
- Klimaatmitigatie, o.a. door het vermijden van CO<sub>2</sub>-emissies (o.a. elektrisch rijden, lokale productie duurzame energie) en door CO<sub>2</sub>-opslag.
- Ontwikkelen van een woon- en leefbaarheidsvisie en -strategie om een antwoord te bieden op de demografische ontwikkeling.
- Versterken van verbindingen tussen de centrale kernen in het gebied en de stad Groningen, onder andere door de optimalisering van de N366, de realisatie van de spoorlijn Groningen - Veendam - Stadskanaal (-Emmen) en het optimaliseren van snelle busverbindingen.
- Uitbouw van het vaarrecreatieve netwerk van de veenkoloniale kanalen en dit verbinden met het aangrenzende gebied in Duitsland.
- Versterking van de landbouw en de agribusiness: hoogwaardige verwerking van akkerbouwproducten, waarbij afval, water, warmte en energiestromen van agrarische industrie en de primaire sector op elkaar worden afgestemd en worden benut voor de ontwikkeling van nieuwe agribusiness activiteiten.
- Versterking van het adaptieve vermogen van het natuursysteem: vergroten van kerngebieden en aanbrengen van robuuste verbindingen.
- Versterking en ontwikkeling van (nieuwe) landschapskwaliteiten in relatie tot nieuwe ontwikkelingen.

### ***Friese Merengebied***

De Friese meren zijn nationaal en internationaal een begrip. Maar het Friese Merengebied bevindt zich op een belangrijk transitiemoment in de tijd: van een productieregio naar kennis- en leisureregio; van plattelandsregio naar een regio met eigen sterke clusters; van klimaatbescherming naar klimaatadaptatie. De Friese meren vormen samen met het IJsselmeer-gebied en de Waddenzee het belangrijkste watersportgebied van West-Europa. Binnen dit watersportgebied ligt de piek tussen IJsselmeer, via Stavoren naar Sneek. Dit is bovendien het gebied waarin diverse nationale belangen samenkomen: het is Nationaal Landschap, het is deels Natura 2000-gebied (het omvat een deel van het veenweidegebied), de Staandemastroute van Vlissingen naar Delfzijl loopt er doorheen evenals de ecologische Robuuste Natte As, het gebied ligt ingeklemd tussen de rijkswegen A7 en A6 en het grenst aan het IJsselmeer, waar mogelijk als gevolg van klimaatverandering aanzienlijke peil aanpassingen moeten gaan plaatsvinden.

Stavoren vervult hierin een schakelfunctie: het is de belangrijkste verbinding tussen de Randstad via het IJsselmeer naar de Friese meren. Maar het toenemende aantal watersporters op het IJsselmeer en Waddenzee kunnen als gevolg van capaciteitsproblemen Friesland niet in. Sneek en Stavoren horen tot de 11 Friese Steden (door de provincie Fryslân aangedragen als potentieel Werelderfgoed) en hebben de potentie zicht te ontwikkelen tot centrale watersportkernen binnen de internationale watersportzone van Denemarken tot aan Zeeland.

De ambitie voor dit gebied is een ontwikkeling waarbij economie, natuur en landschap elkaar versterken en verandering van het klimaat als kans wordt gezien. "Van Stavoren tot Sneek" kan zich ontwikkelen tot het voorbeeldgebied voor integraal omgaan met klimaatadaptatie, innovatie, ondernemen met natuur, duurzame havens, herstel historische waterfronten en herstructurering van watergebonden bedrijventerreinen. Versterking van de toegangspoort Stavoren vereist maatregelen buitendijks en binnendijks.

