

# Operatie Noorder-Randstad

## lijkt voor een deel al uit zichzelf op gang op te komen *maar verdient nog wel wat flinke extra zetje*

In het vorige [lente]nummer van dit kwartaaljournaal introduceerden wij *Operatie Noorder-Randstad*. Wij bepleitten daarin de herhuisvesting naar het Noordoosten van Nederland uit vooral Zuidvleugel van de Randstad waar de werkgelegenheid na de crisis opvallend hoog blijft, de dichtslibbende verkeersinfrastructuur overbelast is en de waterveiligheid de komende decennia steeds precairder dreigt te worden. In dit zomernummer staan de eigen potenties en dynamiek van Noordoostelijk Nederland en het aanpalende Noordwest Duitsland centraal.

### **=Werkloosheid versus innovatie**

Wie goed oplet zal opgemerkt hebben dat de groei van de Noorder-Randstad de laatste tijd toch eigenlijk ook al stukje bij beetje uit zichzelf op gang lijkt te komen. In de grotere steden zit de groei er al duidelijk in. Niet voor niets Zo wil Zwolle er de komende tien jaar er 6.000 woningen bij bouwen, terwijl Groningen tot 2030 er maar liefst 20.000 op het programma heeft staan [1]. Betrekken we daarbij de ontwikkeling van de werkgelegenheid, dan pakt het beeld nog gunstiger uit: in de stad Groningen is de werkloosheid in mei 2017 flink gedaald tot 4,7%. Zuidelijker in 'Noorder-Randstad' staat de vlag er ook goed voor met percentages voor Zwolle en Twente tussen de 6,6 en 5,7. Maar om een idee te krijgen van de eigen potenties van Noorder-Randstad kunnen we natuurlijk niet volstaan met het peilen van bouw- en werkgelegenheidscijfers. Achter de cijfers In de steden van Noorder-Randstad is zowel aan Nederlandse als Duitse kant inmiddels wel het nodige gaande. Universiteiten spelen heden te dage een voortrekkersrol op het gebied van innovatie, zo ook hier waar deze kennisinstellingen met hun *start-ups* nu al als belangrijke aanjagers fungeren voor innovaties op het gebied van bijvoorbeeld groene technologie en *life sciences*. Tussen de universiteiten van met name Groningen, Oldenburg, Bremen, Münster en Twente is er op die gebieden inmiddels de nodige samenwerking en *know how* opgebouwd met in het kielzog daarvan al heel wat zakelijke toepassingen [2]. Gezien de mogelijkheden voor een veelbelovende oriëntatie op Noord-Duitsland en Skandinavië zou hier op termijn een randstad met zeker zo goede economische papieren als zijn Hollandse evenknie kunnen ontstaan. Natuurlijk, is er nog een hele weg te gaan, ook aan de Duitse kant waar met name steden als Bremen, Bremerhaven en Oldenburg opvallend slecht scoren [werkloosheid van respectievelijk 10,4, 13,6 en 10,4% - tegen een landelijk Duits gemiddelde van 5,8%]. Maar de basis ligt er, is veelbelovend maar de zaak mist nog de nodige zetje in de goede richting.

## ***Nieuwe infrastructuur voor een 'Wunderregion'***

Een flinke zet op het gebied van de [spoor]weginfrastructuur zou in dit verband beslist geen kwaad kunnen. Denk daarbij niet alleen of maar in de eerste plaats aan de nationale infra-netten, maar vooral aan de grensoverschrijdende verbindingen. Daarmee is het in Noorder-Randstad zeer droevig gesteld. Navrant symbool van deze misère is de *Friesenbrücke*. Deze spoorbrug over de Ems die de verbinding vormt tussen Groningen en Leer in Ost Friesland werd in 2015 door een schip geramd en ligt er sinds die tijd defect bij. Voor de nodige reparatie danwel nieuwbouw zijn nog niet de nodige gelden bij elkaar. Los daarvan is ook een algehele upgrading van de lijn tussen Groningen en Bremen hard nodig. De provincie Groningen en de deelstaten Nedersaksen en Bremen willen de zaak graag steunen, maar in Berlijn en Den Haag staat de verbinding onderaan de prioriteitenlijstjes. Bremens burgemeester Carsten Sieling droomt al van een *Wunderlinie* voor een *Wunderregion* [3], want met name de wederzijdse bevruchting tussen de universiteiten van Groningen, Oldenburg en Bremen heeft potentie - zowel wetenschappelijk opzicht als op het gebied van [toegepast] onderzoek en productontwikkeling. De *Friesenbrücke* is natuurlijk maar een van maar een van de knelpunten in het noorden. Daarnaast is er natuurlijk nog steeds de wens voor een Zuiderzeelijn. Indertijd zo'n negen jaar geleden door Den Haag *unvervroren* in de ijskast gezet, verdient ie het nu om bij de kabinetsformatie er weer uit gehaald te worden, zoals inmiddels her en der bepleit wordt [4]. Om Noorder-Randstad echt op gang te krijgen is dus wel beslist een en ander nodig, maar beslist minder dan de 35 miljard die bij tijdens de verkiezingscampagne op hoge toon door de vier grote steden werd opgeëist.

