



Telefoon (050) 367 83 02/Huis in 't Veld/Klaassen
Onderwerp Actualisatie rijksbeleid

De leden van de raad van de gemeente
Groningen
te
GRONINGEN

Datum **30 JUN 2011**

Bijlage(n) 4

Ons kenmerk RO11.2646342

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij informeren wij u over de actualisering van de rijksnota's Ruimte en Mobiliteit. Deze is geland in de ontwerp-Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, die op 14 juni naar de Tweede Kamer is gestuurd. Tegelijkertijd werkt het Rijk aan een herprioritering van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (het MIRT) t/m 2020 en aan prioriteiten voor een deel van het verlengde MIRT (2021-2028). Bovendien is er een samenhang met de decentralisatie-discussie in het Bestuursakkoord.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Het Rijk noemt drie hoofdlijnen van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte:

1. Prioriteit voor de Randstad en Zuidoost Brabant. De Structuurvisie kiest een economische invalshoek: het mobiliteitsbeleid en het ruimtelijke beleid moeten bijdragen aan economisch herstel. Het Rijk geeft qua investeringen voorrang aan de Randstad (Mainports Amsterdam en Rotterdam) en Zuidoost Brabant (Brainport Eindhoven en Greenport Venlo). Daar zitten de grootste concentratie economische topsectoren en de meeste verdien capaciteit;
2. Decentralisatie van het ruimtelijk beleid. Het ruimtelijke beleid wordt voor het overgrote deel overgedragen aan vooral de provincies. Het Rijk ziet alleen nog een eigen rol als het gaat om nationale belangen. Stad en provincie zijn aldus steeds meer op elkaar aangewezen;
3. Krachtige uitvoering door vereenvoudiging van regelgeving en procedures.

Wat betreft het Noorden stelt het Rijk het volgende:

- Groningen is één van de gebieden met topsectoren buiten de prioriteitsgebieden, met name gericht op Energy Valley. De eerdere nationale stedelijke netwerken uit de Nota Ruimte krijgen zo weer een plek in de nationale ruimtelijke hoofdstructuur in de vorm van stedelijke regio's (*zie ook bijgevoegd kaartbeeld: nationale ruimtelijke hoofdstructuur*). Het economisch functioneren van deze stedelijke regio's acht het Rijk van nationaal belang. Het Rijk geeft bovendien aan:

“Indien stedelijke regio’s rondom topsectoren buiten de mainports, brainport en greenports zich economisch dusdanig ontwikkelen dat het cruciaal is voor de concurrentiekracht van de Nederlandse economie om te investeren in aantoonbare ruimtelijke of mobiliteitsknelpunten, dan zal het Rijk in het kader van het MIRT met de regio overleggen of investeringen noodzakelijk en mogelijk zijn” (pag 23-25);

- Het Noorden houdt perspectief op een positie in het (inter)nationale netwerk van stedelijke regio’s. De A28/A7 en de vaarweg Lemmer-Delfzijl zijn als voornaamste achterlandverbindingen aangeduid. De spoorverbinding Groningen-Randstad is aangeduid als “overig (inter)nationaal spoorwegennet”. Zie ook het kaartbeeld “(inter)nationale bereikbaarheid van stedelijke regio’s met topsectoren.
- Voor de huidige MIRT-periode (tot 2020) moeten we ervan uitgaan dat Noord-Nederland geen extra geld krijgt. Ook is er geen verwijzing opgenomen naar toekomstige OV-knelpunten in de regio. Wel is er nu gelegenheid om prioriteiten aan te melden voor het verlengde MIRT (2021-2028). De RSP-middelen blijven ongemoeid.

In het algemeen valt ons een aantal zaken op.

Ten eerste ontbreekt de onderbouwing/rechtvaardiging waarom de topprioriteiten slechts tot drie gebieden wordt beperkt. Dit leidt tot een groot afbreukrisico voor de verdere ontwikkelingskracht van de andere stedelijke regio’s, met negatieve effecten voor de BV Nederland als geheel. Daarmee dreigt ook de onderscheidende kracht van de verschillende stedelijke regio’s en de daarop geënte stedelijke en bijbehorende landschappelijke ontwikkeling teniet te worden gedaan. Vanuit de G32 wordt het Rijk hierop nadrukkelijk gewezen.