De integrale gebiedsontwikkeling “van Stavoren tot Sneek” vergt een samenhangend pakket aan ruimtelijke investeringen door het rijk, provincie, gemeenten en ondernemers. De specifieke ruimtelijke opgaven zijn:

- “Klimaatbestendige” sluisen. De eventuele stijging van het waterpeil in het IJsselmeer vraagt om de realisering van klimaatbestendige voorzieningen langs de IJsselmeerkust, te beginnen bij de sluis van Stavoren.
- Klimaatbestendige en aantrekkelijke waterfronten. Versterking van de cultuurhistorische ruimtelijke kwaliteiten, met Stavoren als pilotproject.
- De groei van recreatie en toerisme vraagt om versterking van de kernkwaliteiten natuur en landschap.
- Schone Friese meren. Gebiedsgericht wordt een integrale aanpak losgelaten op schoon water, schone energie en een schoon (mooi) landschap. De inzet is een innovatieslag op het gebied van waterzuivering, slibafvang, vuilwateropvang, energiewinning, elektrisch varen en landschapsversterking.
- Herstructurering watergebonden bedrijventerreinen. De bedrijventerreinen bepalen voor een deel het gezicht van het merengebied vanaf het water. De opgave is om verouderde bedrijventerreinen om te vormen tot terreinen voor hoogwaardiger watergerelateerde bedrijvigheid en te zorgen voor een betere ruimtelijke inpassing.

### ***Lauwersmeergebied***

Het Lauwersmeer ligt aan de Waddenzee op de grens van Groningen en Fryslân.

Aan de noordzijde van het gebied ligt de zeedijk met de Lauwerssluizen. Het water van het Groninger en Friese achterland wordt via deze sluisen c.q. via het beoogde gemaal uitgeslagen op de Waddenzee. De sluis bij Lauwersoog (Robbengatsluis) is een belangrijke schakel in het vaarnetwerk voor Groningen en Fryslân (toegangspoort staande mastroute) en daarmee van belang voor de watersport. Aan de waddenkant ligt de buitenhaven Lauwersoog.

Het ingepolderde land achter de zeedijk wordt vooral gekenmerkt door bossen en een riet- en waterlandschap. Mede als gevolg van de daaraan gekoppelde natuurwaarden - het gebied heeft de status van Nationaal Park - heeft het gebied aantrekkingskracht op recreanten en toeristen. Er zijn recreatievoorzieningen zoals jachthavens, recreatieparken, fiets- en wandelroutes en een camping. Aan de zuid- en ooststrand van het gebied zijn, in aansluiting op de agrarische gronden op het oude land, nieuwe landbouwgronden aangelegd. Ook biedt het gebied ruimte aan een militair oefen- en schietterrein.

De regio wordt sociaaleconomisch gekenmerkt door een afnemende werkgelegenheid, afnemende bevolkingsgroei en vergrijzing.

Voor het Lauwersmeer ligt er een grote integrale opgave. De natuur- en landschapskwaliteiten staan onder druk. Door gebrek aan dynamiek in de waterhuishouding groeit het Lauwersmeer dicht met bomen en struiken en neemt de soortenrijkdom af. Door het weer toelaten van beheerste peilfluctuaties, eventueel in combinatie met de invloed van zout water, kan de natuurlijke gevarieerdheid worden hersteld en kan de kwaliteit van het gebied als internationaal wetland worden versterkt.

Het terugbrengen van de dynamiek in de waterhuishouding vraagt om realisering van een gemaal dat zowel het natuurbelang als het landbouwbelang dient. Door de extra neerslag die valt wordt de waterafvoer van het Groningse en Friese achterland problematisch. Dit wordt nog versterkt door de bodemdaling. Een gemaal is dan ook nodig om de waterafvoer te borgen. Door de veranderingen van het klimaat is letterlijk ruimte nodig voor water; het Lauwersmeer biedt die ruimte.



De toeristisch-recreatieve potentie van het gebied kan verder worden ontwikkeld. Er moet enerzijds massa worden toegevoegd om een bepaald gewenst voorzieningenniveau te bereiken, maar tegelijkertijd moet het "laadvermogen" van natuur en landschap niet overschreden worden. Initiatieven op het gebied van toerisme en recreatie dienen de kwaliteiten van het gebied te vergroten. Ten behoeve van de vaarrecreatie zijn de lange wachttijden en de beperkte voorzieningen bij de Robbengatsluis bij Lauwersoog aanleiding voor aanpassing van de sluis. Een van de opgaven is een algehele upgrading van de haven Lauwersoog, de toeristisch-recreatieve infrastructuur (nat en droog) en de versterking van het toeristisch/recreatief product.

