

Locatiebeleid schraal of integraal?

***"Studie naar de uitwerking van integraal locatiebeleid
in de stedelijke kernen van Noord-Nederland"***

Master Thesis:

Ing. Edwin M. van Hofwegen
s1571478

*RuG, Faculteit der Ruimtelijke Wetenschappen
Groningen, april 2008*



Inhoudsopgave

Samenvatting	5		
1. Introductie	7		
1.1 Doelstellingen	8		
1.2 Aanpak van het onderzoek	9		
1.3 Leeswijzer	10		
2. Locatietheorie & beleid	11		
2.1 Idee achter locatiebeleid	11		
2.2 Klassieke locatietheorie	11		
2.3 Centrale plaatsentheorie	12		
2.4 Behaviorale locatietheorie	15		
2.5 Institutionele locatietheorie	15		
2.6 Complexiteit inrichting stationslocaties	15		
2.7 ABC-locatiebeleid	16		
2.7.1 ABC-locatiebeleid in Groningen	17		
2.8 PDV/GDV Beleid	18		
2.9 Effecten ABC en PDV/GDV-beleid	19		
2.10 Integraal locatiebeleid	19		
2.11 Beschouwing en conclusie	21		
3. Provinciaal beleid	22		
3.1 Inleiding	23		
3.2 Fryslân	23		
3.1.1 Economische ontwikkelingsmogelijkheden	24		
3.1.2 Bereikbaarheid	26		
3.2 Groningen	28		
3.2.1 Economische ontwikkelingsmogelijkheden	28		
3.2.2 Bereikbaarheid	30		
3.3 Drenthe	32		
3.3.1 Economische ontwikkelingsmogelijkheden	33		
3.3.2 Bereikbaarheid	35		
3.4 Analyse en conclusies	37		
4. Locatiebeleid Leeuwarden	40		
4.1 Beschrijving stad	41		
4.2 Beleidskader	42		
4.3 Stadsvisie ruimtelijk beleid	42		
4.4 Beleid in het licht van rijk en provincie	46		
4.4.1 Economische ontwikkelingsmogelijkheden	47		
4.4.2 Bereikbaarheid	47		
4.4.3 Leefbaarheid	48		
4.5 Conclusie	49		
5. Locatiebeleid Groningen	51		
5.1 De stad	51		
5.2 Beleidskader	52		
5.3 Stadsvisie ruimtelijk beleid	53		
5.4 Beleid in het licht van rijk en provincie	58		
5.4.1 Economische ontwikkelingsmogelijkheden	58		
5.4.2 Bereikbaarheid	59		
5.4.3 Leefbaarheid	59		
5.5 Conclusie	61		
6. Locatiebeleid Assen	62		
6.1 Beschrijving stad	63		

6.2	<i>Beleidskader</i>	64
6.3	<i>Stadsvisie ruimtelijk beleid</i>	64
6.4	<i>Beleid in het licht van rijk en provincie</i>	67
6.4.1	Economische ontwikkelingsmogelijkheden	68
6.4.2	Bereikbaarheid	68
6.4.3	Leefbaarheid	68
6.5	<i>Conclusie</i>	69
7.	Vergelijkingen gemeentelijk beleid	71
8.	Epiloog	72
8.1	<i>Inleiding</i>	73
8.2	<i>Beschouwing vrijblijvendheid</i>	73
8.3	<i>Analyse en conclusies</i>	76
8.4	<i>Aanbevelingen</i>	79
	Literatuur en bronnen	80
	Verklaring begrippen en afkortingen	83
	Index	85

Samenvatting

Het ABC-locatiebeleid met als motto "het juiste bedrijf op de juiste plek" is in 2006 in de Nota Ruimte vervangen door 'integraal locatiebeleid'. Al enkele jaren hiervoor kondigde de rijksoverheid een verandering in het locatiebeleid aan. Kenmerkend voor het 'integraal locatiebeleid' is een decentralisering van de verantwoordelijkheid voor het te voeren beleid bij de lagere overheden. Ondanks dat het integrale locatiebeleid zich inhoudelijk afspeelt op decentraal niveau heeft het rijk wel meerdere doelstellingen voor ogen die met integraal locatiebeleid bereikt kunnen worden. De doelstellingen van het rijk met deze integrale aanpak van locatiebeleid op decentraal niveau zijn georiënteerd op drie sectoren van de ruimtelijke ordening. Namelijk een doelstelling met betrekking tot *economische ontwikkelingsmogelijkheden*, een doelstelling over *bereikbaarheid* en een doelstelling over *de leefbaarheid in gebieden*. Deze doelen zijn het bieden van voldoende geschikte vestigingsplaatsen voor bedrijvigheid en voorzieningen, het optimaal gebruik van alle vervoersmogelijkheden voor personen en goederen over de weg het spoor en water en dat er kwaliteit, variatie, architectonische vormgeving en landschappelijke inpassing van vestigingsplaatsen voor alle stedelijke activiteiten dient te zijn.

Voor de lagere overheden is de verschuiving van verantwoordelijkheden een aanzienlijke verandering geweest in het te voeren beleid. Interessant is nu of de lagere overheden ook daadwerkelijk ingaan op deze

veranderingen. Aan de hand van de doelstellingen die het rijk heeft geformuleerd is in deze studie onderzocht in hoeverre lagere overheden in Noord-Nederland, in hun beleid- en ontwikkelingsvisies aansluiten op het 'integraal locatiebeleid'. Dit om te kunnen ontdekken in hoeverre ze voldoen aan de rijksdoelstellingen. Hieruit zijn er twee onderzoeksvragen geformuleerd waar deze studie een antwoord op geeft. Deze twee onderzoeksvragen luiden:

- *Hoe geven de grotere kernen in Noord-Nederland hun locatiebeleid vorm en wat is het effect van het gevoerde beleid?*
- *In hoeverre sluit het beleid van provincies en de grotere kernen aan bij 'integraal locatiebeleid'?*

Om de bovenstaande onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden zijn er zeven deelvragen opgesteld. Deze zijn in de verschillende hoofdstukken door middel van een deel inventarisatie en een deel analyse beantwoord. Een belangrijke conclusie die hieruit naar voren komt is dat onderzochte provincies en gemeentes in Noord-Nederland in hun beleidsvisies nog niet spreken over een integraal locatiebeleid. Het integraal locatiebeleid is voor hen dan ook nog relatief nieuw. En voor decentrale overheden een grote verandering in de wijze van het inhoudelijk te ontwikkelen en te voeren beleid.

Uit deze studie komt naar voren dat lagere overheid in hun beleid niet spreken over 'integraal locatiebeleid'. Ondanks dat blijkt het zo te zijn dat er op vele punten toch wordt voldaan aan de doelstellingen die het rijk met integraal locatiebeleid heeft geformuleerd. De visies van de

onderzochte lagere overheden hebben wat betreft de wijze van organisatie, vastlegging en uitvoering van het locatiebeleid veel gemeenschappelijke kenmerken. Inhoudelijk zijn er behoorlijke verschillen in het gevoerde beleid. Dat de onderzochte overheden een beleid voeren dat voor een groot deel voldoet aan de rijksdoelstellingen komt echter mede doordat de doelstellingen die het rijk heeft gesteld niet kwantitatief van aard zijn. Zo laat het uitvoeren van het locatiebeleid en daarmee het voldoen aan de doelstellingen van het rijk een grote mate van vrijheid van interpretatie over voor beleidsontwikkelaars.

Het evalueren van de mate waarin aan de doelstellingen van het rijk wordt voldaan kan dan ook interessante discussiepunten opleveren. Om deze discussie wat meer houvast te geven zou het wenselijk zijn dat het rijk gaat evalueren of de beoogde doelstellingen met integraal locatiebeleid zoals verwoord in de Nota Ruimte daadwerkelijk de gewenste visie met 'integraal locatiebeleid' ondersteunt. Daarbij zou het dan wenselijk zijn om deze doelen te voorzien van kwantitatieve uitgangspunten.

Andere adviespunten die uit deze studie naar voren komen zijn dat het wenselijk zou zijn dat het rijk een visie geeft over het locatiebeleid die verder gaat dan het oplossen van problemen in de stedelijke netwerken. Iets waar het beleid nu erg op gericht is. Daarbij zal er oog moeten komen voor de specifieke situaties die er zijn in de verschillende delen van het land en in het bijzonder voor Noord-Nederland. Belangrijk is echter wel dat decentrale overheden een zekere mate van vrijhouden in de beleidsontwikkeling. Dit

omdat zij het beste op de hoogte zijn van de plaatselijke situatie en de daarbij horende wensen.

Tevens zal bij het ontwikkelen van nieuwe locaties, zoals bedrijventerreinen, (geclusterde) detailhandel en allerlei voorzieningen, de bereikbaarheid vroegtijdig meegenomen moeten worden in de planvorming. Bereikbaarheid zou dan ook een grotere beslissingsfactor moeten zijn bij het plannen en kiezen van nieuwe locaties.

1. Introductie

Locatiebeleid houdt in dat een overheid stuurt in de vestigingslocaties van bedrijven, detailhandel en voorzieningen. De redenen om te sturen in de locatiekeuzes kunnen echter verschillend zijn. Zo heeft de Nederlandse rijksoverheid in het verleden dan ook verschillende invullingen gegeven aan haar locatiebeleid. Deze studie gaat in op welke wijze het nieuwste rijkslocatiebeleid in Noord-Nederland wordt geïmplementeerd en wat de effecten daarbij zijn. Het maken van dit nieuwe locatiebeleid heeft overigens meerdere jaren geduurd. Sinds eind jaren '90 zijn er door de rijksoverheid namelijk plannen gemaakt voor het introduceren van een nieuw locatiebeleid. In diverse plannen, voornamelijk het Nationaal Verkeer- en Vervoersplan (*NVVP, 1999*) en de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening (*VIJNO, 2001*) wordt er sindsdien door het rijk gesproken over dit nieuwe locatiebeleid. Doordat deze plannen echter nooit definitief door het kabinet zijn vastgesteld bleef het ABC-locatiebeleid¹ en het beleid voor perifere en grootschalige detailhandelsvestigingen

¹ Beleid dat door het Rijk in de vierde Nota Ruimtelijke Ordening (1988) is geïntroduceerd. In dit beleid zijn bedrijven geclassificeerd naar bereikbaarheidsprofielen en zijn gebieden ingedeeld in locatietypes. Met als doel om het "juiste bedrijf op de juiste plaats" te krijgen. (zie ook paragraaf 2.7)

(*PDV/GDV*)² van kracht. Pas in 2006 is door het rijk in de Nota Ruimte een nieuw locatiebeleid officieel vastgesteld. Het nieuwe locatiebeleid kreeg in de Nota Ruimte de naam '*integraal locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen*' mee en verving het daarvoor vigerende PDV/GDV en ABC-locatiebeleid.

Het integrale locatiebeleid is erop gericht de beslissingen en verantwoordelijkheden te laten nemen op het niveau waarop het ook daadwerkelijk speelt. Namelijk de provinciale, regionale en lokale overheden. Daarbij dienen tevens de verschillende belangen ten aanzien van bereikbaarheid, economie en leefbaarheid integraal in het te voeren beleid afgewogen te worden.

De verantwoordelijkheid voor locatiebeleid ligt met het integrale locatiebeleid dus niet meer bij het rijk zoals voorheen het geval was. Hierdoor is er voor lagere overheden dan ook veel veranderd aangezien met dit nieuwe integrale locatiebeleid zoals gezegd de verantwoordelijkheden gedecentraliseerd naar de lagere overheden. De verantwoordelijkheid voor de wijze van implementatie en de vrijheid hierin van locatiebeleid nu bij de provincies, WGR-plusregio's en gemeentes. Deze regionale en lokale overheden zijn dan ook zelf verantwoordelijk voor het afstemmen van het aanbod van

² Beleid dat door de ministeries van VROM en Economische Zaken in 1993 is ontwikkeld. Dit beleid gaf ruimte voor grote detailhandelsvestigingen om zich te vestigen op bereikbaarheidsknooppunten buiten de bestaande binnenstad. Om zodoende het dichtslippen van binnensteden tegen te gaan en de bestaande dynamiek van de binnenstad te behouden. (zie ook paragraaf 2.8)

locaties voor bedrijven en voorzieningen. Inhoudelijk zijn deze lagere overheden echter wel aan een aantal zaken gebonden. De invulling van het integrale locatiebeleid laat echter nog veel vrijheid over aan decentrale beleidsmakers om het beleid naar eigen wensen en inzicht in te vullen.

Interessant hierbij is om te zien hoe de verschillende provincies en gemeentes in deze provincies omgaan met deze beleidsvrijheid. Een vraag die hierbij opdoemt is in welke mate provincies hun beleid verder decentraliseren aan de gemeentes in hun provincie en welke invloed het provinciale beleid heeft op het gemeentelijke beleid. Hierbij is het ook zaak te kijken in hoeverre provincies, gemeentes vrij laten in het ontwikkelen van gemeentelijk beleid en hoe gemeentes hier inhoudelijk weer mee omgaan.

Bij het analyseren van de verschillende beleidsstrategieën en methodieken die lagere overheden hanteren zijn er in hoofdzaak twee zaken te onderscheiden. Namelijk het theoretische kader waarin ingegaan wordt op welke wijze deze overheden hun locatiebeleid ontwikkelen en een inhoudelijk gedeelte waarin ingegaan wordt op het daadwerkelijke ontwikkelde beleid en plannen op het gebied van locatiebeleid. Voor deze studie is ervoor gekozen om Noord-Nederland als case te nemen. Waarbij er een analyse is gemaakt van de drie noordelijke provincies³. Hierbij wordt er op gemeentelijk niveau het beleid van de drie gemeentes⁴ met de grootste stedelijke kernen in Noord-Nederland specifieker onderzocht.

³ De drie Noord-Nederlandse provincies zijn Fryslân, Groningen en Drenthe.

⁴ Deze drie grootste stedelijke kernen zijn: Groningen, Leeuwarden en Assen.

In de volgende paragrafen komen achtereenvolgens de doelstelling, onderzoeksvragen, onderzoeksofzet en een leeswijzer van het onderzoek aan bod.

1.1 Doelstellingen

Deze studie onderzoekt de wijze waarop grotere gemeentes in Noord-Nederland omgaan met locatiebeleid. Hierbij wordt er gekeken naar hoe ze dit beleid inhoudelijk vorm geven en in hoeverre dit aansluit bij het beleid op hogere overheidsniveaus. De doelstelling van deze studie luidt derhalve:

- Inzicht te verkrijgen in de wijze waarop de grotere gemeentes in Noord-Nederland hun locatiebeleid vorm geven en in hoeverre dit aansluit bij het beleid van het rijk en de provincies.

➤ Om te komen tot dit inzicht zijn er twee hoofdonderzoeksvragen geformuleerd. Deze luiden:

- **Hoe geven de grotere kernen in Noord-Nederland hun locatiebeleid vorm en wat is het effect van het gevoerde beleid?**
- **In hoeverre sluit het beleid van provincies en de grotere kernen aan bij 'integraal locatiebeleid'?**

Om de hoofd onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden zijn er een zevental deelvragen geformuleerd. Deze deelvragen zijn:

- 1. Wat is de theorie achter het ontwikkelen en uitvoeren van locatiebeleid?**
- 2. Hoe ziet het op rijksniveau geformuleerde integrale locatiebeleid eruit, en welke visie heeft het Rijk hiermee?**
- 3. Hoe gaan de Noordelijke provincies om met dit integrale locatiebeleid?**
- 4. Hoe ziet het locatiebeleid van de grotere gemeentes eruit?**
- 5. In hoeverre is het gehanteerde gemeentelijke locatiebeleid een doorvertaling van het provinciale en nationale beleid?**
- 6. Wat zijn zowel op procesmatig als op inhoudelijk vlak de verschillen tussen de gemeentes in hun locatiebeleid?**
- 7. Wat kunnen gemeentes van elkaar leren met betrekking tot de wijze waarop ze invulling geven aan het gemeentelijke locatiebeleid?**

1.2 Aanpak van het onderzoek

Dit onderzoek is er op gericht om de wijze van implementatie en effecten van het door het Rijk geformuleerde integrale locatiebeleid voor Noord-Nederland in kaart te brengen. Om de zeven bovenstaande deelvragen te beantwoorden is het onderzoek opgedeeld in hoofdzakelijk vier fases.

In de eerste fase staat de inventarisatie van het beleid bij de verschillende overheden centraal. Deze inventarisatie wordt gedaan aan de hand van de verschillende beleidsdocumenten die de overheidsinstanties opgesteld hebben. Van de beleidsdocumenten die gebruikt worden zijn voor het rijksbeleid de 'Nota Ruimte' en de 'Nota Mobiliteit' de belangrijkste. Op provinciaal niveau zijn de streekplannen en provinciale omgevingsplannen de belangrijkste bronnen. En op gemeentelijk niveau zijn dit onder andere structuurvisies, stadsvisies, ontwikkelingsplannen en gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen.

Hierbij wordt er gekeken naar hoe het huidige locatiebeleid bij de verschillende overheden in elkaar steekt en waaruit dit beleid is ontstaan.

In de tweede fase wordt er indien er verduidelijking in het locatiebeleid van gemeentes wenselijk is door middel van gesprekken met vertegenwoordigers van de verschillende gemeentes en indien nodig ook bij het Rijk en provincies dieper ingegaan op het ontwikkelde beleid.

In de derde fase wordt er een analyse gemaakt van de verschillen en overeenkomsten tussen gemeentes. Hierin wordt er gekeken naar hoe deze omgaan met locatiebeleid

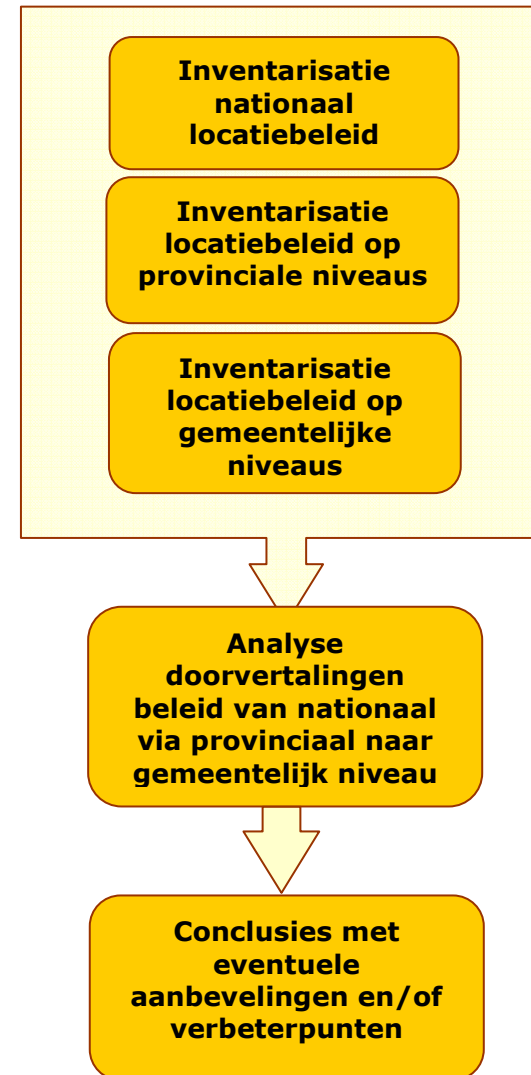
en in hoeverre dit beleid aansluit op het beleid van hogere overheden.

In de vierde en laatste fase wordt er gekeken aan de hand van de analyse in fase drie of er eventuele verbeterpunten zijn in het te voeren locatiebeleid door gemeentes.

De gemeentes die in deze studie nader belicht worden zijn Groningen, Assen en Leeuwarden.