Ten tweede wordt de nadruk gelegd op ruimtelijk infrastructurele opgaven op relatief korte termijn en niet of nauwelijks op visie of beleid. Leidend is vooral financieel gedreven prioritering. De ruimtelijke ontwikkeling op de langere termijn dreigt daarmee stuurloos te worden.

- Het rijk moet daarom een rol blijven houden bij instandhouding cq versterking van landschappen, ecologische structuren en bufferzones. Het gaat op behoud van de ruimtelijke kwaliteit van het land als geheel. Daarom heeft het rijk ook een rol als het gaat om aanpak van de krimpproblematiek;
- Toepassing van de SER-Ladder (een methode om een ruimtelijke ontwikkeling te toetsen) geeft vooralsnog geen volledige garantie voor zuinig ruimtegebruik. Het bestaand stedelijk gebied lijkt zijn beschermingsfactor vanuit het nationale beleid kwijt te zijn geraakt. Aandacht vragen voor bestaand stedelijk gebied blijft daartoe nodig;

Ten derde stelt het rijk zichzelf verantwoordelijk voor provincie- of landsgrensoverschrijdende onderwerpen. Dan zou het rijk dus ook veel meer oog moeten hebben voor het belang van regionale samenwerking die haast per definitie

“grensoverschrijdend” van karakter is. Specifiek voor Groningen geldt in dat kader ook de economische relaties met Noord-Duitsland.

In dat verband pleit de G32 voor regionalisering en een sterke rol daarbinnen voor grotere steden/centrumsteden als mede-regisseur in het fysiek-economisch domein. Aldus kan er in regionaal verband een samenhangend sociaal en fysiek-economisch beleid worden gevoerd. Daarvoor moeten de grotere steden/centrumgemeenten wel in de positie worden gebracht en inhoudelijk de ruimte worden geboden.

Noordelijke inzet

In SNN-verband is nadrukkelijk gesproken met het rijk over de Structuurvisie. In het algemeen constateren we dat Groningen als stedelijke regio met topsectoren is opgenomen in het internationale netwerk. Dat is positief. Op de thema's die voor ons als stedelijke regio het belangrijkste zijn gaan we nader in.

Energyport Noord-Nederland

Het aanwijzen van Groningen als stedelijke regio met topsectoren (met name Energy Valley) is een belangrijk succes in de lobby om Energyport in Den Haag op de kaart te krijgen. Deze lobby heeft er inmiddels ook toe geleid dat Energyport in het specifieke deel over Noord-Nederland wordt genoemd als opgave van nationaal belang. In het landelijke deel wordt Energyport echter nog niet specifiek genoemd. SNN pleit dan ook bij het Rijk voor de status van energyport voor Noord-Nederland, vergelijkbaar met de andere ports. Zo hopen wij prioriteit te krijgen voor onder andere infrastructuur (verlengd MIRT) en EZ-stimuleringsbeleid. Deze lobby wordt ondersteund door VNO-NCW Noord en MKB-Nederland Noord. Voor ons is belangrijk dat de stedelijke regio Groningen-Assen daarbinnen een belangrijke positie krijgt op het gebied van kennis en kennisvalorisatie rond energie en energietransitie (E-Academy).

Het Rijk is, zo blijkt uit het opnemen van Energyport als nationale topsector, niet geheel ongevoelig voor onze inspanning gebleken. De lobby voor Energyport zal de komende maanden worden voortgezet.

Verlengde MIRT 2021-2028

Gezien de prioriteit voor de Randstad en Zuidoost-Brabant zal er niet veel geld zijn voor projecten elders. Desondanks blijven we in het kader van het verlengde MIRT 2021-2028 inzetten op Regiorail fase 2 en de spoorlijn Groningen-Bremen. Uit de onderliggende verkeerstudies (Nationale Markt- en Capaciteits Analyse, kortweg NMCA) blijkt dat er in de toekomst in het Noorden vooral knelpunten zijn in het regionaal openbaar vervoer in en rond de stad Groningen. Het rijk nuanceert dit overigens door te stellen dat zich deze knelpunten mogelijk voordoen en dat nader onderzoek noodzakelijk is.