## ***=Ruimtelijke kwaliteitssprong***

Bij alle mogelijke nieuwe vooruitgangsdrijf in de verdere toekomst is het wel zaak om er vanaf het begin af aan voor te zorgen niet te vervallen in de fouten die eerder in Randstad Holland werden gemaakt. Zo is het belangrijk dat er met het oog op de effecten van de klimaatverandering genoeg open ruimte voor het water gelaten wordt. Dat bijtekent dus bijvoorbeeld niet verder bouwen in de Polder Mastenbroek in de IJsseldelta ten noordwesten van Zwolle en in het lage land in de driehoek Groningen - Delfzijl - Winschoten. Meer in het algemeen moeten bij de ontwikkeling van de Noorder-Randstad leefbaarheid en natuur scherp in de gaten te houden door goed gebruik te maken van de demografie in zijn natuurlijke krimpbeving in het landelijk gebied. Schep de voorwaarden dat steeds leger wordende gebieden in Oost Groningen en Drenthe met hun landelijke Duitse tegenhangers in Oost Friesland en het heidegebied van de *Hümmling* in het Emsland aaneen kunnen groeien tot een waar groen hart met de nodige ecologische landschapsverbindingen voor mens, dier en plant. En houd daarbij dan goed in de gaten dat het voorzieningenniveau voor de sterk vergrijzende bevolking daar meer dan op peil blijft [5]. Met een goed gerichte en gedoseerde verstedelijking in combinatie met een versterking van het groene hart en de groen-blauwe corridors kan Noorder-Randstad uitgroeien tot een aantrekkelijke vestigingsplaats voor wonen, werken en recreëren - in mening opzicht beter dan zijn Hollandse evenknie. Wellicht kan in het geval van het noorden ook gedacht worden aan een minder primair op de grotere steden gerichte ontwikkelingsstrategie die beter aansluit op de historisch gegroeide ruimtelijke patronen in stad en land, waarbij ook rekening gehouden kan worden met de regionale verschillen tussen Groningen, Drenthe, Emsland en Ost Friesland, Salland, Twente en Osnabrückerland. Qua economische doelmatigheid hoeft zo'n strategie niet onder te doen voor de tegenwoordig populaire grootstedelijk gerichte ruimtelijke 'modellen'- zie het succes van het meer gespreide ruimtelijk verstedelijkingspolitiek zoals die sinds de Wederopbouw in Noord Brabant gestalte kreeg. Qua ruimtelijke kwaliteit kan zo'n benadering heel goed uitpakken, mits als er steeds een luisterend oor blijft voor de taal van het landschap en zijn bewoners en gebruikers [6].

## **Welbegrepen eigenbelang**

Rest de vraag welke partij het meeste belang bij een operatie Noorder-Randstad heeft en dan tegelijk bij machte zou zijn doorslaggevende stappen in een dergelijke richting te zetten. Voor 'Berlijn' geldt deze vergeten regio nog sterker een nog achtergebleven uithoek dan voor 'Den Haag' - de *Ostfriesenwitze* zijn er de pijnlijke uitdrukking van. Het is in deze situatie Den Haag die hier het voortouw zou moeten nemen. Dat lukt alleen als het immer zuinige Holland ervan overtuigd kan worden dat zo'n operatie een kwestie van welbegrepen eigenbelang is. Er klinken steeds meer stemmen die er op wijzen dat Randstad Holland met zijn verouderde industrie en zijn verstopte infrastructuur aan de grenzen van zijn groei gekomen is - laatstelijk nog bij monde van de Groningse hoogleraar regionale arbeidsmarktanalyse Jouke van Dijk [7]. Om zo'n vastgelopen Randstad weer toekomst-*proof* te maken heb je waarschijnlijk wel wat meer geld nodig dan die inmiddels befaamd geworden 35 miljard. Om hem ook nog echt water-*proof* te maken nog heel wat extra, zeker als dat met door het voortschrijdende waterbezwaar als gevolg van de klimaatswijziging op termijn toch al geen dweilen met de kraan open wordt. Het prijs-kwaliteitsoptimum op dit vlak moeten we dan dus eerder in Noorder-Randstad zoeken dan in Randstad Holland.

## **Noten**

[1] Voor een kritisch portret van de recente stedelijke ontwikkeling van Groningen: Floor Milikowski *Een stad die bijna haar inwoners vergat - Er gaat niets boven Groningen* In: *De Groene Amsterdammer* 6 juli 2017

[2] Zie hierover o.m. : *Universiteiten Twente en Münster willen partnerschap uitbreiden* RTV Oost 1-10-2015 [behelst de ruit RTwente-Münster-Oldenburg-Groningen; de inbreng van de TU Twente ligt daarbij op de technische geneeskunde]; *Gezamenlijke opleiding medicijnen: universiteiten Oldenburg en Groningen sluiten samenwerkingsverdrag* Ambassade van Duitsland in Den Haag

[3] *Die Wunderline als weiterer Schritt für die regionale Stärkung* Provincie Groningen 31-3-2017 Zie: <http://wunderline.nl/de/wunderline-zet-volgende-stap-naar-regionale-versterking/>

[4] *Wientjes wil Zuiderzeelijn terug* In: *Dagblad van het Noorden* 17-5-2017

[5] Een goed voorbeeld van een stedenbouwkundig scenario met handhaving van het voorzieningenniveau voor een vergrijzende bevolking in een sterk krimpende regio die steeds groener, blauwer en onherbergzamer wordt is: Pieter Jannink, Inge Paessens e.a, *Take Care – Wildontginning Veenkolonieën* in: *De Nieuwe Veenkolonieën* Groningen 2005

[6] Meer hierover in het volgende artikel *Het Groene Hart van Noorder-Randstad* verderop in dit zomernummer van het kwartaaljournaal op deze site.

[7] Edwin van der Aa, *De motor van de Randstad hapert* In: *AD* 9-3-2017; zie: <http://www.ad.nl/rotterdam/de-motor-van-de-randstad-hapert~a4ee06a3/> en *Prof.dr. Jouke van Dijk, 'Randstad-denken van kabinet veronachtzaamt potentie van de regio's'* Zie: <http://www.rug.nl/news/2012/03/12joukevandijk>