1.3 Leeswijzer

Aan de hand van de subdoelstellingen zijn de hoofdstukken in deze rapportage opgedeeld. In de hoofdstukken twee tot en met acht wordt er op basis van een deel inventarisatie en een deel analyse de beantwoording van de subvragen gerealiseerd. Hierbij wordt er in hoofdstuk twee ingegaan op de verschillende theorieën van locatiebeleid. In hoofdstuk drie wordt het locatiebeleid vanuit het verleden en het huidige locatiebeleid op nationaal niveau nader belicht. In de volgende hoofdstukken wordt er in de overheidsniveaus afgedaald. Waarbij in hoofdstuk drie het beleid van de Noord-Nederlands provincies wordt onderzocht. In de hoofdstukken vier, vijf en zes wordt het gemeentelijke beleid van de stedelijke kernen in deze provincies nader uitgediept. Hoofdstuk zeven gaat in op de verschillen en overeenkomsten tussen het beleid van de verschillende gemeentes. Ten slotte wordt er in hoofdstuk acht een beschouwing gegeven over de vrijblijvendheid van het huidige beleid met analyses en uitkomsten van het onderzoek. Daarbij worden er meerdere adviezen gegeven.



2. Locatietheorie & beleid

2.1 Idee achter locatiebeleid

De gedachte achter het ontwikkelen van locatiebeleid op overheidsniveau is dat het wenselijk is dat er gestuurd wordt in het vestigingsbeleid van bedrijven en voorzieningen. De redenen voor het sturen in dit vestigingsbeleid zijn echter verschillend per overheid en veranderen veelal weer na verloop van tijd. Zo is er vanuit landelijk overheidsniveau in Nederland eind jaren '80 voor het eerst specifiek beleid ontwikkeld om te sturen in de vestiging van bedrijven, detailhandel en overige voorzieningen. Het doel achter dit beleid was het sturen in de mobiliteit en het beperken van de mobiliteitsgroei. Sinds in de jaren '60 werd de auto meer gemeengoed en nam de mobiliteit van mensen toe. Waarmee de nadelen van het toenemende autogebruik ook duidelijk werden. Zo kwamen de nadelige consequenties voor het milieu, een afname van de leefkwaliteit in gebieden en straten waar veel auto's rijden en de beperkte capaciteit van het wegennet aan het licht. Redenen voor de overheid om tegengas te geven aan de groei van het autogebruik. Het voeren van locatiebeleid waarbij bedrijven meer bij openbaar vervoer knooppunten gelegen diende te worden gesitueerd werd ontworpen om een bijdrage te kunnen leveren aan het terugdringen van het autogebruik.

In het buitenland is een locatiebeleid zoals dat in Nederland sinds eind jaren '80 bestaat nooit populair geworden. Het mobiliteitsaspect is hierachter waarschijnlijk de

belangrijkste factor. Waar Nederland namelijk een hoge bevolkingsdichtheid heeft is dit in landen die vergelijkbaar zijn met Nederland in economische ontwikkeling veelal aanmerkelijk lager. Waardoor in deze landen de druk op de wegennetcapaciteit en de noodzaak tot een efficiënt ruimtegebruik minder een issue zijn.

Hoewel dus vanuit overheidsniveau locatiebeleid eind jaren '80 een rol is gaan spelen, zijn er vanuit economisch-geografisch oogpunt al ver voor die tijd verschillende theorieën ontwikkeld.

In dit hoofdstuk zullen de belangrijkste theorieën die ingaan op het ontwikkelen en de uitwerking van locatiebeleid aan bod komen. Zo wordt er ingegaan op de klassieke locatietheorie, de centrale plaatsentheorie, de behaviorale en institutionele locatietheorie en de complexiteit van het inrichten van stationslocaties.

Ook zal er ingegaan worden op de sturingsfilosofie voor overheden om sturing te geven aan het inrichten van de ruimte door middel van locatiebeleid.

In de paragrafen 7 tot en met 10 worden hoofdstuk schetst de ontwikkelingen die zich in locatiebeleid de afgelopen decennia hebben voorgedaan en beschrijft het vigerende integrale locatiebeleid op nationaal niveau.

2.2 Klassieke locatietheorie

Al in de 18^e en 19^e eeuw zijn er locatietheorieën ontworpen. Deze theorieën worden tegenwoordig gerekend tot de klassieke locatietheorieën. Deze theorieën gingen uit van het bedrijfs perspectief waar optimale vestigingslocaties voor bedrijven uit bedrijfseconomisch oogpunt een rol spelen. Kenmerkend voor deze theorieën is dat er vooral

en vrijwel alleen gekeken wordt naar de kostenaspecten voor bedrijven bij verschillende potentiële vestigingslocaties voor bedrijven. Kenmerkend voor de klassieke locatietheorieën is dat de locatiekeuze veelal benaderd werd vanuit één bedrijf (Pellenbarg, 2001).

In de 20^e eeuw worden er voor het eerst theorieën ontwikkeld die ook rekening houden met de opbrengstbenadering die verschillende locaties met zich meebrengen. Vooral Lösch is bekend geworden met zijn theorie over het aan elkaar relateren van kosten en opbrengsten en gaat in op de mogelijke agglomeratievoordelen die bedrijven kunnen behalen (Pellenbarg, 2001).

2.3 Centrale plaatsentheorie

In 1933 kwam de Duitse geograaf en econoom Walter Christaller met zijn centrale plaatsenmodel. Christaller kijkt in deze theorie naar hoe plaatsen het best gesitueerd kunnen worden wanneer uitgegaan wordt van het marktwerkingsprincipe. Hierbij keek hij naar de ligging van plaatsen en de functie die plaatsen vervullen in een regio. In het onderzoek dat Christaller deed naar de centraliteit van plaatsen in Zuid-Duitsland kwam hij tot de conclusie dat er om iedere plaats een geografische ring gelegd kan worden die het verzorgingsgebied weergeeft (→ zie fig.2.1). Christaller gaat er vanuit dat verschillende type plaatsen een verschillende functie vervullen en daarmee een verschillend belang hebben als regiofunctie in een gebied en dus ook verschillen in de grote van het invloedsgebied

dat ze bedienen. Waarbij belangrijke plaatsen een groot invloedsgebied hebben en naarmate een plaats minder belangrijk is een kleiner invloedsgebied heeft. De regiofunctie van een plaats wordt hierbij bepaald door de goederen die er geproduceerd en verkocht worden en de diensten die in die plaats geleverd worden. Naarmate er in een plaats dus meer geproduceerd en geleverd wordt is het invloedsgebied van de plaats groter. Uitgaande van deze verschillende plaatsen en invloedsgebieden kwam Christaller tot zijn centrale plaatsenmodel.

De achterliggende gedachte van Christaller was dat plaatsen in nieuw in te richten gebieden geordend zouden kunnen worden aan de hand van dit centrale plaatsenmodel. Bij dit ordenen van deze plaatsen gaat Christaller uit van economische afstanden. Hierbij gaat het om de reikwijdte die men af wil leggen om aan een bepaald goed te komen. Waarbij ieder goed dus ook zijn eigen reikwijdte heeft. Wanneer om elke plaats een ring wordt gelegd blijven er echter gebieden over die buiten een verzorgingsgebied vallen. Om dit op te lossen kwam Christaller met een hexagonaal model (→ zie fig. 2.1).

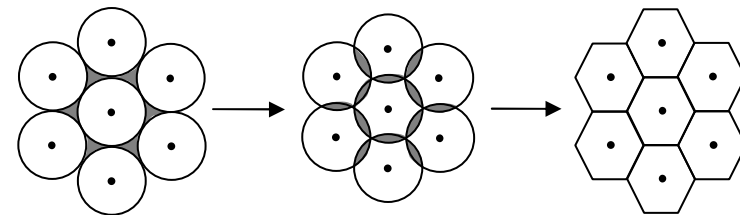


Fig. 2.1 Van de cirkeltheorie naar het hexagonale model

Wanneer de hexagonen van de verschillende type plaatsen met elkaar gecombineerd worden ontstaat het centrale plaatsen model (\rightarrow zie fig. 2.2). Dit model gaat uit van vijf verschillende type plaatsen waar bij iedere functie van een plaats een specifiek invloedsgebied hoort. Waarbij alle plaatsen in een bepaalde categorie volledig gelijk zijn en een qua grote volledig gelijk invloedsgebied hebben. Plaatsen die ontwikkeld worden zouden dan volgens deze theorie gesitueerd kunnen worden waarbij ze dan met betrekking tot de markt van goederen en diensten volledig ideaal gevestigd zouden zijn (*Christaller, 1933*).

In de praktijk zou een dergelijke inrichting van plaatsen in een regio alleen kunnen waarbij er uitgegaan wordt van een lege regio waarin de vestiging van nieuwe dorpen en steden door de overheid geordend wordt.

Daarnaast zou een dergelijke indeling van plaatsen alleen optimaal kunnen functioneren wanneer binnen het gebied de bevolking gelijkmatig verspreid is, er sprake is van economische volledige mededinging (*waarbij producten door vele aanbieders worden aangeboden en homogeen zijn*) en dat consumenten voor het kopen van hun producten naar het dichtstbijzijnde punt gaan (*Hoekveld, 1975*).

Christaller gaf zelf aan dat aan het ordenen van plaatsen volgens het marktprincipe nadelen zitten met betrekking tot het verkeerssysteem en de bestuurskundige uitwerking ervan. Vanuit verkeerskundig oogpunt zou het namelijk gunstig zijn als belangrijke plaatsen op de verkeersassen komen te liggen.

En vanuit bestuurlijk oogpunt geeft Christaller aan dat het wenselijk zou zijn dat een bestuurlijke regio zijn bevolkingsconcentratie rond het middelpunt van de regio

heeft liggen heeft liggen en een regio begrensd is door een zone waar de bevolkingsdichtheid laag is.

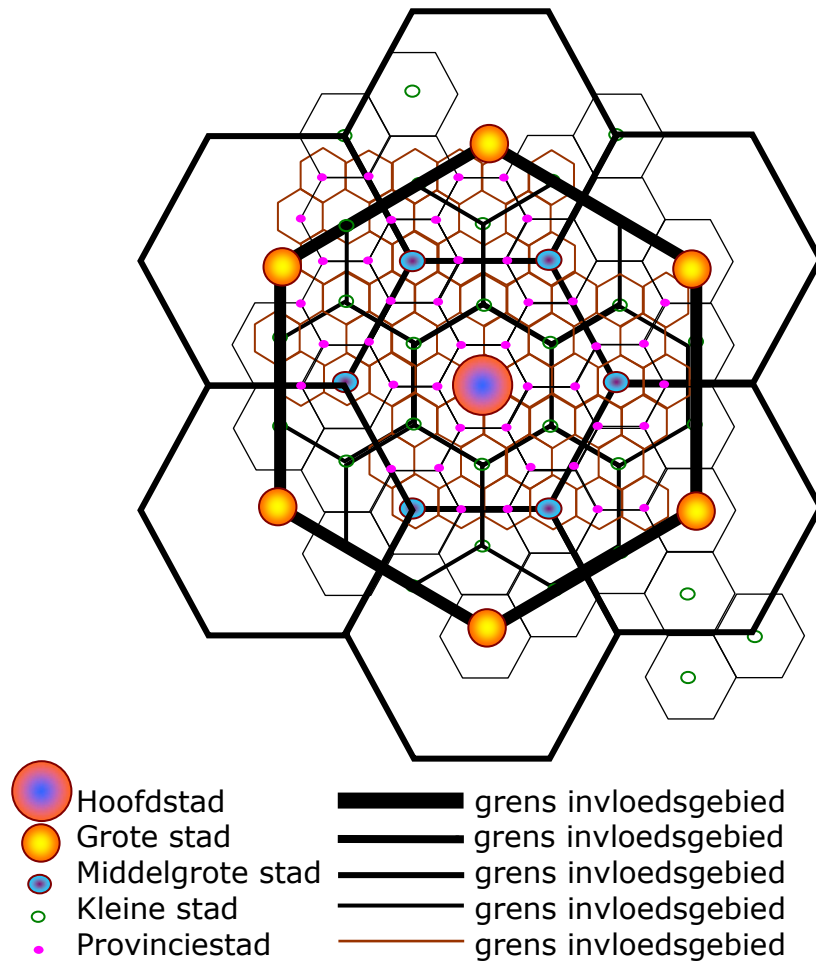


Fig. 2.2 Christaller's centrale plaatsenmodel

5

⁵ Christaller gebruikte voor de plaatsen zelf de benamingen (in volgorde van groot naar klein): gauort, bezirksort, kreisort,

Dit is dan ook meteen het nadeel van het marktordeningsprincipe dit kent namelijk geen verdeling van bevolkingsdichtheid en op de bestuurlijke grenzen worden juist plaatsen gesitueerd. Voor zowel het verkeersaspect als het bestuurlijke aspect heeft Christaller getracht een ander model proberen te ontwikkelen maar kwam daarbij niet tot een bevredigende oplossing.

Het centrale plaatsen concept van Christaller is echter wel in de praktijk toegepast. Eind jaren dertig van de twintigste eeuw is men namelijk bij de inrichting van de Noordoostpolder uitgegaan van één centrale plaats (*Emmeloord*) en daaromheen op fietsafstand tien kleinere plaatsen⁶ op basis van de theorie van Christaller.

De theorie en gedachte achter het centrale plaatsenmodel kan op kleinere schaal ook tegenwoordig nogal altijd interessant zijn. Bij het plannen van voorzieningen in steden spelen de invloedsgebieden behorende bij deze voorzieningen namelijk een belangrijke rol. Bij het situeren van voorzieningen dient namelijk gekeken te worden naar het invloedsgebied dat door de voorziening bediend wordt om zo nut, noodzaak, grote en het belang van een voorziening op een bepaalde plaats te kunnen bepalen.

amtsort en marktort.

⁶ Deze tien kleinere plaatsen om Emmeloord heen zijn in alfabetische volgorde: Bant, Creil, Ens, Espel, Kraggenburg, Luttelgeest, Marknesse, Nagele, Tollebeek en Rutten.

2.4 Behavioriale locatietheorie

In de behaviorale locatietheorie wordt er niet meer zoals in de klassieke benadering alleen gekeken naar de economische aspecten van bedrijfsvestiging. In deze benadering speelt namelijk het menselijke aspect een nadrukkelijke rol. Hierin is het besef opgenomen dat de keuze en voorkeur voor bepaalde locaties niet alleen worden bepaald door objectieve factoren maar dat subjectieve overwegingen een belangrijke rol spelen. Voorkeuren en besluiten zijn namelijk ook gebaseerd op imago en vooroordelen. Het kiezen van een vestigingslocatie voor een bedrijf wordt dus niet meer bepaald door economisch de meest optimale locatie maar uit een aantal potentiële locaties wordt er op subjectieve basis de beste gekozen (*bron: Pred, 1967*).

2.5 Institutionele locatietheorie

De institutionele locatietheorieën zijn ontstaan uit de wetenschap die een verklaring tracht te zoeken voor de opkomst van grote multinationale bedrijven.

Institutionele locatietheorieën gaan ervan uit dat voor multinationals vestigingsplaatsfactoren niet als een gegeven worden gezien. Multinationals zijn namelijk in tegenstelling tot de bedrijven waarop de klassieke locatietheorieën gestoeld zijn wereldwijd georiënteerd en hebben een complexere organisatiestructuur. Hierdoor kunnen er andere motieven voor voorkeur in vestigingsplaatsen gelden dan in de klassieke locatietheorie wordt verondersteld. Multinationals hebben namelijk een

grote macht en zijn daarmee in staat te onderhandelen over vestigingsplaatscondities zoals regionaal beleid, subsidies, belastingniveau, infrastructuur, loonniveau en transportkosten (*McNee, 1958*).

2.6 Complexiteit inrichting stationslocaties

Bertolini en Spit hebben onderzoek gedaan naar de herontwikkeling van stationslocaties. Hierbij analyseerden ze de ontwikkeling van verschillende stationsgebieden in Europa. Bij het doen van dit onderzoek werd er uitgegaan van de planningsdriehoek.

Hierbij zijn de object variabele de gebiedsspecifieke kenmerken. De procesvariabele de verschillende actoren, belanghebbenden en ontwikkelingen. De context variabele is gericht op het nationale planningsysteem, de sociale en culturele trends van een land, economische ontwikkelingen en het internationalisatieproces. Hierbij wordt het station gezien als een verbindingpunt (*node*) van verschillende netwerken en als een plaats. Hierbij doen ze de aantekening dat de functie van het station als plaats geen duidelijke afbakening valt te maken. Omdat de invloed die een stationsgebied heeft verder reikt dan het station zelf, terwijl daarbij entiteiten in de directe omgeving

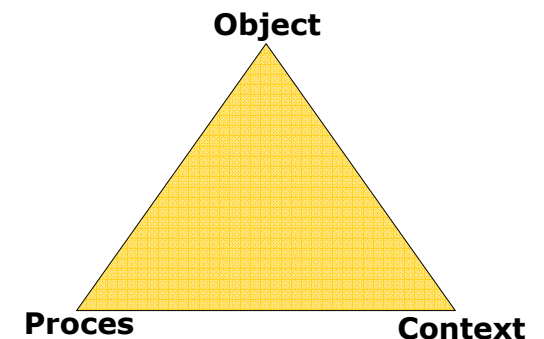


Fig. 2.3 De planningsdriehoek

van het station geen wezenlijke relatie hebben met het station (*Bertolini en Spit, 1998*).

2.7 ABC-locatiebeleid

In 1988 kwam de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening. Hierin werd er door de rijksoverheid voor het eerst een concrete visie gegeven over de gewenste planvorming in het locatiebeleid. De reden voor het ontwikkelen van locatiebeleid en de vastlegging daarvan in deze nota is gelegen in dat de overheid aangaf dat de sterk groeiende automobilititeit een bedreiging was voor het goed functioneren van steden en stadsgewesten. De verwachting was dat wanneer de geleiding van de mobiliteitsontwikkeling achterwege zal blijven grote delen van de dagelijkse leefomgeving in de jaren '90 niet goed meer kunnen functioneren. Vanwege deze reden introduceerde het rijk 'het veranderingsperspectief voor de mobiliteit'. Dit luidde:

Het perspectief voor de sterk en matig verstedelijkte gebieden is gericht op het geleiden van de mobiliteitsontwikkeling op stedelijk en stadsgewestelijk niveau. Uitgangspunten bij die geleiding zijn het waarborgen van de bereikbaarheid van de economische centra voor het goederenverkeer en het zakelijke autoverkeer en het beperken van het woon-werkverkeer per auto en de andere niet-zakelijk automobilititeit (Vierde Nota Ruimtelijke Ordening, 1988).

Om dit perspectief te bewerkstelligen werden er drie lijnen⁷ genoemd waardoor deze verandering plaats zouden moeten vinden. De vierde Nota Ruimtelijke Ordening geeft aan dat het belangrijkste element om dit perspectief te bewerkstelligen het invoeren van een locatiebeleid ten aanzien van woningen, werkgebieden en voorzieningen is. Later zou dit ABC-locatiebeleid genoemd worden met als motto "het juiste bedrijf op de juiste plaats". Dit locatiebeleid werd vormgegeven door bedrijven en gebieden te classificeren. Bedrijven werden geclassificeerd in bereikbaarheidsprofielen en gebieden in locatietypes. Hierbij werden drie locatietypes onderscheiden, namelijk:

- A-locatie⁸; optimale bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets
- B-locatie⁹; goede bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets en een redelijke bereikbaarheid per auto

⁷ Naast de belangrijkste van deze drie lijnen; *het locatiebeleid* zijn de andere twee lijnen het aanbieden van een hoogwaardig en aantrekkelijk openbaar vervoer en het voeren van een beleid gericht op verkeersbeïnvloeding.

⁸ Hieronder vallen onder andere: administratieve kantooractiviteiten in de industrie, bouw en dienstverlenende bedrijven, zakelijke dienstverlening, overheidsbestuur, sociaal-culturele instellingen en hoger onderwijs (*Min. VROM, V&W en EZ, 1990*).

⁹ Hieronder vallen onder andere: verhuurbedrijven, reparatie gebruikgoederen, transportbedrijven, kledingindustrie, grafische industrie, openbare nutsbedrijven (administratief), sport en recreatie en maatschappelijke (therapeutische) diensten (*Min. VROM, V&W en EZ, 1990*).