Het moet voor het rijk helder zijn dat er een duidelijk economisch belang gemoeid is met een goede bereikbaarheid van onze stedelijke regio. Het feit dat Regiorail fase 2 genoemd wordt in de Tweede Kamermotie De Rouwe, voor opname in het MIRT 2021-2028, vergroot de kansen op rijkssteun.

(Inter)nationale verbindingen

Wij zijn blij met het opnemen van de A7/A28, de spoorlijn Groningen-Randstad en de vaarweg Lemmer-Delfzijl in het (inter)nationaal hoofdnetwerk. Het Rijk geeft aan dat op de hoofdverbindingen buiten de Randstad 2x3 rijstroken de standaard wordt, tenzij aangetoond is dat 2x2 rijstroken ook op langere termijn voldoende is. Het Rijk gaat daartoe "vrijwaringszones" reserveren. In dat kader houden we rond de uitwerking van het Bestuurlijk Voorkeursplan Zuidelijke Ringweg nadrukkelijk de vinger aan de pols. De vaarweg Groningen-Delfzijl (Eemskanaal) is over de gehele lengte aangewezen voor aanpassing van het vaarwegprofiel. We zullen nagaan wat de consequenties hiervan zijn.

De voor ons belangrijke grensoverschrijdende spoorrelatie Groningen-Bremen is echter niet opgenomen als (inter)nationale hoofdverbinding. Dit terwijl deze verbinding nog expliciete aandacht krijgt in het Regeerakkoord en onderwerp van gesprek is geweest in het BO-MIRT (het halfjaarlijks overleg tussen de verantwoordelijke ministeries en een brede noordelijke delegatie over het MIRT).

De paragraaf over Noord-Nederland

In SNN-verband hebben we stevig ingezet op een versterking van de paragraaf over Noord-Nederland. Daartoe heeft SNN een flyer gemaakt, de Ruimtelijk Economische Urgentie Strategie 2040 (REUS). Deze flyer doen wij u hierbij tevens toekomen. De flyer heeft er toe bijgedragen dat Energyport nu steviger op de kaart staat. De paragraaf over Noord-Nederland (*bijgevoegd*) is echter nog steeds zwak. Zo is het belang van de kenniseconomie in het Noorden nog onvoldoende uitgewerkt.

Tweede generatie gebiedsagenda

Het rijk beperkt het aantal ruimtelijke rijksdoelen sterk en zal zich daardoor ook veel minder met de regio bezighouden. Programmering van verstedelijking wordt overgelaten aan provincies en (samenwerkende) gemeenten. Alleen met Amsterdam en Rotterdam worden nog verstedelijkingsafspraken gemaakt. De provincies krijgen een stimulerende rol om samenwerking tussen gemeenten tot stand te brengen en voeren de regie op afweging van ruimtelijke opgave van (boven)regionaal belang.

In een eerder BO-MIRT is afgesproken dat we aan de slag gaan met een tweede generatie gebiedsagenda (nieuwe ruimtelijk-economische visie). Met de gewijzigde opvattingen bij het rijk is het duidelijk dat die agenda meer een agenda van de regio zelf zal worden. Rijk en regio zullen zich (moeten) bezinnen op de vraag wat dat voor de betrokkenheid betekent. Het lijkt in het belang van de regio het rijk wel bij de regio betrokken te houden.

Planning en lobby

De Tweede Kamer zal de Structuurvisie naar verwachting eind juni bespreken. De inspraak zal dan in de zomerperiode plaatsvinden. We verwachten dat uiteindelijk met name de Tweede Kamer een stevige rol zal moeten spelen in het versterken van de positie van de regio's die niet zijn aangewezen als mainport, brainport of greenport.