#### Specifieke opgaven Lauwersmeergebied

- Realisering van een nieuw "klimaatbestendig" gemaal, waarbij zowel het landbouwbelang als het natuurbelang meegenomen wordt.
- Realisering van een beperkt aantal verblijfsrecreatieve voorzieningen om de toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht van het gebied aanzienlijk te vergroten en aanpassing watersportvoorzieningen (onder andere sluis en aangrenzende wacht- een aanlegvoorziening).
- Zorgvuldige inpassing en aansluiting van deze voorzieningen op de kernkwaliteiten van het Nationaal Park Lauwersmeer.
- Verbetering van de toeristische recreatieve infrastructuur voor fietsen, varen en wandelen.
- Onderzoeken van mogelijkheden voor energieopwekking via een zoet/zoutwater- en/of getijdencentrale, aardwarmte en andere innovatieve en duurzame energietechnieken.
- Aanpassen kustverdediging aan klimaatverandering.



## 5. PROJECTENOVERZICHT

### *Agendering van opgaven*

De Gebiedsagenda Noord-Nederland formuleert de gezamenlijke visie en de daaruit voortvloeiende opgaven van het Rijk en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland in het ruimtelijk-fysieke domein, als onderbouwing voor onder meer investeringsbeslissingen in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Het gaat daarbij onder meer om investeringen door rijk en regio, gezamenlijk dan wel apart. Essentieel is dat de inzet van instrumenten en middelen, zowel van rijkszijde als van regionale zijde en zowel inhoudelijk als in de tijd, beter op elkaar aansluit.

Op basis van de gebiedsagenda's worden in het bestuurlijk MIRT overleg keuzes gemaakt en besluiten genomen (bijvoorbeeld tot het uitvoeren van een verkenning). In deze overleggen fungeert de gebiedsagenda als structurerend en onderbouwend hulpmiddel.

### *Uitwerking van nieuwe opgaven*

In hoofdstuk 3 van deze Gebiedsagenda Noord-Nederland zijn drie nieuwe opgaven beschreven: De aanpassing van de ruimte aan klimaatverandering, de ontwikkeling en toepassing van duurzame energiesystemen en het omgaan met de effecten van demografische verandering hebben grote gevolgen voor de maatschappij en raken alle beleidsterreinen van de overheden, zowel in het stedelijk als het landelijk gebied. Hoe groot deze invloed is in Noord-Nederland, valt op dit moment nog niet geheel te overzien. Maar er is in elk geval een omschakeling in denken nodig over ruimtelijke ontwikkeling, over mobiliteit en over de energie-infrastructuur om te komen tot een duurzame toekomst met een goede balans tussen leefbaarheid, milieu en economie.

Voor de uitwerking van deze thema's zal een aantal uitwerkingen worden gestart, zowel thematisch als gebiedsgericht, waarvoor nader te bepalen onderzoeksprojecten worden geformuleerd. Veelal zal sprake zijn van een wisselwerking met nationale acties, zoals vanuit nationale programma's voor Klimaatadaptatie en het Actieplan Krimp.

Een van de opgaven in de komende jaren is de verdieping van de Gebiedsagenda zelf met visievorming op de langere termijn, waarbij het jaartal 2040 als richtpunt dient. Een van de doelen daarvan is om te anticiperen op nieuwe ontwikkelingen (waarvan klimaatverandering, energietransitie en bevolkingskrimp al belangrijke zijn), zodat tijdig met maatregelen wordt voorgesorteerd en keuzen die we nu moeten maken worden afgewogen op betekenis voor de langere termijn. Dit leidt tot enkele onderzoeksprojecten maar mogelijk ook tot aanpassing van gebiedsopgaven en bijstelling van lopende of te starten projecten.

### *Projectenoverzicht*

In het MIRT-projectenboek is een aantal projecten opgenomen die uitvoering geven aan de beoogde gebiedsontwikkeling van Noord-Nederland. Sommige projecten zijn nog in voorbereiding, andere al in uitvoering. Deze projecten doorlopen de MIRT-systematiek waarbij een aantal fasen wordt onderscheiden: van verkenning naar planstudie naar realisatie.

Op basis van de opgaven zoals die in deze Gebiedsagenda zijn geformuleerd is wordt nog een projectenoverzicht opgesteld. Dit overzicht zal worden besproken tijdens het voorjaars-overleg MIRT 2010.