- C-locatie¹⁰; matige tot slechte bereikbaarheid per openbaar vervoer en een optimale ontsluiting voor de auto

De uitwerking van deze locatietypes zou er voor moeten zorgen dat bedrijven met een hoog potentieel openbaar vervoer gebruik zich zouden moeten gaan vestigen in de gebieden die als A- of B-locatie aangemerkt zijn. Het moest echter wel mogelijk blijven om bedrijven te vestigen die geheel of grotendeels autoafhankelijk waren en hiervoor waren de C-locaties.

Het bovenstaande beleid kan schematisch worden weergegeven aan de hand van de type locaties en de mobiliteitskenmerken van bedrijven en/ of voorzieningen (→ zie tabel 2.1).

Tabel 2.1; Afstemming bereikbaarheids- en mobiliteitsprofiel (Bron: Van der Horst, 1991)

	A-locatie	B-locatie	C-locatie
Arbeidersintensiteit	3	2	1
Auto-afhankelijkheid	1	2	3
Bezoekersintensiteit	3	2	1
Goederenvervoer op de weg	1	2	3

¹⁰ Hieronder vallen onder andere: chemische industrie, basismetalaalindustrie, aardolie-industrie, hout- en meubelindustrie, papierindustrie, textielindustrie, voedings- en genotmiddelenindustrie, groothandel, bouwmaterialen, transportbedrijven, openbare nutsbedrijven (productie) (Min. VROM, V&W en EZ, 1990).

Verklaring tabel 2.1:

Arbeidersintensiteit

- 1= extensief, >100 m² / werknemer
- 2= matig intensief, 40-100 m²/ werknemer
- 3= intensief < 40 m²/werknemer

Auto-afhankelijkheid

- 1 = minder dan 20% van de werknemers
- 2 = 20-30% van de werknemers
- 3 = meer dan 30% van de werknemers

Bezoekersintensiteit

- 1 = extensief; vrijwel nooit of incidenteel
- 2 = regelmatig; regelmatig contact met klanten of relaties
- 3 = dagelijkse stroom bezoekers

Goederenvervoer over de weg

- 1 = nauwelijks belang
- 2 = mogelijk belang
- 3 = belangrijk

2.7.1 ABC-locatiebeleid in Groningen

In 1992 is door Trip en Van den Berg onderzoek gedaan naar hoe het ABC-locatiebeleid in Groningen functioneert. In dit onderzoek is er een analyse gemaakt van het gebruik van vervoersmiddelen in Noord-Nederland, waarbij specifiek het stationsgebied van Groningen er uit is gelicht. Hieruit kwam naar voren dat Groningen eigenlijk helemaal niet beschikt over A-locaties. In het stationsgebied is het aantal werknemers dat gebruik maakt van het openbaar vervoer namelijk te laag. Een belangrijke oorzaak hiervoor is dat de gemiddelde reistijd bij werknemers van bedrijven

nabij het stationsgebied voor het openbaar vervoer 2,1 keer hoger is dan de gemiddelde reistijd wanneer men met de auto zou reizen. Mede hierdoor zal zelfs bij een optimaal gebruik van langzaam verkeer en het openbaar vervoer naar het stationsgebied, het aandeel autoverkeer niet verder dalen dan naar maximaal 22%. Dit aandeel is dan nog altijd te hoog om het stationsgebied een A-locatie te kunnen noemen. Redenen dat het autogebruik van werknemers van bedrijven bij het stationsgebied zo hoog ligt blijkt buiten de lange reistijden met het openbaar vervoer ook te komen doordat de locatie goed bereikbaar is met de auto, dat files in Noord-Nederland maar nauwelijks voor komen, dat parkeren op veel plekken gratis is, dat het openbaar vervoer in Noord-Nederland niet goed ontwikkeld is en dat voor veel mensen de woon-werkafstand te groot is om op de fiets te komen. Al is het openbaar vervoer rond het stationsgebied wel behoorlijk goed ontwikkeld, bij de woonplek van veel mensen in Noord-Nederland is dit niet het geval waardoor het openbaar vervoer geen goed alternatief biedt voor de auto. Ook geven veel werknemers aan dat ze tijdens het werk een auto nodig hebben. Door deze factoren zal het ABC-locatiebeleid in het noorden van Nederland niet slagen in de doelstelling om het autogebruik terug te dringen aldus Trip en Van den Berg (*Trip en Van den Berg, 1992*).

2.8 PDV/GDV Beleid

In 1993 werd door de ministers van VROM en Economische Zaken door middel van een brief aan de tweede kamer het beleid voor Perifere Detailhandelsvestigingen (*PDV*) uiteengezet. In dit beleid werd de mogelijkheid gegeven

voor het ontwikkelen van perifere detailhandelsvestigingen voor bepaalde branches. Hierbij werd gedacht aan het vestigen van *PDV's* bij stedelijke knooppunten om hiermee tegengas te geven aan het dichtslibben van binnensteden. De uitwerking hiervan diende door gemeentes plaats te vinden door het maken van 'detailhandelstructuurvisie'. Gemeentes konden daarin locaties aanwijzen bij knooppunten van snelwegen. Waarbij deze locaties benoemd werden tot Geconcentreerde Grootschalige Detailhandelsvestigingslocaties (*GDV*). In tegenstelling tot *PDV's* waren er voor *GDV's* geen branchebeperkingen. De bedrijfsvloeroppervlakte diende alleen groter te zijn dan 1500 m². De overheid gaf aan met dit beleid twee doelstellingen voor ogen te hebben. Namelijk enerzijds het handhaven van de winkelfunctie van de binnensteden en andere bestaande winkelconcentraties ¹¹en anderzijds het bevorderen van de dynamiek in de detailhandel¹².

¹¹ De achtergrond van de eerste doelstelling komt vermoedelijk van de situatie die destijds in Groot-Brittannië was ontstaan waarbij grote winkelcentra buiten de stedelijke centra een desastreuze invloed hadden op de vitaliteit van de bestaande stadscentra. (*Voogd, 2004*)

¹² Het woord dynamisch in deze tweede doelstelling kan meerdere kanten op uitgelegd worden. Hoewel het door de beleidsmakers niet bedoeld zal zijn is een dynamisch winkelcentrum immers ook een winkelcentrum waar de ene na de andere winkel failliet gaat en wordt opgevolgd door een nieuwe ondernemer. (*Voogd, 2004*)

2.9 Effecten ABC en PDV/GDV-beleid

In de praktijk bleek echter bij de uitvoering van zowel het ABC-locatiebeleid als het PDV/GDV-beleid dat er zich verschillende knelpunten voor deden. De doelstelling om te sturen in mobiliteit bleek te eenzijdig. Het ABC-locatiebeleid werd in de praktijk veelal een parkeernormenbeleid en de ruimtelijk-economische doelstellingen raakten op de achtergrond. Naast dit gebrek aan aandacht voor economische ontwikkelingsmogelijkheden in een gebied, waren ook ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid een ondergeschoven kindje. Ook zouden de gestelde normen in het beleid te weinig flexibiliteit bevatten (*Min. VROM, 2007*). Tevens was het zo dat de verantwoordelijkheid voor locatiebeleid en de normen van het beleid door het rijk werden geregeld terwijl de uitwerking en de consequenties van het beleid juist op lokaal en/of regionaal niveau zichtbaar werden. Andere problemen die zich verder nog voor deden waren dat de bereikbaarheidsprofielen in het ABC-locatiebeleid geen rekening hielden met de herkomst van de bezoekers, ook ontstonden op veel plaatsen een tekort aan A- en B-locaties. Ook was er onvoldoende samenwerking tussen overheden op regionaal niveau voor een goede beleidsuitwerking (*bron: NVVP, 1999 en Min. VROM, 2007*).

Deze kritiekpunten en problemen gaven aanleiding voor de rijksoverheid om het te PDV/GDV en ABC-locatiebeleid te herzien. Zodoende werden in het Nationaal Verkeer en Vervoersplan (1999) en in de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening (2001) een nieuw locatiebeleid geïntroduceerd. In dit nieuwe locatiebeleid is er meer ruimte in beleidsvrijheid voor decentrale overheden. De

doelstellingen met betrekking tot economie, bereikbaarheid en milieu zouden nu met dit nieuwe locatiebeleid per locatie tegen elkaar afgewogen moeten worden. Zodoende komt de verantwoordelijkheid voor locatiebeleid te liggen op het beleidsniveau waar het ook daadwerkelijk speelt namelijk op lokaal en regionaal niveau. Het NVVP en de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening zijn echter nooit definitief door het kabinet vastgesteld en dus ook nooit beleid geworden. Pas sinds het vaststellen van de Nota Mobiliteit (2004) en vooral ook de Nota Ruimte (2006) is er daadwerkelijk een nieuw locatiebeleid in het leven geroepen onder de noemer "integraal locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen" en kwam het PDV/GDV en ABC-locatiebeleid officieel te vervallen.

2.10 Integraal locatiebeleid

In de in 2006 definitief vastgestelde Nota Ruimte "Ruimte voor ontwikkeling" wordt invulling gegeven aan een nieuw integraal locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen. In deze nota is namelijk bepaald dat het tot dan toe bestaande ABC-locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen en het locatiebeleid voor Perifere en Grootschalige Detailhandelsvestiging (*PDV/GDV-beleid*) worden vervangen door een nieuw integraal locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen.

Een belangrijk verschil met het voorgaande beleid is dat de verantwoordelijkheid voor het locatiebeleid nu geheel gedecentraliseerd wordt naar de verschillende provincies, WGR-plusregio's en gemeentes. Dit sluit aan bij de sturingsfilosofie 'Decentraal wat kan, centraal wat moet' die

het rijk heeft verwoord in de Nota Mobiliteit en Nota Ruimte.

Het rijk heeft met dit integrale locatiebeleid een aantal doelstellingen voor ogen waarbij de decentrale overheden, provincies, gemeentes en WGR-plusregio's verantwoordelijk zijn voor uitwerking van dit beleid. Het rijk geeft aan dat de decentrale overheden ervoor dienen te zorgen dat er een voldoende en gevarieerd op de vraag afgestemd aanbod van locaties voor bedrijven en voorzieningen is.

Het doel dat het rijk beoogt met het integrale locatiebeleid is verdeeld over drie kernpunten. Namelijk economische ontwikkelingsmogelijkheden, bereikbaarheid en leefbaarheid.

De doelstelling die het Rijk heeft geformuleerd op het gebied van de *economische ontwikkelingsmogelijkheden* is **het bieden van voldoende geschikte vestigingsplaatsen voor bedrijvigheid en voorzieningen.**

De doelstelling met betrekking tot *bereikbaarheid* is dat er **optimaal gebruik wordt gemaakt van alle vervoersmogelijkheden voor personen en goederen over de weg het spoor en water.**

De doelstelling met betrekking tot *leefbaarheid* is dat er **kwaliteit, variatie, architectonische vormgeving en landschappelijke inpassing van vestigingsplaatsen voor alle stedelijke activiteiten dient te zijn.** En dat er een zorgvuldig ruimtegebruik, een fijnmazige detailhandelsstructuur, functiemenging en kwaliteit van de leefomgeving dient te zijn. Met kwaliteit van de leefomgeving wordt er gekeken op het gebied van veiligheid, emissies en geluid. (*Nota Ruimte, 2006*)

Lagere overheden worden door het rijk erg vrij gelaten in de wijze in hoe er aan dit integrale locatiebeleid inhoud wordt gegeven. Interessant is het dan ook om te zien of met deze vrijheid die de provincies, WGR-plusregio's en gemeentes de bovenstaande doelstellingen zoals die in de Nota Ruimte beschreven staan ook daadwerkelijk behaald worden. Geheel vrij zijn overheden echter ook weer niet want in de Nota Ruimte staat namelijk dat het locatiebeleid in ieder geval regels en criteria dient te bevatten die waarborgen dat:

- *Bestaande en nieuwe bedrijven en voorzieningen die uit oogpunt van veiligheid, hinder en verkeersaantrekkende werking niet inpasbaar zijn in of nabij woonbebouwing ruimte wordt geboden op specifieke daarvoor te bestemmen (bedrijven)terreinen;*
- *Aan nieuwe en zo mogelijke ook aan bestaande bedrijven en voorzieningen met omvangrijke goederenstromen en/of een omvangrijke verkeersaantrekkende werking ruimte wordt geboden op locaties met een goede aansluiting op (bestaande) verkeers- en vervoersverbindingen van bij voorkeur verschillende modaliteiten (multimodale ontsluiting);*
- *Aan nieuwe en zo mogelijke ook aan bestaande bedrijven en voorzieningen met arbeids- en/of bezoekersintensieve functies ruimte wordt geboden op locaties bij voorkeur in de nabijheid van openbaar vervoersknooppunten en met een goede aansluiting op (bestaande) verkeers- en vervoersverbindingen.*

Deze bovenstaande criteria geven aan met welke zaken gedecentraliseerde beleidontwikkelaars in ieder geval rekening dienen te houden.

2.11 Beschouwing en conclusie

De verschillende theorieën over locatiekeuzes en locatiebereikbaarheid die voor en in het begin van de 20^e eeuw zijn ontwikkeld, zijn voornamelijk gericht op locatiekeuze vanuit (bedrijfs)economische gronden. Door de grote verruiming van de mobiliteit van mensen die de afgelopen decennia heeft plaats gevonden en doordat ten tijd van het ontwikkelen van deze theorieën zaken als filedruk nog geen issue waren, hebben deze theorieën voor de problematiek die er tegenwoordig is geen belangrijke waarde meer. Vanuit bereikbaarheidsoogpunt blijven de gedachtegangen, die onder andere door Christaller in de jaren '30 van de vorige eeuw zijn uitgedacht en uitgewerkt, interessant. Dit omdat zijn *centrale plaatsentheorie* gebaseerd is op het verzorgingsgebied dat een locatie, bedrijf of centrum heeft. De mobiliteit van mensen en de afstand waarop men zich tegenwoordig in een redelijke tijd kan verplaatsen is sinds de jaren '30 van de vorige eeuw echter enorm toegenomen. Dit betekent dat de invloedsgebieden van allerlei functies ook zijn vergroot. De wetenschap dat iedere functie een invloedsgebied heeft en dat vanuit het invloedsgebied verplaatsingen van en naar 'die' functie plaats vinden blijft echter actueel. Zaak blijft dan ook te kijken naar het verzorgingsgebied dat een functie heeft en vanuit waar men met welke vervoerswijze naar een functie af zal reizen.

Het *ABC-locatiebeleid* is grotendeels op deze gedachtegang gebaseerd. Centraal in dit beleid staan namelijk de mensen die naar een bepaalde functie toe komen. Waarbij verschillende type functies, verschillende types van verkeer genereren. Onder verschillende types van gegenereerd verkeer kan onder andere onderscheid gemaakt worden naar de aantallen mensen die op de functie af zullen komen, de verschillende types van vervoersmiddelen (vervoersmodaliteit) waarmee men zal komen, de tijden waarop het verkeer plaats vindt en met welk doel men reist (bv. woon-werk, woon-winkel of recreatief verkeer).

Het ABC-locatiebeleid bleek echter geen wondermiddel om de bereikbaarheid van bedrijven en voorzieningen te waarborgen. Het beleid voorzag te weinig in de specifieke situaties die zich op lokaal en regionaal niveau voordoen. Een volledige ommezwaai van het beleid is met het *integrale locatiebeleid* door het rijk gemaakt. In plaats van centraal op normen te sturen zouden decentrale overheden eigen keuzes moeten maken om de bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van gebieden te waarborgen.

3. Provinciaal beleid

3.1 Inleiding

Het doel van dit hoofdstuk is om het beleid dat provincies in Noord-Nederland hebben op het gebied van locatiebeleid in kaart te brengen. Dit om deelvraag drie te kunnen beantwoorden. Deze deelvraag luidt:

- *Hoe gaan de Noordelijke provincies om met dit integrale locatiebeleid?*

Om deze deelvraag te kunnen beantwoorden zijn er een aantal subvragen. Deze zullen in paragraaf 3.4 beantwoordt worden. Deze subvragen zijn:

- *In hoeverre sluiten provincies aan bij de doelstellingen die het Rijk heeft met het integrale locatiebeleid.*
- *Wat zijn de specifieke kenmerken van het locatiebeleid per provincie en wat zijn de verschillen tussen de provincies*

Tevens is het doel van dit hoofdstuk een inventarisatie van het gevoerde beleid te maken om in de volgende hoofdstukken te kunnen analyseren in hoeverre het beleid van de grotere stedelijke kernen in deze provincies aansluiten op het vigerende provinciale beleid.



Fig. 3.1 De economische kernzones in de noordelijke provincies

3.2 Fryslân

De provincie Fryslân heeft circa 642.000 aantal inwoners (april 2007). De belangrijkste stedelijke centra in de provincie zijn Leeuwarden, Drachten, Heerenveen. Leeuwarden is met rond de 92.000 inwoners (april 2007) de grootste stad en tevens de hoofdstad van de provincie.

De provincie Fryslân geeft in haar streekplan aan dat het met haar vestigingsbeleid voor werkfuncties en

voorzieningen streeft naar een vijftal doelen. Deze doelen zijn (*Bron: Provincie Fryslân, Streekplan, 2007*):

- *Een economische structuurversterking met een provinciaal werkgelegenheidsniveau dat overeenstemt met het landelijke gemiddelde.*
- *Een ruimtelijke verdeling van werkfuncties die bijdraagt aan sterke steden en een vitaal platteland.*
- *Een goede afstemming tussen de bereikbaarheidseisen van functies en de ontsluiting van locaties zodat de mobiliteit beheerst wordt.*
- *Een goede ruimtelijke kwaliteit en een goede milieukwaliteit.*
- *Voor de markt herkenbare en bruikbare vestigingslocaties.*

3.1.1 Economische ontwikkelingsmogelijkheden

Bedrijvigheid

De provincie Fryslân heeft in het Streekplan bepaald dat de mogelijkheden tot het vestigen van bedrijvigheid in de provincie is gebonden aan de verschillende typen kernen. De provincie maakt onderscheid naar vijf verschillende soorten kernen. Waarbij per kernsoort is aangeduid wat voor type bedrijvigheid er thuis hoort en daarmee ook wat voor bedrijvigheid er niet behoort te zijn. De vijf geformuleerde kerntypes zijn; Leeuwarden, overige

stedelijke centra, regionale centra, bedrijfsconcentratiekernen en overige kernen. Per type kern is aangegeven voor welke type bedrijven, kantoren, detailhandel en voorzieningen er vestigingsmogelijkheden behoren te zijn.

Voor Leeuwarden, als grootste stedelijke kern in de provincie, is bepaald dat alle categorieën aan bedrijven, kantoren, detailhandel en voorzieningen zich er mogen vestigen. De na Leeuwarden grootste stedelijke centra in de provincie behoren tot de categorie 'overige stedelijke centra'. In deze categorie vallen de plaatsen: Drachten, Heerenveen, Sneek, Harlingen en Dokkum. Voor deze zijn er in vergelijking tot Leeuwarden slechts enkele beperkingen opgelegd. Zo is er bepaald dat er alleen zeer kleine tot middelgrote kantoren met een oppervlakte van maximaal 2500 m² dienen te komen. Wat dus inhoudt dat kantoren met een grotere vloeroppervlakte die zich in de Fryslân willen vestigen door de provincie alleen in Leeuwarden ruimte wordt geboden. Verder dient de totale omvang van de kantoren passend te zijn bij de schaal van de plaats. De kanttekening die bij deze beleidsbepalingen echter gezet moet worden is dat het een indicatieve beleidsuitspraak betreft. De provincie bekijkt alles afzonderlijk waarbij er een maatwerkbenadering gehanteerd wordt die tot gevolg heeft dat de provincie gemotiveerd af kan wijken van het indicatieve beleid (*Provincie Fryslân, 2007*).