Met het aannemen van de motie De Rouwe heeft de Kamer daarvoor al een schot voor de boeg gegeven.

Zoals aangegeven richt de noordelijke lobby zich met name op het verkrijgen van de status van Energyport in het landelijke deel. Op basis van voorliggende ontwerp-Structuurvisie bezien we in SNN-verband hoe we de lobby richting de Tweede Kamer verder zullen insteken.

Tot slot

In de Structuurvisie staat nog eens helder dat de economische kracht van Nederland in hoge mate wordt bepaald door kracht van de stedelijke regio's met topsectoren. Dat vereist goede afstemming en samenwerking binnen die regio's. Het is daarom belangrijk dat de bestuurlijke positie van de steden daarbij goed in beeld blijft, nu het rijk de regierol vooral neerlegt bij de provincies. Dit is niet alleen een thema voor deze Structuurvisie, maar ook voor de Topsectoren (Ministerie EL&I) en de komende Woonvisie en de nota Regionalisering, beide van de minister van BZK.

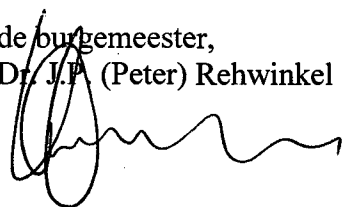
Wethouder De Vries heeft in zijn rol als bestuurlijk trekker van de G32-werkgroep over regionalisering gesprekken gevoerd met het Ministerie van I. en M., en met het Ministerie van BZK. Onderwerp van gesprek betrof met name de positie van grotere gemeenten/centrumgemeenten.

Als bijlage hebben wij toegevoegd twee relevante kaartbeelden, de paragraaf uit de ontwerp-Structuurvisie over Noord-Nederland en de SNN-flyer REUS. De gehele ontwerp-Structuurvisie zullen wij ter inzage leggen in de visietrommel.

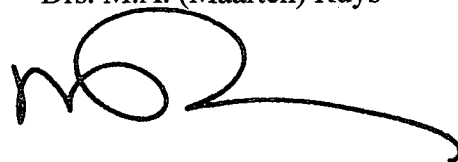
Wij verwachten u hierbij voorlopig voldoende te hebben geïnformeerd en zullen u op de hoogte houden zodra er nieuwe ontwikkelingen zijn.

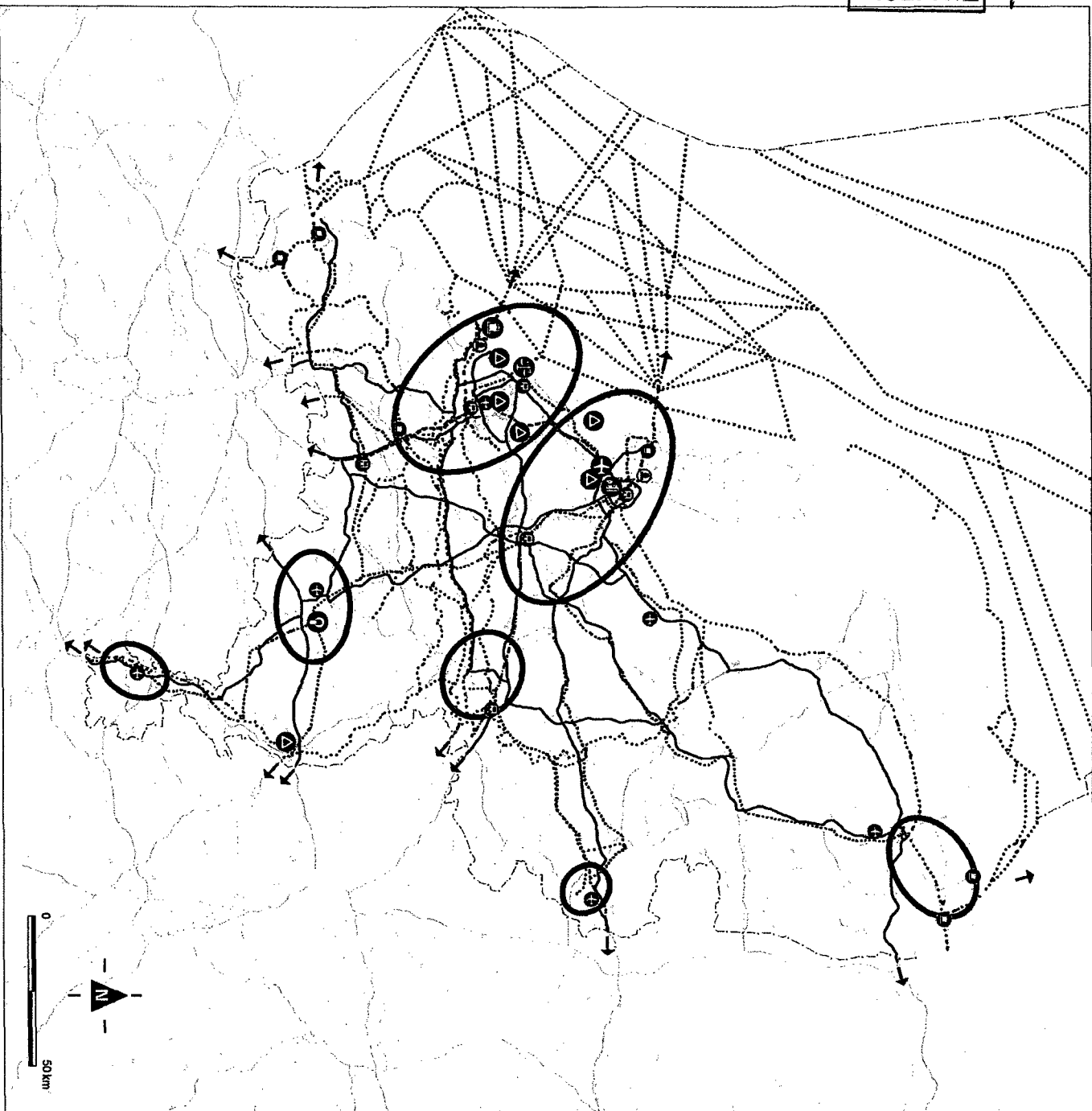
Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
Dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