Winkelvoorziening en detailhandel

Voor detailhandel is er bepaald dat er in Leeuwarden ruimte dient te zijn voor alle typen detailhandel. Voor de categorie 'overige stedelijke centra' is in vergelijking met Leeuwarden alleen de toevoeging dat er geen uitbreiding van perifere detailhandel met andere branches plaats

behoort te vinden. In *tabel 3.1* staat het gehele overzicht weergegeven met daarbij ook het beleid dat de provincie bepaald heeft voor de kleinere kernen. Ook hier geldt de kanttekening die bij deze beleidsbepalingen echter gezet moet worden is dat het een indicatieve beleidsuitspraak betreft. De provincie bekijkt alles afzonderlijk waarbij er een maatwerkbenadering gehanteerd wordt die tot gevolg

heeft dat de provincie gemotiveerd af kan wijken van het indicatieve beleid. (*Bron: Provincie Fryslân, Streekplan, 2007*)

Tabel 3.1; Vestigingsmogelijkheden naar type kernen Provincie Fryslân (bron: Streekplan Fryslân 2007)

	Leeuwarden	Overige stedelijke centra	Regionale centra	Bedrijfsconcentratiekernen	Overige kernen
Bedrijven <i>aard</i>	Alle categorieën	Alle categorieën (Harlingen: zware bedrijven water- en havengebonden; Sneek: zware bedrijven afwegen t.o.v. watersportprofiel; Dokkum: zware bedrijven afwegen t.o.v. toeristisch-creatieve kwaliteiten) Alle categorieën	Lichte en modern gemengde bedrijven (tot categorie 4; in enkel geval categorie 5) Zeere kleine tot middelgrote bedrijven (tot 10.000 m ²)	Lichte bedrijven (tot categorie 3 tot 50 m.; bij uitzondering tot 100 m.) Zeere kleine tot kleine bedrijven (tot 5000 m ²)	Lichte bedrijven (tot categorie 2; in enkel geval categorie 3) Zeere kleine bedrijven (tot 2500 m ²)
<i>schaal</i>	Alle categorieën	Alle categorieën	Zeere kleine tot kleine kantoren (tot 1200 m ²)	Zeere kleine kantoren (tot 600 m ²)	Zeere kleine kantoren (tot 600 m ²)
Kantoren <i>schaal</i>	Alle categorieën	Zeere kleine tot middelgrote kantoren (tot 2500 m ²);	Zeere kleine tot kleine kantoren (tot 1200 m ²)	Zeere kleine kantoren (tot 600 m ²)	Zeere kleine kantoren (tot 600 m ²)
<i>verhouding overige kernen</i>	Onbeperkt	Totale omvang passend bij schaal kern en aansluitend bij de prognoses volgens Tabel I	Totale omvang passend bij schaal kern en aansluitend bij de ruimte volgens Tabel I	Totale omvang passend bij schaal kern	Totale omvang passend bij schaal kern
Detailhandel	Alle categorieën; uitbreiding perifere detailhandel met (semi) doelgerichte branches mogelijk	Alle categorieën; geen uitbreiding perifere detailhandel met andere branches	Alle categorieën; geen uitbreiding perifere detailhandel met andere branches	Alle categorieën, perifere detailhandel beperkt	Alle categorieën, perifere detailhandel beperkt
Voorzieningen	Alle categorieën	Lokale tot bovenregionale voorzieningen; (boven) provinciaal, mits gerelateerd aan thema en passend bij schaal/ ontsluiting kern	(Boven)lokale en regionale voorzieningen	(Boven)lokale voorzieningen	Lokale voorzieningen

3.1.2 Bereikbaarheid

Verkeer

De provincie heeft één doelstelling met betrekking tot bereikbaarheid waarbij ze aangeeft dat het doel is te zorgen voor een optimale bereikbaarheid. De volledige doelstelling die de provincie in haar streekplan heeft geformuleerd luidt (*Provincie Fryslân, 2006*):

- *Wij streven naar een optimale interne en externe bereikbaarheid van Fryslân als belangrijke impuls voor economische ontwikkeling, de ruimtelijke structuur en de leefbaarheid. Bij het verbeteren van de bereikbaarheid staan een zorgvuldige ruimtelijke inpassing en veiligheidsaspecten centraal.*

Belangrijk voor de provincie is dus vooral het optimaal bereikbaar hebben van de verschillende steden, dorpen, functies en voorzieningen in de provincie om daarmee de provinciale economische ontwikkeling te stimuleren. Om deze bereikbaarheid te bewerkstelligen zet de provincie onder andere in op de beheersing van mobiliteit en dan voornamelijk per auto. De gedachte hierachter is dat wanneer er een beheersing van de automobilititeit plaats vindt de verkeersinfrastructuur en daarmee het verkeersnetwerk niet onnodig belast wordt. Om deze automobilititeitbeheersing te verkrijgen richt de provincie zich op het concentreren van wonen, werken en voorzieningen, het benutten van bestaande infrastructuur en het stimuleren van goederenvervoer over water en spoor (*Provincie Fryslân, 2006*).

Het concentreren van wonen, werken en voorzieningen is

primair een doel in de stedelijke en secundair in de regionale centra. Het bundelen van functies zal leiden tot gemiddeld kortere verplaatsingsafstanden wat dus een reducerende werking zal hebben op de totale afgelegde verplaatsingskilometers. Bij het concentratieconcept voor stedelijke centra dient nieuwe woningbouw in deze plaatsen op fietsafstand te zijn van het bestaande centrum. Met daarbij een uitgebreid stelsel van fietspaden rond deze stedelijke centra wil de provincie ook het fietsgebruik stimuleren. Tevens door de concentratie van verstedelijking is de gedachte dat dit het draagvlak voor het openbaar vervoer gebruik in de hand zou werken (*Provincie Fryslân, 2006*).

In het provinciaal verkeer- en vervoerplan (*PVVP*) van Fryslân geeft de gemeente aan dat het Friese verkeer- en vervoersysteem moet voldoen aan de verplaatsingsbehoefte van de inwoners en de bezoekers van de provincie en aan de behoefte om goederen te verplaatsen. Hierbij geeft de provincie aan dat niet alle plaatsen in Fryslân dezelfde kwaliteit van bereikbaarheid hoeven te hebben. Concreet betekent dit dat de provincie eigenlijk aangeeft het niet nodig te vinden dat alle gebieden in de provincie optimaal bereikbaar hoeven te zijn. Toch heeft de provincie verschillende plannen opgesteld verdeeld over de gehele provincie om de bereikbaarheid op plaatsen te verbeteren. Waaronder verschillende plannen om de bereikbaarheid van Leeuwarden te verbeteren en het aanpakken van het knooppunt Joure (*Provincie Fryslân, 2005*).

Ten aanzien van het openbaar vervoer geeft de provincie in haar *PVVP* aan dat het doel van het openbaar vervoer is te

voldoen aan de behoefte van inwoners en bezoekers van Fryslân om zich te verplaatsen. De kwaliteit van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer van de verschillende kernen laat de provincie afhangen van de vraag die er is. Waarbij zij echter wel aangeeft dat iedere kern bereikbaar dient te zijn omdat er vanuit iedere kern vraag kan zijn.

Streven van de provincie is om de capaciteit op regionale lijnen uit te breiden. De provincie geeft echter aan dat zij hiervoor afhankelijk is van het rijk en Prorail. Hierdoor is het moeilijk om op korte termijn een capaciteitsuitbreiding te bewerkstelligen omdat Noord-Nederland niet hoog scoort op de prioriteitenlijst van het rijk en Prorail. De provincie geeft echter wel aan dat een verdubbeling van het spoor tussen Leeuwarden en Groningen noodzakelijk is (*Provincie Fryslân, 2005*).

Ten aanzien van het vaarverkeer heeft de provincie in haar PVVP de volgende doelen en maatregelen verwoord. Doel van de provincie is om het vaarwegennet in Fryslân ook in de toekomst goede mogelijkheden voor vrachtvervoer te blijven bieden. Ten aanzien van het recreatieve vaarverkeer geeft de provincie de volgende doelstelling weer "het bevorderen van een goed watersportproduct, gericht op het in stand houden van een aantrekkelijk recreatiemilieu voor in principe elke vorm van watersport". Het PVVP geeft aan dat met betrekking tot het vaarverkeer het nodig is dat er een verscheidenheid aan vaarmogelijkheden dient te zijn met een zo open mogelijk vaargebied. Waarbij er zo weinig mogelijk beperking mag zijn van de hoogte van bruggen, de diepte en/of breedte van de vaarweg en bediening van bruggen en sluisen (*Provincie Fryslân, 2005*).

3.2 Groningen

De provincie Groningen heeft circa 573.000 inwoners (*april 2007*). De stad Groningen is met rond de 181.000 inwoners (*april 2007*) de grootste stad en tevens de hoofdstad van de provincie.

De provincie Groningen heeft in juli 2006 de toekomstvisies die de provincie heeft vastgesteld in het "*Provinciaal Omgevingsplan Groningen*" (POP). Daarin heeft het ook de hoofddoelstellingen betreffende ruimtegebruik in de provincie weergegeven. In het kader van deze studie zijn vooral de doelstellingen betreffende bedrijvigheid, stedelijk gebruik en mobiliteit interessant. Voor stedelijk gebruik is de hoofddoelstelling van de provincie:

- *Het behoud, herstel en ontwikkeling van de gewenste kwaliteit van woongebieden en andere stedelijke functies.*

Voor bedrijventerreinen luidt de hoofddoelstelling:

- *Het realiseren en handhaven van de gewenste omstandigheden voor de vestiging van bedrijven.*

3.2.1 Economische ontwikkelingsmogelijkheden

Bedrijvigheid

De provincie geeft aan dat het de stuwende bedrijvigheid wil concentreren op bedrijventerreinen in de economische

kernzones. De doelstelling die de provincie hiermee ambieert is dat het vestigingsklimaat voor bedrijven gunstiger is als er in de omgeving stimulerende bedrijvigheid en dienstverlening aanwezig is. De kernzones die de provincie hiermee voor ogen heeft zijn; Leek-Groningen-Assen-Hoogezand-Veendam-Winschoten langs de A7, de A28 en N33, bedrijvenpark Zuid-Groningen, de Eemshaven en bij de haventerreinen van Delfzijl. In *figuur 4.4* is de ontwikkelingsvisie die de provincie heeft gevisualiseerd. Hierin zijn ook de locaties die de provincie voor ogen heeft om nieuwe bedrijvigheid te vestigen specifiek weergegeven. Zo is er bij de stad Groningen ruimte voor (nieuwe) bedrijvigheid gepland aan de zuidwest en zuidoost kant van de stad (*Provincie Groningen, 2006*).

Winkelvoorziening en detailhandel

De provincie streeft naar het behoud en versterken van de winkelconcentraties in de binnensteden en in de overige bestaande winkelcentra. Uitgangspunt hierbij is dat er een goed bereikbaar, aantrekkelijk en gevarieerd winkelbestand dien te zijn. Nieuwe detailhandel dient in beginsel te worden gelocaliseerd in bestaande en geplande winkelgebieden. Hierbij zijn winkels die een groot oppervlak nodig dienen te hebben uitgesloten van deze visie. Ruimte voor deze detailhandel dient te worden geboden op bedrijventerreinen in Groningen, Hoogezand-Sappemeer, Delfzijl, Veendam, Winschoten en Stadskanaal. De provincie verwacht van gemeentes dat zij met een visie komen inzake de eventuele situering van grootschalige detailhandel. Zodat dit afgestemd kan worden met de andere industrie in dergelijke bedrijventerreinen (*Provincie Groningen, 2006*).

Wonen

De provincie heeft met betrekking tot wonen in de provincie het beleid opgesteld om het landschap te sparen en de mobiliteit zoveel mogelijk te beperken. Hiermee hoopt de provincie het draagvlak voor voorzieningen, zoals openbaar vervoer, te vergroten. Dit zou verkregen moeten worden door het bundelen van wonen en werken om zodoende de positie van de steden in de provincie te vergroten. Om deze positie van steden in de provincie daadwerkelijk sterk te krijgen en/of te behouden is een stabiel of groeiend inwonertal en een goed voorzieningenniveau van groot belang. De steden dienen dus voldoende woonkwaliteit voor een brede groep woningzoekenden te bieden. Uitgangspunt is dan ook dat nieuwe woningen vooral in de stad Groningen en ook in Hoogezand-Sappemeer, Leek, Veendam, Stadskanaal Winschoten en Delfzijl moet worden gebouwd. Hierbij dient er prioriteit te worden gegeven aan nieuwbouw als vervanging van sloopwoningen in te herstructurerende woonwijken (*Provincie Groningen, 2006*).

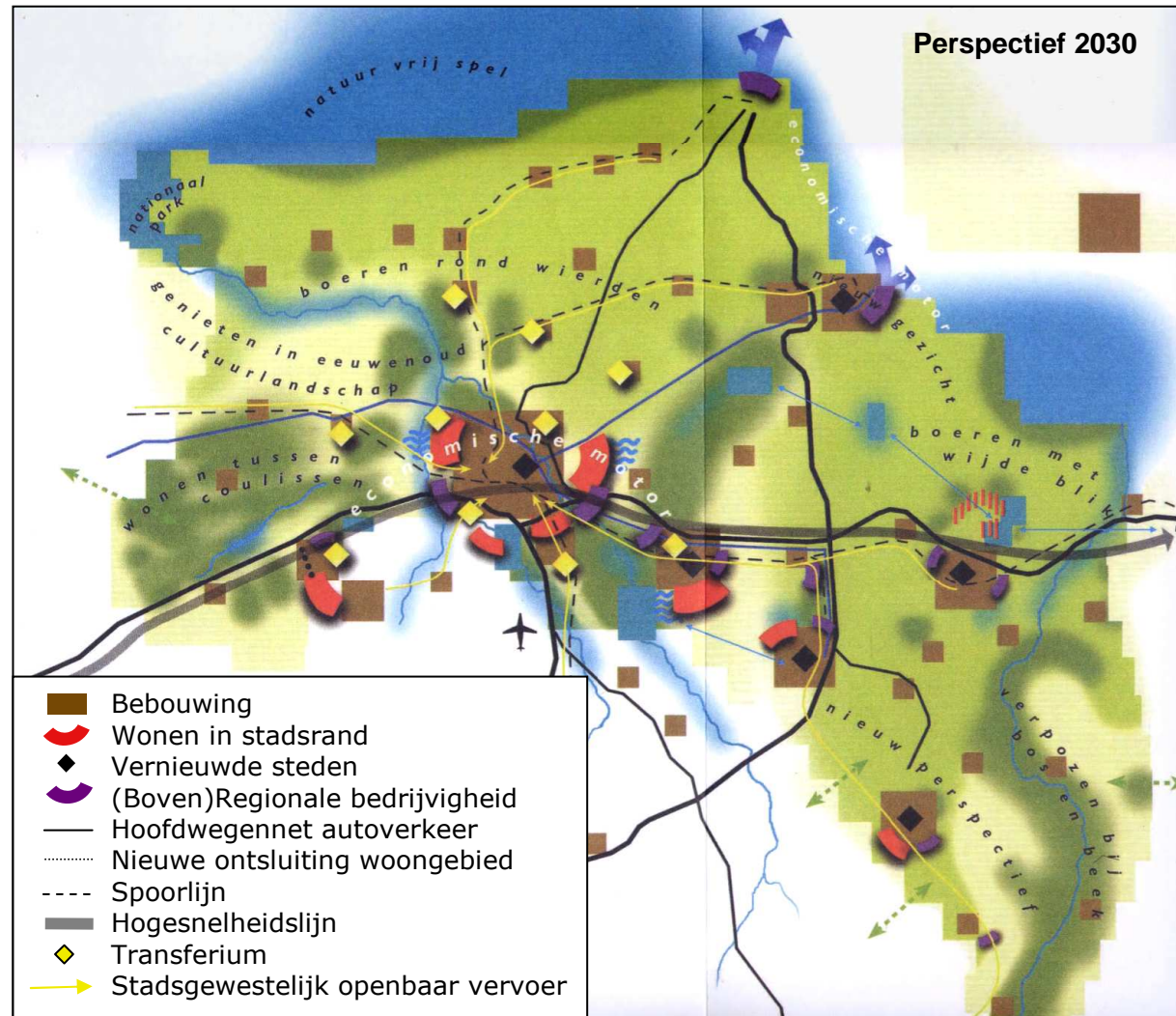


Fig. 3.2 Visie 2030 provincie Groningen

3.2.2 Bereikbaarheid

Verkeer

De provincie geeft aan dat het de groei die momenteel plaatsvindt in het aantal autokilometers beperkt wil houden. De bereikbaarheid van de regio Groningen-Assen die tot één van de zes nationaal stedelijke netwerken

behoort dient echter gegarandeerd te worden.

De provincie streeft ernaar om de bestaande knelpunten in de (inter)nationale verbindingen (*via weg, water, spoor en lucht*) op te lossen. Ook de bereikbaarheid binnen de economische kernzones in de provincie en de verbindingen met andere kerngebieden wil de provincie verbeteren. In het POP 2 en de functiekaart 2010 (*POP2, kaart 1, dec. 2005*) heeft de provincie verschillende maatregelen

Tabel 3.2; Ruimtelijke mogelijkheden nieuwe bedrijvigheid en voorzieningen Provincie Groningen (bron: POP, 2006)

	Economische Kernzone <i>Leek-Groningen-Assen-Hoogezand-Veendam-Winschoten en haventerreinen Delfzijl en Eemshaven, bedrijvenpark Zuid-Groningen</i>							Buiten Kernzone
	Gemeente Groningen	Hoogezand-Sappemeer	Veendam en Zuidbroek	Winschoten en Scheemda	Eemshaven en (haventerreinen) Delfzijl	Leek en Slochteren		
Bedrijven Stuwende bedrijvigheid	In de periode 2000 – 2010 een uitbreiding van bovenregionale bedrijventerreinen met 650 ha. <i>Plus 150 ha. lokale bedrijventerreinen deze kunnen zowel binnen als buiten de economische kernzone gesitueerd worden</i>	Vestigingsmilieu voor alle typen bedrijven.	Industrie, handel, transport, ICT en zware industrie.	Transport, distributie, gemengde en zware industrie.	Gemengd bedrijventerrein uit diverse sectoren.	Bedrijven die gebonden zijn aan een zeehaven.	Industrie, handel, transport en ICT	150 ha. lokale bedrijventerreinen deze kunnen echter ook binnen de economische kernzone gesitueerd worden.
Kantoren schaal	-	Grote kantoorlocaties	kleinere kantoorlocaties voor bedrijven met een regionaal verzorgende functie.	kleinere kantoorlocaties voor bedrijven met een regionaal verzorgende functie.	kleinere kantoorlocaties voor bedrijven met een regionaal verzorgende functie.	kleinere kantoorlocaties voor bedrijven met een regionaal verzorgende functie.	kleinere kantoorlocaties voor bedrijven met een regionaal verzorgende functie.	-
Detailhandel	Situëren van kleinschalige detailhandel in bestaande of geplande winkelcentra. Grootschalige detailhandel op bedrijventerreinen op een beperkt aantal locaties.	Klein- en grootschalige detailhandel.	Klein- en grootschalige detailhandel	Veendam: klein- en grootschalige detailhandel. Zuidbroek: kleinschalige detailhandel.	Winschoten: klein- en grootschalige detailhandel. Scheemda: kleinschalige detailhandel.	Delfzijl stad: Klein- grootschalige detailhandel.	Kleinschalige detailhandel.	Stadskanaal: Klein- en grootschalige detailhandel. Overige kernen: alleen kleinschalige detailhandel.
Voorzieningen	-	Voorzieningen van stedelijk niveau	Voorzieningen van stedelijk niveau.	Voorzieningen van stedelijk niveau in Veendam	Voorzieningen van stedelijk niveau in Winschoten.	Voorzieningen van stedelijk niveau in Delfzijl	-	Stadskanaal: voorzieningen van stedelijk niveau.

weergegeven die het wil doorvoeren om de bereikbaarheid van en in de provincie te verbeteren. Zo wil het op het regionale spoorwegennet een spoorverdubbeling vanaf Groningen richting Leeuwarden en Sauwerd. Ook heeft het ruimte aangegeven waartussen een mogelijke hogesnelheidslijn, waar de provincie voorstander van is, richting de Randstad en in de verdere toekomst richting Berlijn zou kunnen komen. Ook zet de provincie in op een hoogwaardig stadsgewestelijk openbaar vervoersysteem (*Kolibri*) in de regio Groningen-Assen. Tevens wil de provincie voor de gehele provincie een vorm van openbaar vervoer garanderen voor niet autobezitters.