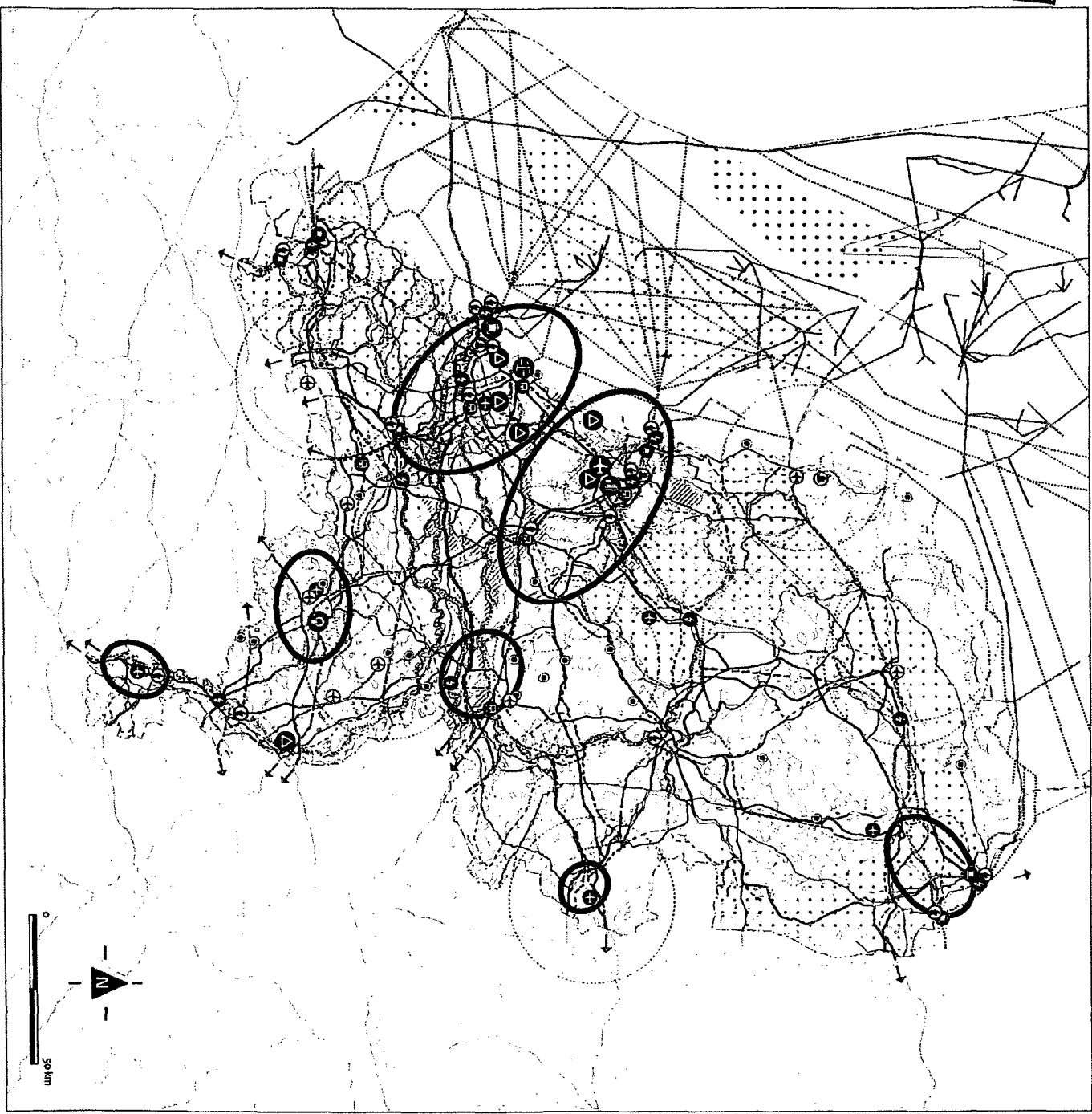
de secretaris,
Drs. M.A. (Maarten) Ruys





(INTERNATIONALE BEREIKBAARHEID VAN STEDELIJKE REGIOS MET TOPSECTOREN

- Stedelijke regio met topsectoren
- Mainport Schiphol
- Mainport Rotterdam
- Brainport Zuidoost Nederland
- Greenport
- Zuidas
- Stad van Internationaal recht, vrede en veiligheid
- HSL /ICE station
- Overige luchthaven van nationale betekenis
- Zeehaven van nationaal belang
- Binnenhaven van nationaal belang
- Voornaamste achterlandverbindingen
- (Inter)nationaal hoofdwegennet
- (Inter)nationaal hoofdwegennet
- (Inter)nationaal hoofdwegennet
- Hoge snelheids lijn
- Spoor met variabele snelheid
- Overig (inter)nationaal spoorwegennet
- Goederenspoor
- Vereenvoudigde topografie



NATIONALE RUIMTELIJKE HOOFDSTRUCTUUR

Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland

- Stedelijke regio met topsectoren
- ✚ Mainport Schiphol
- ✚ Mainport Rotterdam
- ✚ Brainport Zuidoost Nederland
- ✚ Greenport
- ✚ Zuidas
- ✚ Stad van Internationaal recht, vrede en veiligheid
- ✚ HSL /ICE station
- ✚ Overige luchthavens van nationaal belang
- ✚ Zeehavens van nationaal belang
- ✚ Binnenhavens van nationaal belang
- ✚ Elektriciteitscentrale > 500MW
- ✚ Mogelijke vestigingsplaats elektriciteitsproductie
- • • • • Kansrijk gebied windenergie *
- • • • • Aangewezen windenergiegebied
- Energienetwerk
- Busleiding en -strook
- ⇨ Ontwikkelingsrichting duurzame energie op zee na 2020
- ⇨ Het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat
- (inter)nationaal hoofdwegennet
- (inter)nationaal spoorwegennet
- • • • • (inter)nationaal hoofdvaarwegennet
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn
- ▨ Uniek werelderfgoedgebied
- ▨ Nationaal natuurnetwerk* (kasnatuur wordt de nog te herijken EHS)
- ▨ Behouden kustlandament
- ▨ Zeevatervoorziening
- Waterkering
- • • • • Zone met milieure beperkingen
- ✚ Miltair luchtvaartterrein
- ✚ Marine haven
- ✚ Groot oevergebied en/of achterterrein
- ▭ Verreenvoudigde topografie