Ten aanzien van het autoverkeer wil het een uitbreiding van de ring rondom Groningen aan de zuidoost kant het Euvelgunnetracé . Aan de zuidwest kant van de stad wil het een aftakking van de A7 (westelijke aankomstrichting van de zuidelijke ringweg) naar de A28 (zuidelijke aankomstrichting van de zuidelijke ringweg) over of nabij de Laan Corpus den Hoorn. Deze verbinding zal deel uit maken van de nieuwe zuidelijke ringweg die de provincie wil creëren. Deze nieuwe zuidelijke ringweg loopt aan de zuidkant van de stad (*tussen Groningen en Haren*) verder door richting de A28 aan de oostkant van de stad Groningen. Ook is er het streven om de kruisingen in de ringweg rondom de stad allemaal ongelijkvloers te hebben. Hierbij zullen echter wel een aantal directe aansluitingen komen te vervallen (*Provincie Groningen, 2006*).

3.3 Drenthe

De provincie Drenthe heeft circa 487.000 inwoners (*april 2007*). De belangrijkste stedelijke centra in de provincie zijn Assen, Emmen, Hoogeveen en Meppel. Assen is met ongeveer 65.000 inwoners (*april 2007*) de grootste stad en tevens de hoofdstad van de provincie.

In 2004 heeft Drenthe het vigerende POP II vastgesteld. Dit POP is dus nog opgesteld voordat de rijksoverheid de Nota Ruimte had vastgesteld.

In het POP heeft de provincie twee doelstellingen vastgelegd wat het met locatiebeleid wil bereiken voor wonen, werken en voorzieningen. De ene doelstelling bedraagt een doel voor de lange termijn en de ander voor de planperiode van het POP (2005-2015). De doelstelling voor de lange termijn luidt:

Een door het locatiebeleid te bereiken hogere stedelijke dynamiek, levendige centra, versterkte menging van de functies wonen, werken en recreëren en een voldoende gedifferentieerd aanbod van vestigingsmogelijkheden voor (elkaar aanvullende) bedrijven. Daarnaast het intensiever benutten van de beschikbare ruimte en oog houden voor de leefbaarheid en kwaliteit van de gebouwde omgeving. De bereikbaarheid van de stedelijke centra is hierbij een essentieel onderdeel (Provincie Drenthe, 2004).

Voor de planperiode van het POP bedraagt de doelstelling:

In de uitwerking van het stedelijke economieconcept wordt concreet gemaakt hoe het locatiebeleid daar een bijdrage aan levert. De zelfstandige doelen van het locatiebeleid zijn de volgende:

- Voor de economische ontwikkeling: het bieden van ruimte voor werkgelegenheid door het creëren van voldoende geschikte vestigingsplaatsen voor bedrijven en voorzieningen.
- Voor de bereikbaarheid: het optimaal gebruik van alle vervoersmogelijkheden en knooppunten voor personen en goederen over weg spoor en water

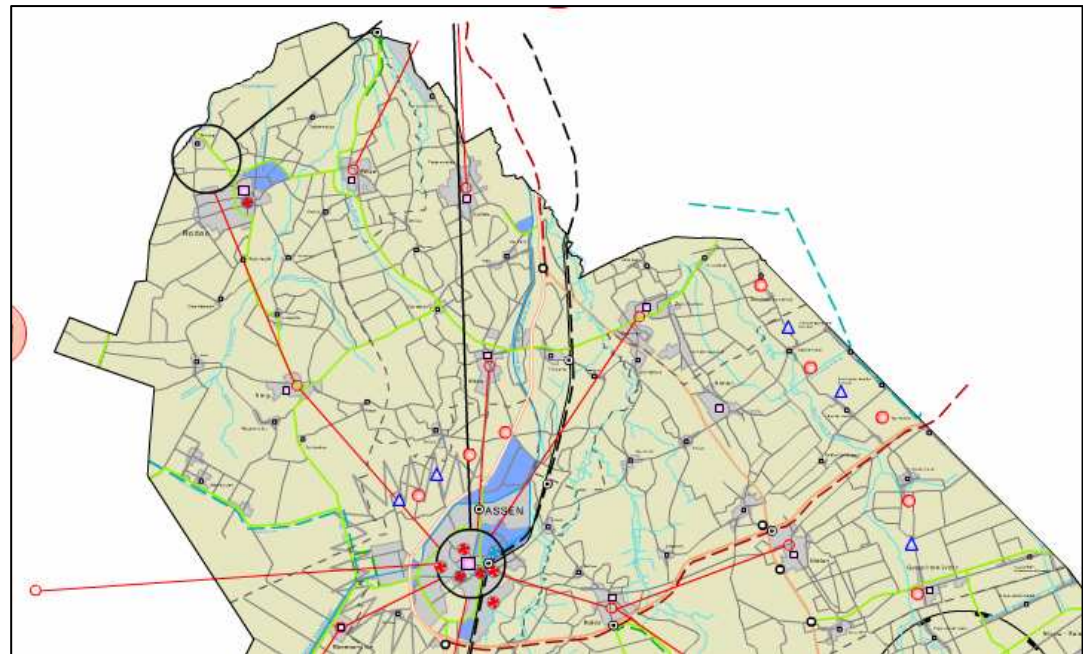


Fig. 3.3 Ontwikkelingsvisie Noord-Drenthe

- (transferia en overslagcentra).*
- Voor de ruimtelijke kwaliteit: efficiënt ruimtegebruik, kwaliteit en variatie in vestigingsmilieus voor alle stedelijke activiteiten, in combinatie met functiemenging en het realiseren van een goede kwaliteit van de leefomgeving (veiligheid, emissies en geluid) (Provincie Drenthe, 2004).

Voor de planperiode van het POP luidt de doelstelling:

- *Een groter deel van de toekomstige opgave voor wonen en werken in de bestaande stad realiseren. De vorming van centrumstedelijke milieus in de stedelijke centra is daarbij belangrijk* (Provincie Drenthe, 2004).

3.3.1 Economische ontwikkelingsmogelijkheden

Bedrijvigheid

In het POP heeft de provincie de volgende doelstelling vastgelegd met betrekking tot economische ontwikkeling:

- *Het bieden van ruimte voor werkgelegenheid door het creëren van voldoende geschikte vestigingsplaatsen voor bedrijven en voorzieningen* (Provincie Drenthe, 2004).

Voor de economische ontwikkeling in stedelijke gebieden heeft de provincie nog eens specifieke doelstellingen vastgelegd. Voor de lange termijn heeft de provincie de volgende doelstelling vastgelegd:

- *De stedelijke dynamiek dient te worden gestimuleerd, waardoor de werkgelegenheidsfunctie van de stedelijke centra wordt versterkt.* (Provincie Drenthe, 2004) .

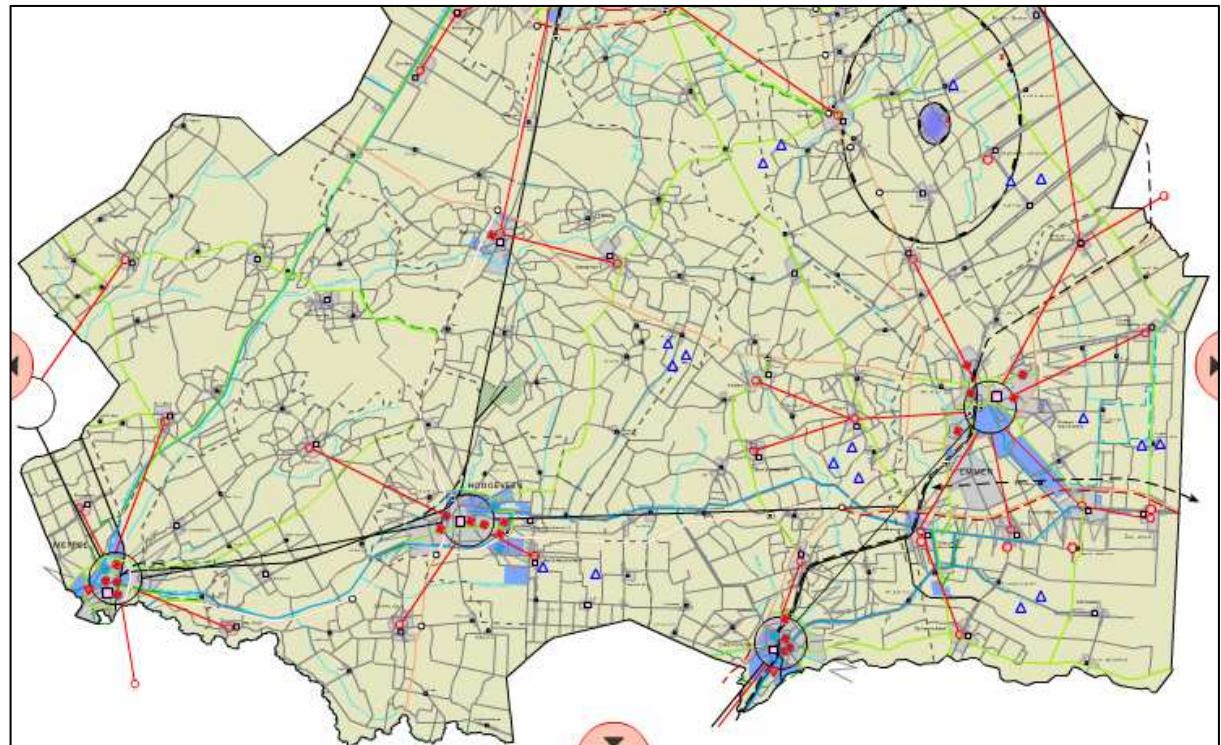


Fig. 3.4 Ontwikkelingsvisie Midden- en Zuid-Drenthe

Over hoe deze stedelijke economie in de provincie versterkt moet worden geeft het POP aan dat de provincie daar nog geen plan voor klaar heeft liggen. Gesprekken met de verschillende gemeentes moeten leiden tot een concept.

Winkelvoorziening en detailhandel

De provincie Drenthe geeft in haar POP aan dat het de ontwikkeling die zich de afgelopen jaar voordoet waarbij detailhandel wegtrekt uit de centra en op perifere gelegen gebieden net buiten de stedelijke centra zich vestigt voor bepaalde branches tegen wil gaan. Voor voorzieningen met een grote ruimtebehoefte en goederen die minder passen in een centrummilieu is deze echter niet bezwaarlijk. De reden dat de provincie verdere wegtrekking van detailhandel vanuit het centrum naar randstedelijke vestigingen is om ervoor te zorgen dat binnensteden in de

toekomst goed blijven functioneren en om zoveel mogelijk voorzieningen goed bereikbaar te houden, ook voor mensen die niet de beschikking hebben over een auto. De provincie heeft daarom het beleid vastgesteld dat voor perifere vestiging een oppervlakte van 1.000 m² met een ontheffingsmogelijkheid van 500m² voor de branche keukens en sanitair. Bedrijven die echter al op locaties gevestigd zijn en niet in overeenstemming met het gevoerde beleid kunnen overigens gehandhaafd blijven. (Provincie Drenthe, 2004).

Tabel 3.2; Ruimtelijke mogelijkheden nieuwe bedrijvigheid en voorzieningen Provincie Drenthe (bron: POPII, 2004)

	Stedelijk gebied							
	Economische kernzone						Buiten Kernzone	
	Streekcentra				Sub streekcentra			
	Assen	Emmen	Hoogeveen	Meppel	Coevorden	Roden	Beilen	
Bedrijven	Voortdurend voldoende mogelijkheden hebben voor de vestiging van bedrijven op geschikte plekken. Nieuwe bedrijven worden ook gestimuleerd zich te vestigen in de streekcentra om economisch milieu in deze centra te versterken. In alle categorieën.				Vestiging en ontwikkeling van regionale bedrijventerreinen wordt in deze centra gesimuleerd. Echter in beperktere mate dan in de streekcentra. Daarbij is de binnenhaven van Coevorden met name belangrijk voor de overslag van weg-, water- en railtransport.			
Detailhandel	Detailhandelsvestiging in het centrum. Alleen voor detailhandel met een oppervlakte van meer dan 1000m ³ is het toegestaan zich te vestigen op perifere locaties. Voor detailhandel in keukens en sanitair is dit vanaf 500m ³ .							
Voorzieningen	Nieuwe voorzieningen met regionale functie worden in principe in één of meerdere streekcentra gevestigd.				In principe alleen voorzieningen die lokaal georiënteerd zijn.			

3.3.2 Bereikbaarheid

Verkeer

De provincie Drenthe heeft bereikbaarheidsdoelen voor de stedelijke centra geformuleerd. De doelstelling voor de lange termijn luidt:

- *De bereikbaarheid van en naar de stedelijke centra ¹³(Groningen, Assen, Roden, Emmen, Coevorden, Hoogeveen en Meppel) wordt op een duurzame wijze gegarandeerd voor de lange termijn. Duurzaam betekenend in dit verband dat gekozen wordt voor een vormgeving van bereikbaarheidsmaatregelen die kunnen voorzien in een economische groei en de daaraan verbonden groei van de mobiliteit, voor een groot aantal jaren (Provincie Drenthe, 2004).*

Voor de planperiode heeft de provincie de volgende vier doelstellingen in het POP vastgelegd:

- *De stedelijke centra zijn in 2015 vanuit de omliggende kernen, in een straal van ca. 15 km, op alle tijdstippen van de dag gemotoriseerd bereikbaar binnen 30 minuten.*
- *Per fiets geldt dit voor radiale fietsverbindingen gericht op het centrum in een straal van 7,5*

¹³ De provincie Drenthe heeft als stedelijke centra de volgende plaatsen aangewezen: Groningen, Assen, Roden, Emmen, Coevorden, Hoogeveen en Meppel.

kilometer. Een maximale maaswijdte van het fietsnet van circa 3,5 km wordt daarbij nagestreefd.

- *Elke locatie (landelijk en stedelijke woon-werkgebieden) is, op basis van draagvlak bij de directe gebruikers, in 2015 obstakelvrij en toegankelijk voor brandweer, ambulances, politie en openbaar vervoer (Provincie Drenthe, 2004).*

Openbaar Vervoer

Een centrale functie neemt de as Groningen-Assen in het stadsgewestelijk openbaar vervoer. Deze as behoort tot het Kolibri netwerk. De uitwerking hiervan voor Drenthe beoogt drie nieuwe stations. Deze stations zijn Assen-zuid, Assen-noord en Tynaarlo. De bedoeling is dat er tussen Assen en Groningen een light-trein gaat rijden naast de reguliere NS-treindiensten. Hierbij geeft de Provincie Drenthe aan dat het essentieel is dat er goede verbindingen tussen de woon- werkgebieden en de stations is om het gewenste bereikbaarheidsconcept te laten slagen. Dit openbaar vervoerconcept zal een bijdrage moeten leveren aan de het stedelijke netwerk Groningen-Assen.

Ook in Zuid-Drenthe zal het openbaar vervoer een drager moeten zijn voor stedelijke ontwikkeling (Provincie Drenthe, 2004).

De provincie geeft aan dat er een aantal maatregelen nodig zijn om de bereikbaarheid in de spitsperiodes in de toekomst te kunnen behouden of bereiken. Hiervoor zijn bovenstaande maatregelen op het gebied van openbaar vervoer ontwikkeld. De provincie verwacht echter dat alleen deze openbaar vervoer maatregelen niet voldoende zullen zijn. Daarom worden er maatregelen genomen om

de ketenmobiliteit waarin openbaar vervoer als belangrijk onderdeel van uit dient te maken zijn er maatregelen nodig. De provincie heeft hiervoor op drie vlakken te onderscheiden maatregelen voor ogen. Dit zijn (*Provincie Drenthe, 2004*):

- De corridors van en naar de stedelijke centra zodanig vormgeven dat openbaar vervoer en fiets prioriteit kunnen krijgen wanneer dat nodig is in de spitsperiodes
- In de groter kernen de opstapfaciliteiten voor openbaar vervoer hoogwaardig maken: haltes, actuele informatie over de diensten, fietsstallingen, parkeermogelijkheden, verlichting, nabij winkels en dergelijke. Hierdoor kan zo mogelijk de gehele rit naar de stad met het openbaar vervoer worden afgelegd
- Stadsrandknooppunten zo in te richten dat halverwege de rit naar de stad kan worden overgestapt op openbaar vervoer. Deze knooppunten dienen aan een groot aantal eisen te voldoen, ten aanzien van parkeren van auto's en fiets, snelheid en beschikbaarheid van de ov-lijn naar de centra, de informatievoorzieningen en service- en kioskfaciliteiten (*Provincie Drenthe, 2004*).

Wegverkeer

Het beleid is om de huidige infrastructuur goed te benutten. Hierbij moet gedacht worden aan maatregelen in de zin van meer rijstroken in de huidige verkeersruimte en verkeerssignalering. Pas daarna kan gestart worden met het uitbreiden van de infrastructuur. Daarnaast geeft de provincie aan dat

Noord-Nederland maatregelen moet nemen om een kwalitatief hoogwaardige aansluiting met de rest van Nederland en Duitsland te creëren. Om dit te verkrijgen zullen onder meer snelwegen, autowegen en kruisingen een capaciteitsverruiming moeten ondergaan. Centraal staat ook het verbeteren van de doorstroming op de A28 tussen Zwolle en Meppel. (*Provincie Drenthe, 2004*)

Vaarverkeer

Ten aanzien van het vaarverkeer verkondigt de provincie in het POP geen specifiek beleid. In het voorontwerp van het PVVP is het enige noemenswaardige dat er een plan is voor het optimaliseren van de capaciteit tussen Coevorden en Almelo en verruimen van een sluis nabij Zwartsluis (*Provincie Drenthe, 2004 en 2007*).

3.4 Analyse en conclusies

Ter beantwoording van deelvraag drie; *Hoe gaan de Noordelijke provincies om met het integrale locatiebeleid?* is er op twee hoofdlijnen gekeken naar het beleid van de provincies. Deze twee hoofdlijnen zijn een analyse naar in welke mate provincies aansluiten bij de doelstellingen die het Rijk heeft met het integrale locatiebeleid en naar de specifieke kenmerken van het locatiebeleid per provincie en de verschillen tussen de provincies

De overheid heeft met het integrale locatiebeleid drie doelstellingen verwoord. Deze zullen hierna stuk voor stuk gerelateerd aan de provinciale beleidsvorming en de uitwerking op provinciaal niveau behandeld worden.

De eerste doelstelling van het rijk is dat er voldoende geschikte vestigingsplaatsen voor bedrijvigheid en voorzieningen moet worden geboden. Ten aanzien van bedrijvigheid geven Groningen en Drenthe aan dat ze de doelstelling hebben om de bedrijvigheid in de provincie te stimuleren en het realiseren van een omgeving voor bedrijven die dit ook waar kan maken. Provincie Fryslân geeft aan dat het een economische structuurversterking nastreeft en dat er herkenbare en bruikbare vestigingslocaties in de provincie dienen te zijn. In haar streekplan heeft Fryslân per kern aangegeven voor welk type bedrijvigheid er per gemeente plaats geboden dient te worden. Waarbij er in de zes stedelijke centra¹⁴ plaats

¹⁴ De zes stedelijke centra in Fryslân zijn: Leeuwarden, Drachten, Heerenveen, Sneek, Harlingen en Dokkum.

geboden moet worden aan alle type bedrijvigheid en er in de kleinere kernen plaats geboden moet worden aan lichtere bedrijvigheid. Ditzelfde beleid heeft Fryslân voor de voorzieningen in haar provincie. De provincie Groningen heeft met betrekking tot bedrijvigheid aangegeven dat het de stuwende bedrijvigheid wil concentreren in de economische kernzone. Hierbij heeft de provincie specifiek aangegeven welk type bedrijvigheid bij welke kern plaats behoort te vinden. Waarbij voor de stad Groningen als enige ruimte dient te zijn voor alle type bedrijvigheid. Ook geeft Groningen in tegenstelling tot Fryslân aan dat het daadwerkelijk het aantal bedrijventerreinen fors wil uitbreiden. Drenthe geeft aan dat het voldoende geschikte vestigingsplaatsen voor bedrijven en voorzieningen wil creëren in de provincie. Hoe dit bereikt moet worden en waar eventuele nieuwe vestigingsplaatsen dan dienen te komen heeft de provincie geen beleidsplannen over. Zij geeft aan dat gesprekken met de verschillende gemeentes moeten leiden tot een nadere invulling. Hoewel de invulling van het beleid ten aanzien van bedrijvigheid per provincie sterk verschilt geven alle drie de provincies aan de intentie te hebben om ruimte voor vestiging van nieuwe bedrijvigheid aan te bieden. *Beleidstechnisch sluiten de provincies hiermee dus aan op de eerste doelstelling van de rijksoverheid.*

De tweede doelstelling van de rijksoverheid is dat er optimaal gebruik wordt gemaakt van alle vervoersmogelijkheden voor personen en goederen over de weg het spoor en water. Wat de rijksoverheid nu exact voor ogen heeft met 'optimaal gebruik' wordt in de verschillende beleidsnotities niet specifiek verwoord. Verondersteld mag in ieder geval worden dat het rijk als

doel heeft dat provincies er toe bijdragen dat de verschillende soorten verkeersinfrastructuur benut worden en dat de provincies bijdragen aan het scheppen van de condities om te voorzien verplaatsingsbehoefte. Dit gegeven gerelateerd aan de rijksdoelstelling voor optimaal gebruik betekent dat provincies indien er op de provinciale wegen een hoge congestiegraad heerst maatregelen zullen moeten nemen om het gebruik van deze wegen te verbeteren.

Fryslân en Drenthe geven daadwerkelijk in hun doelstellingen aan de bereikbaarheid in hun provincies te willen garanderen. De provincie Groningen geeft alleen aan dat het de bereikbaarheid van de regio Groningen-Assen wil garanderen en dat het de bereikbaarheid van en naar de kerngebieden in de provincie wil verbeteren.

Daarnaast noemt de provincie Groningen concrete maatregelen om de bereikbaarheid in de provincie te kunnen verbeteren. Opmerkelijk is dat zowel Fryslân als Groningen aangeven dat het een eventuele groei van het aantal autokilometers in de provincie wil beperken. Fryslân wil dit bereiken door wonen, werken en verschillende voorzieningen te concentreren in bepaalde gebieden. Drenthe geeft niet aan het autogebruik te willen beheersen of beperken. Het geeft echter wel heel concrete bereikbaarheidsdoelen weer voor de stedelijke centra. Deze bereikbaarheidsdoelen geeft de provincie weer in reistijd iets wat de andere twee provincies niet doen. Drenthe noemt daarnaast dat het verwacht door het nemen van verschillende maatregelen op meerdere locaties de bereikbaarheid in de provincie in de toekomst te kunnen garanderen. Ondanks deze wens geeft de provincie in haar beleidsplannen niet duidelijk aan hoe dit concreet gemaakt gaat worden. Zowel Fryslân, Groningen en Drenthe geven

aan dat ze het regionale railvervoer willen verbeteren en hebben hierbij ook concrete maatregelen voor ogen. Met betrekking tot het vaarverkeer heeft Fryslân het meest specifieke beleid ontwikkeld om de aantrekkelijkheid van het vaarverkeer te behouden en her en der te versterken. Groningen geeft geen specifieke maatregelen weer. Alleen geeft Groningen aan dat het streeft naar het oplossen van de huidige knelpunten in weg, spoor en ook waterverkeer. In Drenthe speelt het vaarverkeer een veel minder belangrijke rol als in Fryslân en Groningen. Specifiek beleid met betrekking tot het vaarverkeer verkondigt de provincie dan ook maar nauwelijks in haar beleidsplannen.

De verschillen in de maatregelen die genoemd en genomen worden om een goede bereikbaarheid te verkrijgen zijn per provincie verschillend. Echter de drie provincies geven alledrie aan dat ze als doel hebben om de bereikbaarheid, vooral op de economische belangrijke gebieden, te verbeteren. Hierbij worden per vervoersmodaliteit ook verscheidene maatregelen aangegeven die bij moeten dragen de bestaande knelpunten te verminderen. *Hiermee kan geconcludeerd worden dat alledrie de noordelijke provincies trachten de aanwezige infrastructuur goed te benutten en de knelpunten op te lossen. Dit sluit aan op de doelstelling van het rijk ten aanzien van het optimaal gebruiken van de verkeersinfrastructuur. Interessant is echter wel dat Fryslân en Groningen beide streven naar het beperken van het aantal autokilometers. Waarbij in Groningen nog nadrukkelijker op het openbaar vervoer wordt ingezet is dit in Fryslân niet het geval al geeft de provincie Fryslân aan dat elke kern in Fryslân per openbaar vervoer ontsloten moet worden. Fryslân wil dat door het*

voeren van locatiebeleid het aantal verplaatsingen per auto in de provincie beperken.

De *derde doelstelling* van het rijk is dat er kwaliteit, variatie, architectonische vormgeving en landschappelijke inpassing van vestigingsplaatsen voor alle stedelijke activiteiten dient te zijn. Deze doelstelling is gericht op de specifieke gebiedsgerichte kenmerken. De uitwerking hiervan speelt dan ook vrijwel alleen op lokaal niveau. De drie noordelijke provincies hebben hier dan ook geen concrete wensen over geformuleerd. *De verschillende gemeentes in de provincies zullen hier nader invulling moeten geven. De doelstelling is dan ook interessant om nader te belichten op gemeentelijk niveau en niet op provinciaal niveau.*

4. Locatiebeleid Leeuwarden

4.1 Beschrijving stad

De stad Leeuwarden is de hoofdstad van de provincie Fryslân. En na de stad Groningen de grootste stad in Noord-Nederland. De stad heeft 92.300 inwoners (april, 2007) en vervult een grote regiofunctie. Voor veel voorzieningen zijn de Friezen dan ook grotendeels afhankelijk van Leeuwarden. Wat betreft de onderwijsvoorzieningen vervult de stad ook een belangrijke functie voor Noord-Nederland. Het beschikt namelijk over drie hogescholen en meerdere opleidingen op MBO-niveau. In de stad wonen dan ook ongeveer 23.000 studenten.

Het doel van dit hoofdstuk is vierledig. Namelijk het ruimtelijke beleid van de gemeente Leeuwarden door te lichten om daarmee inzicht te verkrijgen in hoe het gemeentelijke beleid ten aanzien van het plannen en het inrichten van de ruimtelijke ordening van de gemeente zich de afgelopen jaren heeft ontwikkeld en hoe het huidige beleid er voor staat. Als tweede is het doel een analyse te maken van hoeverre het gemeentelijke beleid aansluit op de rijksdoelstellingen ten aanzien van integraal locatiebeleid (→ zie § 2.10). Het derde doel is een analyse te maken of het huidige beleid in overeenstemming ligt met het beleid dat door de provincie Fryslân is bepaald (→ zie § 3.3). Het vierde en laatste doel is om te kunnen bepalen hoe het gemeentelijke locatiebeleid zich vertaalt naar de praktijk. Hierbij wordt er gekeken wat er in de

praktijk gebeurt met het de gemeentelijke doelstellingen en locatieplannen ten aanzien van het plannen van bedrijvenlocaties, kantoren en voorzieningen.

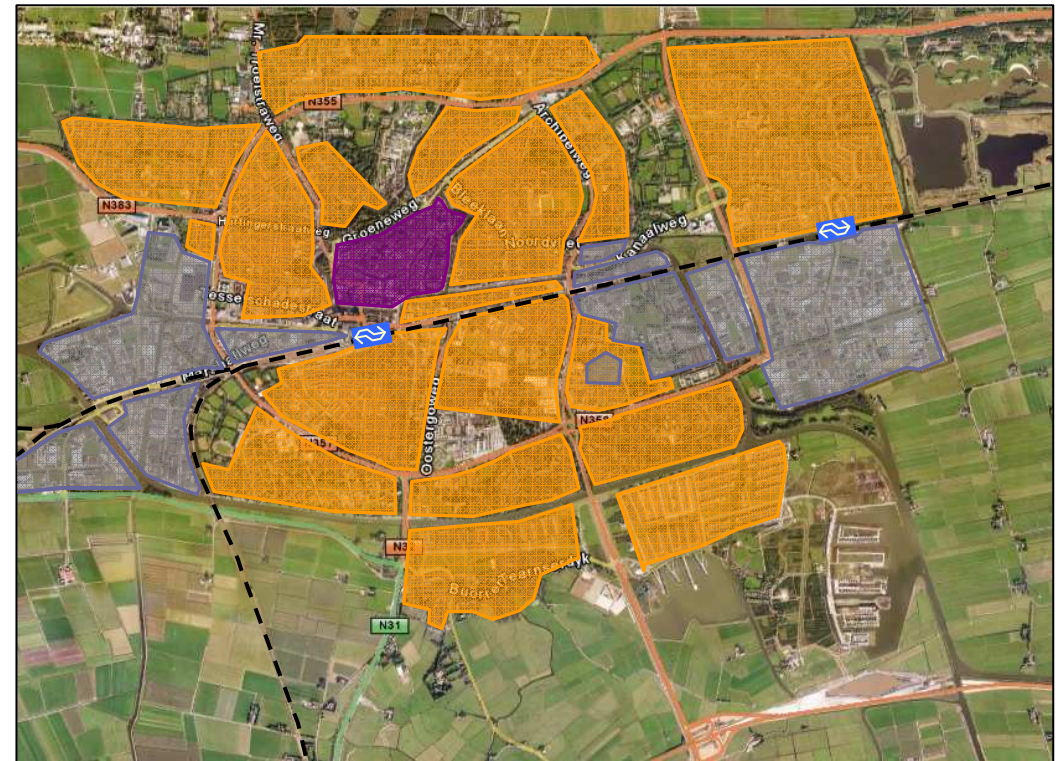


Fig. 4.1 Luchtfoto Leeuwarden met de ruimtelijke indeling 2007

4.2 Beleidskader

De gemeente Leeuwarden heeft het ruimtelijk beleid van de gemeente de afgelopen jaren verwoord in meerdere beleidsdocumenten. In de stadsvisie van 2002 komt de visie die de gemeente heeft met Leeuwarden naar voren. In deze stadsvisie is er een belangrijke plaats voor de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in de stad. In verschillende beleidsplannen worden specifiek bepaalde facetten van het ruimtelijk beleid behandeld. Zo is er de nota bedrijventerreinen (2001) het gemeentelijke verkeer- en vervoerplan van Leeuwarden (GVVP, 2003). En een aparte structuurvisie opgesteld voor de binnenstad. In het meerjarenontwikkelingsprogramma uit 2005 wordt het gehele ruimtelijke beleid van de stad behandeld. Dit document is dan ook een belangrijke weergave van het gemeentelijke beleid en planning inzake de ruimtelijke ontwikkeling van Leeuwarden voor de komende jaren.

4.3 Stadsvisie ruimtelijk beleid

In haar meerjaren ontwikkelingsprogramma geeft de gemeente aan dat het streeft naar het behoud van de historische structuur van de stad, het versterken van de karakteristieke waarden, het bevorderen van de leefbaarheid en het uitbouwen van de centrumfunctie die Leeuwarden heeft. Het ruimtelijk-economisch beleid van de stad richt zich op de veranderingsprocessen waarbij het de gewenste ontwikkelingen stimuleert en negatieve tendensen tracht te voorkomen (MOP, 2005).

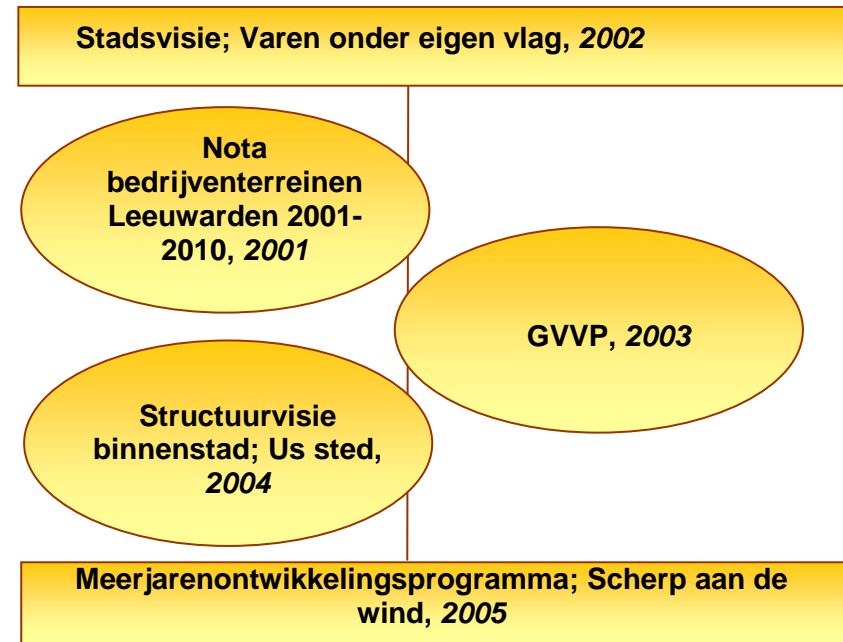


Fig. 4.2 Ruimtelijke beleidsdocumenten gemeente Leeuwarden

Binnenstad en detailhandel

De gemeente heeft specifiek beleid voor de binnenstad ontwikkeld en dit verwoord in een structuurvisie. In deze structuurvisie geeft het aan dat het de binnenstad heeft opgedeeld in drie deelgebieden met hun eigen specifieke kenmerken en hun gewenste ruimtelijke invulling (fig. 5.2). De noordwest kant van de binnenstad wordt in deze structuurvisie de culturele stad genoemd. De oostkant van het stadscentrum wordt de statige stad genoemd. En zuidwest zijde wordt de bedrijvige stad genoemd. Hier zijn vele winkels en horecagelegenheden gevestigd.

In het Meerjarenontwikkelingsprogramma geeft de gemeente aan dat het streeft naar het behoud van de historische structuur, het versterken van de karakteristieke waarden, het bevorderen van de leefbaarheid en de uitbouw van de centrumfunctie. Hierbij geeft het aan dat wanneer bepaalde functies in de binnenstad niet meer 'floreren' of het patroon van de binnenstad bedreigen een locatie buiten de binnenstad zal worden geboden. Ontwikkelingen aan de West-as en de Stads-as zijn de zones waarbij ontwikkeling gewenst is. Door de ligging die deze zones hebben en hun bereikbaarheidsprofiel kunnen zij een aanvulling zijn op de binnenstad en ook de (boven) regionale functie van de stad versterken (MOP,2005).

Bedrijvigheid

In het meerjaren ontwikkelingsprogramma (MOP) wordt er van uitgegaan dat Leeuwarden niet meer mikt op specifieke bedrijvenlocaties voor de categorie 'zwaar'.

Leeuwarden is na Groningen de grootste kantorenstad van Noord-Nederland. De financiële en zakelijke dienstverlening samen met overheid, onderwijs en zorg zijn de economische dragers van de stad. Leeuwarden beschikt over vijf grote bedrijventerreinen en meerdere kleinere locaties die geschikt zijn voor bedrijfsvestiging.

Tabel 4.1 Benodigde bedrijventerreinen in ha. periode 2005-2015				
Categorie	Zwaar	Modern gemengd	Representatief	Totaal
Nieuw	10	90	15	115
Voorraad	3,5	31,5	5,25d	40,25
Totaal	13,5	121,5	20,25	155,25



Fig. 4.3 Gewenste ontwikkeling Leeuwarden langs de west-as en stads-as

In de Nota Bedrijventerreinen geeft de gemeente aan dat uitgaat van een tweetal scenario's, namelijk een gematigd en een optimistisch scenario. In het meerjarenontwikkelingsprogramma wordt ervan uitgegaan dat het gematigd scenario het meest realistisch is en aan de hand van dit scenario is het beleid dan ook verder bepaald. In dit scenario wordt er van uitgegaan dat er gemiddeld jaarlijks 11 hectare nieuwe bedrijventerreinen bij dient te komen. Waarvan 1 ha. in de categorie 'zwaar', 9 ha. gemengde bedrijven en 1,5 ha. in de categorie 'representatief'. De gemeente geeft aan dat bij deze 11,5 ha. geen ijzeren voorraad is meegenomen. In alle categorieën zal er dan nog eens 35% extra benodigd zijn.

Hierbij tekent de gemeente aan in het MOP dat er niet meer gemikt zal worden op bedrijventerreinen in de categorie 'zwaar'. Voor de categorie 'modern gemengd' is ruimte gereserveerd in het 'Newtonpark 4' 30ha. en in het bedrijventerrein Leeuwarden west 9ha. Voor de categorie 'representatief' is er ruimte gereserveerd op het Businesspark 4 10ha. (→ zie tabellen 4.1 en 4.2).

Tabel 4.2 Ruimte bedrijventerreinen in ha.			
Locatie	Totaal	In reservering/optie	Vrij
Businesspark 1&2 (repr.)	7,2	3,2	4
Businesspark 3 (repr.)	3,8	1,1	2,7
Hemrik (mod.gem.)	9,2	4,4	4,5
Newtonpark 1	-	1,4	-
Newtonpark 2 (mod.gem)	-	1,4	-
Totaal	23,-	11,8	11,2

Bereikbaarheid algemeen

De gemeente geeft in haar gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP) aan dat er sprake is van een verkeer- en vervoersprobleem in Leeuwarden. De bereikbaarheid van verschillende functies zou onvoldoende zijn. Het openbaar vervoer staat onder de druk en de fiets wordt nog onvoldoende gebruikt wat te wijten valt aan een gebrekkig fietsnetwerk en te weinig fietsparkeergelegenheden in de nabijheid van bestemmingen. De verwachting is dat de groei van de mobiliteit verder toe zal nemen. Om deze groei op te

kunnen vangen is er specifiek beleid nodig. Voor 2020 wordt er zonder beleid een groei verwacht van 80% van het aantal autoritten in de spits op werkdagen (Gem. Leeuwarden; GVVP, 2003)



Fig. 4.4 Wenselijke stadsindeling Leeuwarden (bron: Gem. Leeuwarden, Stadsvisie 2002)

Openbaar vervoer

De gemeente geeft aan dat het openbaar vervoer in de stad succesvol is op de zwaardere vervoerslijnen naar de binnenstad, de stationslocaties en de invalswegen. Op deze locaties concurreert het openbaar vervoer met de auto op de overige locaties vervult het openbaar vervoer meer een sociale functie¹⁵. Het streven van de gemeente is om het kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer in stand te houden waarbij een selectie van verbindingen verbetert of ontwikkeld dient te worden. Het verhogen van de kwaliteit op de zware regionale verbindingen wordt nagestreefd. Waarbij in combinatie met de Zuiderzeelijn de verbinding richting Heerenveen in het bijzonder als kwaliteitsverhoging. Voor de lokale lijnen is de ontwikkeling van hoogwaardig openbaar vervoerassen naar het station en de binnenstad van belang. Hierbij heeft de gemeente een aantal projecten ontwikkeld. De belangrijkste hierbij zijn:

- Een gefaseerde uitbouw van het FEC¹⁶-bus initiatief¹⁷ voor winkelbezoek op zaterdag naar werkdagen,

¹⁵ In het openbaar vervoer kan onderscheid gemaakt worden tussen de maatschappelijke functie en de sociale functie. Bij openbaar vervoer als maatschappelijke functie concurreert het openbaar vervoer daadwerkelijk met de auto. Bij de sociale functie is er geen concurrentie en vervult het openbaar vervoer een sociale rol in de maatschappij om tegemoet te komen aan de mobiliteit van mensen die niet kunnen beschikken over een auto.

¹⁶ FEC staat voor 'Fryslân Expo Center'.