* Weergegeven gebieden op land zijn feitelijk kansrijk voor grootschalige windenergie, opgenomen als illustratie.

belangrijke cultuurhistorische waarden (de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Limes⁶¹). Tegelijkertijd zijn er in Oost-Nederland een aantal gebieden waar de effecten van bevolkingsdaling nu nog niet voelbaar zijn, maar op termijn wel voelbaar zullen zijn (zogenaamde anticipeergebieden).

Kennis en innovatie zijn de stuwende krachten van de economie van dit gebied. In Oost-Nederland manifesteren zich voornamelijk de volgende drie economische concentraties: Food Valley in en rond Wageningen (topsector agrofood), Health Valley in en rond Nijmegen (topsector life sciences) en nanotechnologie in Twente (topsector high tech systemen en materialen).

De (internationale) achterlandverbindingen (weg, spoor en vaarwegen) die door Oost-Nederland lopen zijn van internationaal belang voor het functioneren van de mainports en daarmee de topsector logistiek. Een burgerluchthaven Twente kan in regionaal ruimtelijk-economisch perspectief bijdragen aan de internationale bereikbaarheid van de Euregio.

4.6 Noord-Nederland

De MIRT-regio Noord-Nederland bestaat uit de provincies Fryslân, Groningen en Drenthe. Opgaven van nationaal belang in dit gebied zijn:

- Het versterken van Energyport door het aanwijzen van locaties voor de vestiging van energiecentrales in de Eemshaven en het robuust en compleet maken van het hoofdenrgienetwerk van Eemshaven via Ens naar Diemen (Noordwest 380 kV verbinding);
- Het aanwijzen van leidingstroken voor buisleidingen voor gas en het ruimtelijk reserveren van locaties voor ondergrondse opslag;
- Het aanwijzen van voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie in Noord Nederland;
- De ontwikkeling van een robuust kustlandschap en zoetwatersysteem ter vergroting van de waterveiligheid en waterzelfvoorziening en het voorkomen van verdroging (o.a. door versterking afsluitdijk en bijbehorende sluiscomplexen, Hoogwaterbeschermingsprogramma en deelprogramma's Zoetwatervoorziening, IJsselmeer en Waddengebied van het Deltaprogramma);
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000 gebieden en het Werelderfgoed (de Waddenzee).

De economische kracht van Noord Nederland ligt in de sterke internationale positie met betrekking tot energie, chemie (Delfzijl) en water(kennis)technologie. Energyport (Noord-) Nederland is het energieknoppunt van Noordwest Europa. Een groot aantal kabels en (buis)leidingen van elektriciteit, gas, telecom en data landt aan in de Eemshaven en vertakt zich naar de rest van Nederland en Europa. Energyport vormt het kenniscentrum voor energievoorziening en -transitie. Tevens is er in de regio Noord Nederland in een aantal gebieden sprake van bevolkingskrimp.

De Waddenzee maakt onderdeel uit van het Europese Natura 2000 netwerk en van de herijkte EHS. Bovendien is de Waddenzee door de Unesco aangewezen als natuurlijk werelderfgoed. Het integrale beleid van het Rijk voor de Waddenzee staat weergegeven in de PKB Derde Nota Waddenzee. De hoofddoelstelling is de duurzame bescherming en ontwikkeling van de Waddenzee als natuurgebied.

⁶¹ De Limes en de Nieuwe Hollandse Waterlinie staan op de voorlopige lijst Wereld Erfgoed.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY
540 EAST 57TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637
TEL: 773-936-3000
WWW.CHICAGO.EDU