¹⁷ Het FEC-bus initiatief is een project waarbij stadbezoekers de auto buiten de binnenstad kunnen parkeren en met de FEC-bus gratis naar de binnenstad worden vervoerd.

naar woon-werkverkeer en naar andere parkeerlocaties.

- Het realiseren van een hoogwaardige verbinding tussen Leeuwarden en Heerenveen. Deze dient dan aan te sluiten op de eventuele Zuiderzeelijn.
- Het realiseren van een nieuw treinstation in Leeuwarden Zuid genaamd Werpsterhoek.
- Het verbeteren van de spoorlijnen naar Sneek en Harlingen.
- Het realiseren van de busbaan Groningerstraatweg (GVVP, 2003).

Autoverkeer

In haar GVVP (2003) geeft de gemeente aan dat het autoverkeer onder druk staat. Knelpunten zijn met name de verkeersknooppunten in de stad. In de ochtendspits is er vrijwel altijd sprake van congestie op de invalswegen naar de stad, de stadsring en de binnenring. De gemeente wil maatregelen nemen om de verwachte groei van 80% in 2030 terug te dringen tot 60%. Om de huidige verkeersdruk en de verwachte groei op te kunnen vangen heeft de gemeente een aantal projecten opgesteld. Hierbij is vooral het realiseren van 'De Haak om Leeuwarden' belangrijk, deze zal aan de zuidwest kant van de stad worden gelegd om zo de verkeersdruk op de stadsring aan diezelfde kant te verlagen. Andere belangrijke maatregelen die de gemeente wil realiseren zijn: het realiseren van de Noordwesttangent, verbeteren van de afwikkelingscapaciteit op het Drachtsterplein, het realiseren van de westelijke invalsweg, realisatie van een stadsas vanuit het zuiden richting de binnenstad die parallel ligt aan de ontwikkelingen van Leeuwarden-Zuid, het

verbeteren van de afwikkelingscapaciteit op de stadsring en het verbeteren van de circulatie van het autoverkeer binnen de binnenring (*GVVP, 2003*).

Wonen

Met betrekking tot wonen zal de positie van Leeuwarden versterkt moeten worden. Er zal aandacht moeten komen voor het creëren van kwalitatief hoogwaardige woonmilieus voor de midden en de hogere inkomens. De maatregelen die de gemeente voor ogen heeft om de woonpositie van Leeuwarden te versterken zijn:

- De nieuwbouwproductie bedraagt 2600 woningen in de periode 2005-2010.
- In de uitleggebieden zullen 1500 woningen worden gerealiseerd in de periode 2005-2010.
- In bestaand stedelijk gebied zullen 700 woningen worden toegevoegd in de periode 2005-2010
- In bestaand stedelijk gebied zullen 400 woningen als vervangende nieuwbouw worden gerealiseerd in de periode 2005-2010
- Het aantal te slopen woningen in de periode 2005-2010 is 340 woningen.

Toekomstvisie

De gemeente geeft aan dat het belangrijk is om in de toekomst te groeien om daarmee de centrumfunctie van de stad goed te kunnen blijven vervullen. Voor het jaar 2030 heeft de gemeente doelstellingen ontwikkeld waar de komende jaren naar toe gewerkt zal dienen te worden. Deze doelstellingen zijn:

- Een vitale middelgrote stad met 100 tot 125 duizend inwoners met een evenwichtige bevolkingssamenstelling.
- De belangrijkste centrumgemeente in Noord-Nederland, naast Groningen, op het gebied van voorzieningen, werkgelegenheid en woonmilieus.
- Een stedelijke samenleving, waarvan de werkloosheid en de economische ontwikkeling vergelijkbaar zijn met landelijke gemiddelden.
- Een aantrekkelijke gemeente met duurzame en hoogwaardige vestigingsmilieus voor zowel bedrijven als burgers.
- Een bereikbare stad, voorzien van effectieve transport en -vervoerssystemen.
- Een veilige en leefbare gemeente. (*MOP, 2005*)

4.4 Beleid in het licht van rijk en provincie

In deze paragraaf wordt geanalyseerd hoe het gemeentelijke locatiebeleid in lijn ligt met het rijks- en provinciebeleid. Het rijk heeft met het door haar ontwikkelde integrale locatiebeleid de verantwoordelijkheid voor het locatiebeleid gedecentraliseerd naar de regionale en lokale overheden. Om te kunnen bepalen hoe het locatiebeleid van de gemeente Leeuwarden een doorvertaling is van de doelen die het rijk met integraal locatiebeleid in de nota Ruimte heeft geformuleerd worden dit beleid en het gemeentelijke beleid met elkaar vergeleken. Deze rijksdoelstellingen zoals beschreven in de Nota Ruimte (*zie § 2.10*) zijn georiënteerd op drie terreinen. Ze hebben namelijk betrekking op de economische ontwikkelingsmogelijkheden, bereikbaarheid

en leefbaarheid in gebieden. Vanuit het beleid van de provincie Fryslân wordt gekeken of het gemeentelijke locatiebeleid aansluit bij het provinciale beleid en de doelstellingen van de provincie. Op basis van deze nationale en provinciale doelen is het gemeentelijke beleid van de gemeente Leeuwarden getoetst. In deze paragraaf wordt het beleid van de gemeente Leeuwarden dan ook vergeleken met de doelstellingen van het Rijk en de provincie Fryslân. Aan de hand van de drie hoofddoelstellingen van het Rijk wordt gekeken in hoeverre Leeuwarden met haar beleid hier op aansluit.

4.4.1 Economische ontwikkelingsmogelijkheden

De rijksdoelstelling met betrekking tot economische ontwikkelingsmogelijkheden is dat er voldoende geschikte vestigingsplaatsen voor bedrijvigheid en voorzieningen dienen te zijn (*Nota Ruimte, 2006*).

De doelstellingen van de provincie Fryslân die hierop aansluiten zijn:

- Een economische structuurversterking met een provinciaal werkgelegenheidsniveau dat overeenstemt met het landelijke gemiddelde.
- Een ruimtelijke verdeling van werkfuncties die bijdraagt aan sterke steden en een vitaal platteland.

- Voor de markt herkenbare en bruikbare vestigingslocaties.

In samenhang met bovenstaande doelen biedt Leeuwarden op een aantal bestaande bedrijventerreinen ruimte voor uitbreiding en het ontwikkelen van nieuwe industriële bedrijvigheid. Deze nieuwe bedrijvigheid zal dan met name plaats moeten vinden aan de west- en in mindere mate aan de oostkant van de stad. Voor de ontwikkeling van kantoren heeft Leeuwarden de zones vanuit het stationsgebied richting de west- en de zuidkant van de stad. In hoeverre deze locaties voldoende ruimte bieden voor nieuwe vestiging is erg afhankelijk van de vraag die er de komende zal zijn. De gemeente gaat uit van een gematigd scenario voor de komende jaren naar de vraag van nieuwe bedrijfsruimtes.

4.4.2 Bereikbaarheid

De doelstelling van het rijk met betrekking tot bereikbaarheid is dat er optimaal gebruik gemaakt dient te worden gemaakt van de vervoersmogelijkheden voor personen en goederen over de weg, het spoor en water (*Nota Ruimte, 2006*).

Leeuwarden geeft zelf aan dat de huidige verkeerssituatie in de stad problematisch is. Maatregelen zullen dan ook nodig zijn om de bereikbaarheid van de stad te verbeteren. En met een mogelijke bevolkingsgroei en economische groei waar de stad naar streeft is het noodzakelijk dat de bereikbaarheid niet verder onder druk komt te staan. De gemeente mikt bij het bereiken van een bereikbaar Leeuwarden vooral op infrastructurele maatregelen ten

gunste van het autoverkeer. Wat betreft het openbaar vervoer neemt de gemeente echter ook enkele maatregelen. Van deze maatregelen zoals het uitbreiden van het openbaar vervoer naar enkele andere regionale stedelijke kernen in de provincie en het FEC-bus concept mag echter niet verwacht worden dat deze een dermate bijdrage zullen leveren dat dit de congestie op ringwegen van Leeuwarden zal verminderen. Het aantal maatregelen ten behoeve van het autoverkeer zijn meer gericht op het vergroten van de capaciteit op de gebiedsontsluitingswegen in de stad en het ontzien van de stadsring onder meer de het ontwikkelen van de 'haak om Leeuwarden'. De Leeuwarder binnenstad heeft een belangrijke functie voor het recreatieve vaarverkeer. In de zomermaanden worden van de vaarwegen in de stad dan ook druk gebruik gemaakt. Door de vele bruggen in de binnenstad die dan ook in het vaarseizoen veelvuldig open gaan komt dit niet ten goede aan de bereikbaarheid van de binnenstad voor de andere vervoerswijzen. Voor het zakelijke vaarverkeer is alleen het van Harinxmakanaal in de stad een belangrijke vaarverkeersader.

Afhankelijk van de intentie die het Rijk heeft met optimaal gebruik van de vervoersmogelijkheden kan in ieder geval geconstateerd worden dat de huidige verkeerssituatie in de stad op meerdere fronten een gebrekkige bereikbaarheid heeft in de spitsuren. Maatregelen neemt de gemeente vooral voor het autoverkeer, hiervan zal nog moeten blijken of deze de huidige congestiedruk grootschalig kunnen verminderen. Dit sluit dus maar gedeeltelijk aan bij de Rijksdoelstelling van optimaal gebruik.

De provincie speelt met haar doelstelling in op het verkrijgen van een optimale bereikbaarheid in de provincie door uit te gaan van het bereiken van een

mobilitateitsbeheersing. Dit door de wenselijkheid van het creëren van een goede afstemming tussen de bereikbaarheidseisen van functies en de ontsluiting van locaties. Met het uitbreiden van het verkeersnetwerk aan de westkant van Leeuwarden is het voor de hand liggend om ook inderdaad aan die kant van de stad industriële bedrijvigheid uit te breiden. De geplande locaties voor mogelijke uitbreiding van het aantal kantoren lijkt wat betreft het momenteel onder druk staande bereikbaarheid van de Leeuwarder binnenstad niet direct voor de hand liggend. Een centrale vraag hierbij is in hoeverre de gemeente het wenselijk acht dat deze kantoren een primaire plek krijgen voor de bereikbaarheid van het autoverkeer. Centraal is die plek echter wel wat betreft het fietsverkeer voor de inwoners uit Leeuwarden. En de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Al zal er dan gekeken moeten worden of het huidige openbaar vervoeraanbod voldoende aansluit op de mogelijke vervoersvraag om een hoogwaardig alternatief te kunnen bieden voor de auto. En daarmee een verdere druk de congestiegraad in de stad kan worden vermeden.

4.4.3 Leefbaarheid

De doelstelling van het rijk met betrekking tot leefbaarheid is dat er kwaliteit, variatie, architectonische vormgeving en landschappelijke inpassing van vestigingsplaatsen voor alle stedelijke activiteiten dient te zijn. En dat er een zorgvuldig ruimtegebruik, een fijnmazige detailhandelsstructuur, functiemenging en kwaliteit van de leefomgeving dient te zijn. Met kwaliteit van de leefomgeving wordt er gekeken

op het gebied van veiligheid, emissies en geluid. (*Nota Ruimte, 2006*)

De gemeente besteedt een duidelijke aandacht aan de architectonische en belevingskwaliteit van de binnenstad. En biedt naast de binnenstad ook in vrijwel alle wijken ruimte voor wijkgerichte detailhandel. Op het gebied van veiligheid, emissies en geluid wordt er in de structuurvisie geen concrete aandacht geschonken. Belangrijk is echter wel een eventuele verslechtering van de leefbaarheid, die bij toekomstige ruimtelijke ontwikkelen kan ontstaan, nauwlettend in de gaten te houden.

4.5 Conclusie

Dit hoofdstuk heeft samen met de hoofdstukken 6,7 en 8 betrekking op drie deelvragen. De eerste is deelvraag vier; *Hoe ziet het locatiebeleid van de grotere gemeentes eruit?*

Voor de beantwoording van deze deelvraag is deze opgesplitst in twee delen die onafhankelijk van elkaar hieronder behandeld worden. Het eerste deel van de vraag is: *Op welke wijze verwoorden de grotere gemeentes de beleidsontwikkeling van locatiebeleid?*

Leeuwarden heeft haar beleidsvisie ten aanzien van het plannen van bedrijvigheid en voorzieningen verwoord in meerdere nota's waarvan de stadsvisie en het meerjarenontwikkelingsprogramma de belangrijkste zijn. In deze visies geeft Leeuwarden aan waar en met welke orde van grote het de komende jaren bedrijvigheid wil ontwikkelen. Daarin geeft het weer wat de gewenste ontwikkelingzones zijn ten aanzien van het plannen van detailhandel, kantorenlocaties en industriële bedrijvigheid.

De tweede deel van deelvraag vier waar dit hoofdstuk samen met de bovenstaande drie andere gemeentelijke hoofdstukken op terugkomt is luidt: *Wat zijn de inhoudelijke kenmerken van het locatiebeleid per gemeente?*

De gemeente neemt verscheidene maatregelen om de onder druk staande bereikbaarheid van de stad te verbeteren. Nieuwe industriële bedrijvigheid zal plaats moeten gaan vinden op de uitbreidingslocaties aan de west- en oostkant van de stad. Nieuwe kantoren kunnen in, of in de buurt van, het stationsgebied een plek krijgen.

De tweede deelvraag waar dit hoofdstuk samen met de bovenstaande drie andere gemeentelijke hoofdstukken op terugkomt is deelvraag vijf. Deze luidt: *In hoeverre is het gehanteerde gemeentelijke locatiebeleid een doorvertaling van het provinciale en nationale beleid?*

De speerpunten van het provinciale beleid ten aanzien van Leeuwarden zijn dat Leeuwarden als enige stad in de provincie plaats mag bieden aan alle categorieën van bedrijvigheid, kantoren, detailhandel en voorzieningen. Hierbij is Leeuwarden in principe de enige locatie in de provincie die plaats mag bieden aan kantoren met een vloeroppervlak van meer dan 2500 m². De provincie heeft een optimale bereikbaarheid van Leeuwarden voor ogen voor zowel verkeer vanuit als van buiten de provincie Fryslân. Ook streeft het naar het concentreren van de functies wonen, werken en voorzieningen.

De gemeentelijke doelstellingen en het geplande beleid voor de komende jaren slaan maar gedeeltelijk terug op de rijks- en provinciale doelstellingen. De bereikbaarheidsdoelen van het rijk komen gedeeltelijk terug in de doelen van Leeuwarden. Met name de wenselijke optimale gebruik

van alle vervoersmogelijkheden worden met de hoge congestiegraad in de spitsuren momenteel niet gehaald. De gemeentelijk plannen betreffende het verbeteren van de bereikbaarheid bieden alleen vergaande plannen voor het autoverkeer en niet voor het openbaar vervoer. Ook zal nog moeten blijken dat met de wenselijke groei van de stad en de huidige verkeersdruk deze maatregelen voldoende oplossingen zullen bieden voor het beter bereikbaar krijgen van Leeuwarden en de voorzieningen in de stad.

5. Locatiebeleid Groningen

5.1 De stad

De stad Groningen is de grootste stad in Noord-Nederland en tevens hoofdstad van de provincie Groningen. Met het huidige inwonertal van rond de 182.000 (*jaar; 2007*) wordt Groningen dan ook wel hoofdstad van het noorden genoemd. Samen met Assen en het tussenliggende gebied vormt Groningen één van de zes gebieden die door de rijksoverheid aangewezen zijn als '*Nationaal Stedelijk Netwerk*'.¹⁸

Kenmerkend voor Groningen zijn de vele onderwijsvoorzieningen in de stad. Groningen is in het bijzonder bij studenten dan ook erg in trek. Met ongeveer 46.000 studenten is Groningen dan ook één van de grootste studentensteden in het land. De aanwezige voorzieningen in de stad zijn hier logischerwijs ook op afgestemd.

Het doel van dit hoofdstuk is drieledig. Allereerst wordt het ruimtelijke beleid van de gemeente Groningen doorgelicht om daarmee inzicht te krijgen in hoe het gemeentelijke

¹⁸ De rijksoverheid heeft in de Nota Ruimte (2006) zes gebieden als '*Nationaal Stedelijk Netwerk benoemd*'. Het Rijk geeft prioriteit aan de ontwikkeling van deze nationaal stedelijke netwerken om daarmee de kracht van de steden te vergroten en de internationale economische concurrentiepositie van Nederland te verbeteren.

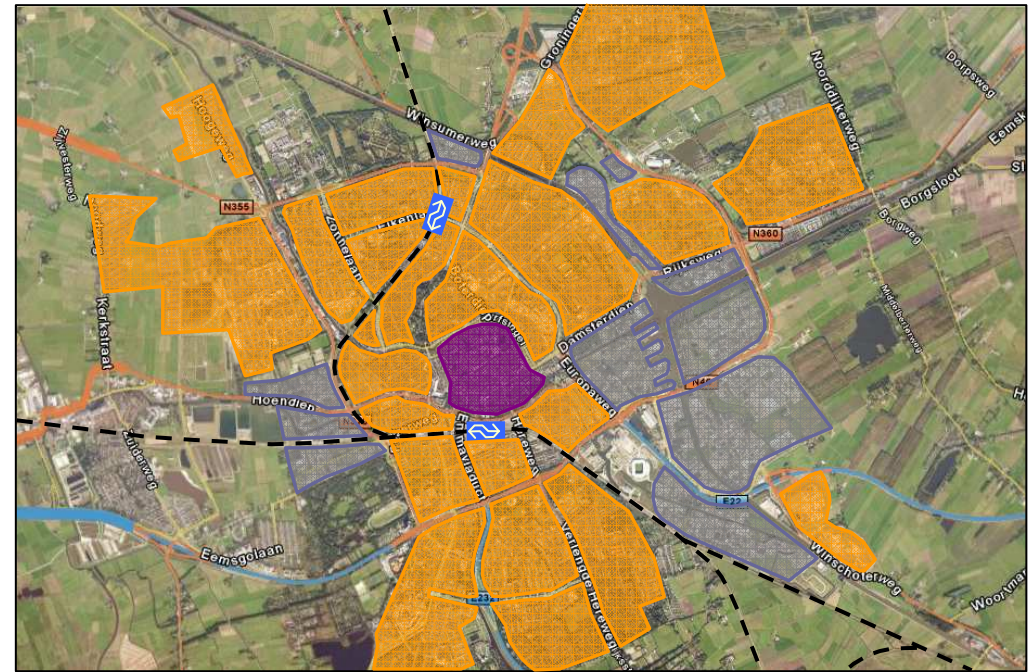


Fig. 5.1 Luchtfoto Groningen met de ruimtelijke indeling 2007

beleid ten aanzien van het plannen van voorzieningen en het inrichten van locaties zich de afgelopen jaren heeft ontwikkeld en hoe het huidige beleid er voor staat. Hierbij wordt er ook gekeken naar wat er in de praktijk gebeurt met het de gemeentelijke doelstellingen en locatieplannen ten aanzien van het plannen van bedrijvenlocaties, kantoren en voorzieningen. Vervolgens wordt er een analyse gemaakt van in hoeverre het gemeentelijke beleid aansluit op de rijksdoelstellingen ten aanzien van integraal locatiebeleid (→ zie § 2.10). Daarnaast vindt er een analyse plaats naar hoe het huidige beleid in

overeenstemming ligt met het beleid dat door de provincie Groningen is bepaald (→ zie § 4.3).

5.2 Beleidskader

De visie die de gemeente heeft met de toekomstontwikkelingen van de stad zijn in verschillende beleidsdocumenten vastgelegd. In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste documenten van de afgelopen jaren waarin het gemeentelijke ruimtelijke en locatiebeleid is vastgelegd.

De hoofdlijnen van het ruimtelijke beleid zijn in 1996 vastgesteld in het structuurplan van de stad. Sindsdien zijn er verschillende actualiseringplannen, herzieningen en nieuwe plannen gekomen die voortborduren op dit structuurplan. In 1999 is het beleid dat in 1996 in het structuurplan is vastgesteld geheel geactualiseerd. Hiervoor is de stadsvisie "*Groningen: het stedelijk alternatief*" opgesteld. Dit document bestond uit drie deelplannen.

Het ruimtelijke beleid van de gemeente is vastgesteld in het deelbeleidsplan "De stad van straks-extra". In deze stadsvisie geeft de gemeente haar ontwikkelingsvisie van de stad weer voor de periode tot 2010 (→ zie fig.5.2).

In 2003 is er een actualisering van de stadsvisie uit 1999 gekomen met het document "Groningen: sterke stad, actieve stadgers". In deze actualisering zijn de prioriteiten voor de periode 2004-2010 opnieuw vastgelegd. De reden dat de gemeente deze actualisering heeft gepleegd is dat het aangeeft dat Nederland in die periode in een recessie verkeerde. Hierbij liepen investeringen terug en nam de werkloosheid in het land toe. In deze actualisering wordt

het beleid dat in 1999 is ingezet dan ook tegen het licht gehouden en wordt de ontwikkelingslijn voor 2010 vastgesteld.

In 2005 zijn in het document "Van nu naar straks" de doelen en taakstellingen geëvalueerd. Dit document bevat globale ontwikkelingsvisies voor de stad die met enige herziening voortkomen van de visies uit het beleidsplan "De stad van straks-extra".



Fig. 5.2 Ruimtelijke beleidsdocumenten gemeente Groningen

5.3 Stadsvisie ruimtelijk beleid

In 1999 gaf de gemeente aan dat de aantrekkelijkheid en de kracht van de stad Groningen wordt bepaald door de kwaliteit van de stedelijke voorzieningen, het hebben van een bruisende binnenstad, de aanwezige werkgelegenheid en het hebben van goede verkeersverbindingen met de regio en de rest van Nederland. Het behoudt van de stedelijke identiteit van Groningen wordt door de gemeente dan ook als zeer belangrijk gezien (*Gem. Groningen, 1999*).

In "De stad van straks-extra" geeft de gemeente prioriteit aan een zevental speerpunten waar het ruimtelijke gemeentelijke beleid zich in de periode tot 2010 op zal richten. Deze speerpunten staan hieronder en op de volgende pagina's vetgedrukt weergegeven. Daarbij is bij ieder punt een beschrijving gegeven van de belangrijkste plannen behorende bij deze punten. Tevens is er aangegeven hoe deze plannen zich in de loop der jaren heb ontwikkeld en wat voor wijzigingen zich in latere beleidsvisies hebben voorgedaan.

- **Een versterking van het openbaar vervoer;**

De gemeente zet in op het versterken van het openbaar vervoer. Prioriteit heeft het verkrijgen van goede (inter)nationale verbindingen per hogesnelheidslijn. Positief staat de gemeente dan ook tegen de ideeën die er bij het rijk zijn voor het aanleggen van een verbinding naar de Randstad met een magneetzweeftrein. Tevens wil de gemeente inzetten op het stadsgewestelijk openbaar vervoer in de stad en regio. Moderne openbaar

vervoersystemen zoals light rail zullen dan ook een wezenlijke bijdrage moeten gaan leveren aan de bereikbaarheid van de stad en de voorzieningen daarin (*Gem. Groningen, 1999*).

In de stadsvisie van 2003 blijft de gemeente vasthouden aan de doelen die in 1999 zijn geformuleerd. Het plan voor het stadsgewestelijk netwerk voor het openbaar vervoer heeft nu alleen de naam 'Kolibri' meegekregen (*Gem. Groningen, 2003*).

In het document "Van nu naar straks" (2005) blijft de gemeente inzetten op het Kolibri concept. Hierbij wordt ingezet op een tram voor vier HOV-lijnen in de stadsregio. De HOV-lijnen waarvan het de bedoeling is dat die met de tram bediend gaan worden zijn van het stationsgebied richting Zernike (2010-2014), Driebond/Meerstad (2013-2016), Kardinge (2020), en het Martiniziekenhuis (2020). Hiernaast dienen er op kortere termijn nog twee andere HOV-assen te komen die met een bus bediend zullen worden. Dit vanaf het stationsgebied richting de transferia Helpman en Peizerweg. Met de komst van deze HOV-assen is het de intentie een bijdrage te leveren aan het verminderen van het niet noodzakelijke autoverkeer¹⁹ in de stad (*Gem. Groningen, 2007*).

¹⁹ De gemeente maakt onderscheid tussen noodzakelijk en niet noodzakelijk autoverkeer. Onder noodzakelijk autoverkeer wordt zakelijk verkeer, goederenverkeer, en doelgericht winkelend publiek dat grotendeels afhankelijk is van de auto verstaan. Niet-

• **Investeren in auto- en fietsvoorzieningen;**

Alleen in de economische kerngebieden wil de gemeente investeren in nieuwe wegen. Buiten deze kerngebieden is het de bedoeling dat er in principe geen nieuwe auto-infrastructuur bijkomt. Buiten deze kerngebieden zal dan ook ingezet worden op het beperken van het niet noodzakelijke autoverkeer. Dit beperken van het niet noodzakelijke autoverkeer zal bereikt moeten worden door parkeerbeleid, **vervoersmanagement**, kwaliteit van het openbaar vervoer en het fietsnetwerk (*Gem. Groningen, 1999*).

In "Van nu naar straks" geeft de gemeente aan dat het verder wil gaan met het "Langmanpakket" zuidelijke ringweg. Wat op termijn moet leiden tot een volledig ongelijkvloerse ringweg en een groot aantal doorstromingsmaatregelen op het stedelijk hoofdwegennet (*Gem. Groningen, 2005*).

Om het fietsgebruik te stimuleren ter concurrentie van de auto is er in de "Fietsnota" (2000) en het document "Stap op! fietsmaatregelen 2007-2010" een maatregelenpakket opgesteld. Deze voorgestelde maatregelen zijn onder meer het aanleggen van meerdere fietspaden, fietsstroken, stallingsvoorzieningen, fietstunnels en het asfalteren van fietspaden (*Gem. Groningen, 2006*).

noodzakelijk autoverkeer betreft woon-werk/school en het sociaal recreatieve verkeer verstaan.

• **Ontwikkelen investeringszones**

De gemeente geeft aan dat de belangrijke stedelijke verbindingen in de stad zich moeten ontwikkelen tot een verbindingsas met een stedelijke sfeer. Dit zou moeten worden bereikt door op deze assen een combinatie van wonen, winkels, bedrijven, groen en water te creëren. Deze ontwikkelingszones die de gemeente Groningen in 1999 voor ogen had zijn in figuur 6.3 in het rood weergegeven. De zones die het betreft zijn; Europaweg-Sontweg-AZG, Westelijke ringweg-Stadspark-Reitdiep, Oosterhamriktracé, Siersteenlaan-Pleiadenlaan, Laan Corpus den Hoorn; in een later stadium gevolgd door Verbindingskanaal-Damsterdiep-Eemskanaal (de aansluiting op het nieuwe woongebied Middelbert) (*Gem. Groningen, 1999*).

In 2005 is in de gemeentelijke structuurvisie, zoals al beschreven in de visie van 1999, de zone Verbindingskanaal-Damsterdiep-Eemskanaal tot aan het te ontwikkelen Meerstad aangemerkt als investeringszone (→ zie fig. 5.3) (*Gem. Groningen, 2005*).

• **Nieuwbouw en wijkvernieuwing**

De visie van de gemeente in 1999 was dat in 2010 Groningen een stad zijn moet zijn met 180.000 inwoners. Om dit te bereiken was een investering nodig in nieuwe woningen en wijkvernieuwing. Het aantal nieuwe woningen dat er in die komende tien jaar diende bij te komen bedroeg 10.500. Hier staat tegenover dat er ook 6.000 woningen gesloopt zouden gaan worden. De bedoeling was deze nieuwe

woningen te laten verrijzen op plekken ter vervanging van de op die locaties te slopen woningen en op een aantal nieuwbouwlocaties. De nieuwbouwlocaties die hiervoor aangewezen werden waren zowel binnen als buiten de stad. Binnen de stad waren dit CiBoGa, Europapark, Van Starckenborgh. Buiten de stadsgrenzen waren de voornaamste gebieden Gravenburg, Reitdiep, en Piccardthof. (Gem. Groningen; "De stad van straks-extra", 1999)

In de stadsvisie van 2003 geeft de gemeente de herzieningen dat helft van de nieuw te bouwen woningen buiten de stadsgrenzen van 1999 dient plaats te vinden waarvan het overgrote deel in het te ontwikkelen Meerstad aan de oostzijde van Groningen. (Gem. Groningen; "Groningen: Sterke stad, actieve stad", stadsvisie 2003)

In het woningbouwprogramma dat staat in het document "Van nu naar straks" geeft de gemeente de woningbouwvisie voor de periode tot 2020 weer. De taakstelling bedraagt hier 1.350 nieuwe woningen per jaar. Voor Groningen inclusief Meerstad, Ter Borch en Haren zullen er 27.400 nieuwe woningen dienen te komen. Waarvan 10.400 ter vervanging van bestaande woningen. De totale toevoeging bedraagt dan 17.000 woningen. De gemeente Groningen verwacht met de taakstelling van 1.350 woningen per jaar aan deze taakstelling te voldoen. Daarnaast zullen er in de periode 2005-2009 nog eens 1.000 extra woningen worden gebouwd op functieveranderingslocaties in bestaand stedelijk gebied. Er wordt vastgehouden aan het beleid dat

minimaal 50% van de woningen in de bestaande stad dient te komen. (Gem. Groningen; "Van nu naar straks", 2005)

• Kwaliteit binnenstad

In 1999 stonden een aantal ontwikkelingsprogramma's voor de binnenstad in de planning. Dit waren de herontwikkeling van de Grote Markt, het verbeteren van de bereikbaarheid van het

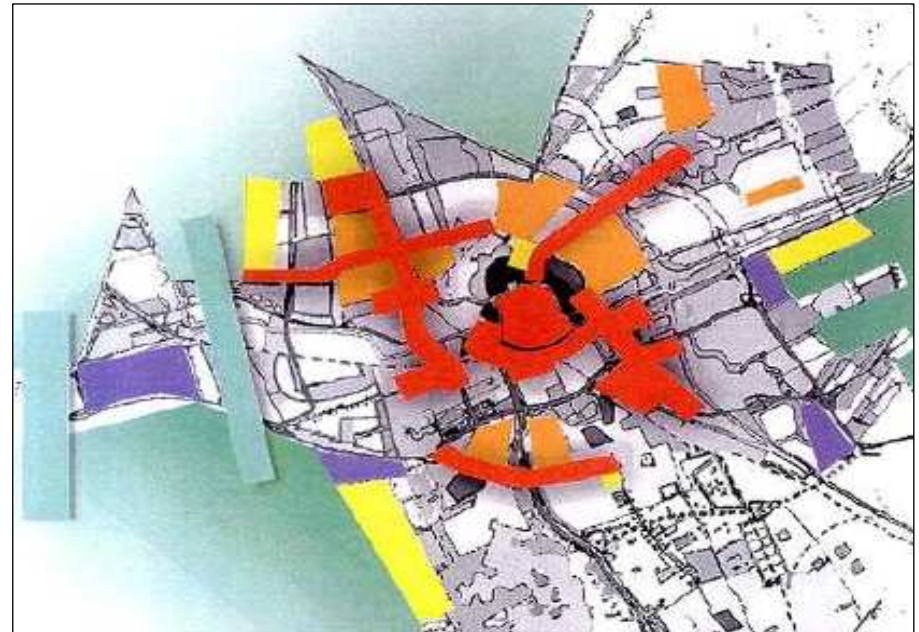


Fig. 5.3 Visie ontwikkelingsgebieden gemeente Groningen in 1999

binnenstedelijke gebied, de Diepenring, het toevoegen van grootschalige winkelformules en het stimuleren van culturele activiteiten. (Gem. Groningen; "De stad van straks-extra", 1999)

• Ontwikkeling nieuwe bedrijven- en kantorenlocaties

Met betrekking tot het aantal arbeidsplaatsen in de stad was de visie in 1999 dat het aantal arbeidsplaatsen in tien jaar met 25.000 zou moeten doen toenemen. Om deze groei te kunnen bewerkstelligen diende er jaarlijks een groei aan bedrijventerreinen plaats te vinden met 20 à 30 hectare met in totaal in 2010 270 hectare nieuwe bedrijventerreinen. Voor deze groei had de gemeente een aantal locaties voor ogen. Aan de oostkant van de stad waren dit de terreinen Eemspoort en Driebond-Oost die op dat moment nog in opbouw waren. Tevens was de verwachting in 1999 dat er jaarlijks een nieuwe behoefte zal zijn van 12.000 tot 20.000 m² aan kantorenlocaties per jaar. Deze toename zou dan plaats moeten vinden op de locaties Noorderhogebrug, Vinkhuizen-Zuid, Hoendiep-Noord, Europapark, Stationsgebied Zuid, De Meeuwen, Reitdiepshaven, Heldenpark, Zernikepark, AZG-Noordpunt, Bodenterrein en op termijn Corpus den Hoorn.

"Hierbij dient ieder bestaand of nieuw te ontwikkelen bedrijven of kantorenlocatie te beschikken over een bij het vestigingsprofiel passende bereikbaarheid. Hierbij dient de vervoersvraag voor een belangrijk deel de gewenste locatie te bepalen. Uitgangspunt hierbij is dat bedrijven met veel werknemers of bezoekers zich

Tabel 5.1 Planning bedrijventerreinen periode 1999-2010
(bron: gem. Groningen "Stad van straks-extra", 1999)

Categorie	Jaarlijkse vraag	Nieuw aan bod	Uitgeefbaar	Uitgifte
Hoogwaardige bedrijvigheid/zichtlocaties	3-5 ha	Nesciolaan-fase1		2001-2008
		Kranenburg-II	25 ha	2001-2008
		Euvelgunne-oost		
		Zernike Science Park		
Gemengde/transportgerelateerde bedrijvigheid	15-20 ha	Eemspoort	80 ha	Vanaf 1999
		Driebond-oost	30-45 ha	Vanaf 2001
		Westpoort	Ca. 125 ha	2003-2010
		Airport Groningen	10 ha	2000-2010
Kleinschalige/woninggebonden bedrijvigheid	2-3 ha	Noorderhogebrug		
		Hoendiep-Noord	3 ha	Vanaf 2001
		Vinkhuizen-Zuid	2 ha	Vanaf 2001
		Herstructureringslocaties Stedelijke ontwikkelingszones	Ca. 10 ha	2003-2010
		Heldenpark	Ca. 10 ha	2003-2010
Bijzondere (stuwende) bedrijven	PM	Evt. Eemspoort		To2001/3
		Evt. Westpoort		Tot 2005
		Euvelgunne-oost		Vanaf 2005
		A7 (westpoort, Leek		Vanaf 2005
Universiteit gerelateerde bedrijvigheid	2 ha	Geen nieuw aanbod		Tot 2010
Milieugerelateerde bedrijvigheid/afvalstort	1,5	Milieu boulevard-II	20-30 ha	Vanaf 2001
Watergebonden bedrijvigheid	Totaal 30-50 ha	Eemshaven	In onderzoek	Vanaf 2005
		Grootschalige nieuwe		

vestigen op locaties die goed ontsloten zijn met het openbaar vervoer." Hiermee kan het niet noodzakelijke autoverkeer beperkt worden. De gemeente maakt hierbij de aantekening dat Groningen in een dunbevolkte regio ligt waarbij het bieden van goede openbaar

vervoervoorzieningen voor bepaalde gebieden lastig is waardoor een groot aantal werkenden en bezoekers afhankelijk blijven van de auto. Het aantal beschikbare parkeerplaatsen op A- B- en C-locaties ²⁰ zou op deze situatie afgestemd moeten worden. (Gem. Groningen, 1999)

Geplande kantoorlocaties 2000-2010 (Bron: "De stad van straks-extra 1999)		
Kantorenlocatie	Ontwikkeling 2000-2005 (in m ² b.v.o)	Ontwikkeling na 2005 (in m ² b.v.o)
Binnenstad	5.000	
De meeuwen	35.000	
Verspreide locaties	15.000	
Stationsgebied	10.000	100.000
Europaweg/Sontweg	11.000	
AZG/Ciboga/Oost hamriktracé	55.000	60.000
Europapark	15.000	185.000
Corpus den Hoorn		14.000
Vinkhuizen Zuid	5.000	
Reitdiepshaven	5.000	5.000
Heldenpark	4.000	4.000

• Kwaliteit van de leefomgeving in de stad

Ten aanzien van de kwaliteit van de leefomgeving van de stad had het gemeentebestuur in 1999 een viertal hoofdthema's voor ogen. Namelijk een gebiedsgericht milieubeleid voor bedrijventerreinen

²⁰ Beleid dat in de vierde nota ruimtelijke ordening is ingezet betreffende het plannen van bedrijven en kantoren. Met de komst van de Nota Ruimte in 2005 is dit beleid vervangen door het integrale locatiebeleid. Zie ook de paragrafen 2.7 en 2.8.

en woongebieden, een voortzetting van het stadsecologisch beleid en de ontwikkeling en versterking van hoogwaardige recreatievoorzieningen op wijk-, stads- en bovenstedelijk niveau. Ook gaf de gemeente in 1999 aan dat er de komende jaren aandacht geschonken moet worden aan het onderhoud en beheer in de woonwijken. (Gem. Groningen, 1999)

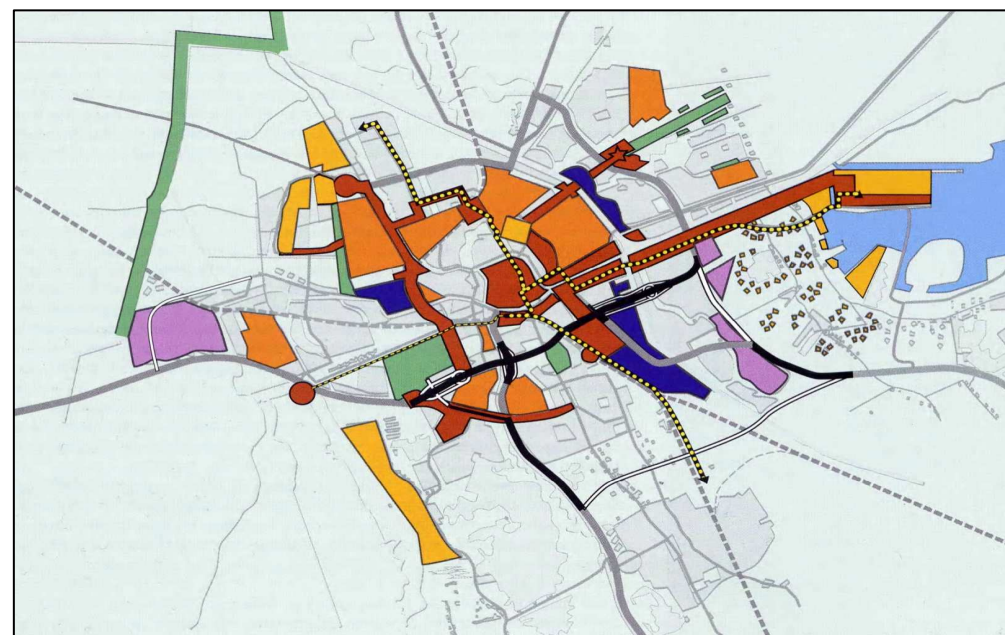


Fig. 5.4 Visie ontwikkelingsgebieden gemeente Groningen in 2005 (bron: "Van nu naar straks")

5.4 Beleid in het licht van rijk en provincie

In deze paragraaf wordt geanalyseerd hoe het gemeentelijke locatiebeleid in lijn ligt met het rijks- en provinciebeleid. Het rijk heeft met het door haar ontwikkelde integrale locatiebeleid de verantwoordelijkheid voor het locatiebeleid gedecentraliseerd naar de regionale en lokale overheden. Om te kunnen bepalen hoe het locatiebeleid van de gemeente Groningen een doorvertaling is van de doelen die het rijk met integraal locatiebeleid in de Nota Ruimte heeft geformuleerd wordt dit beleid en het gemeentelijke beleid met elkaar vergeleken. Deze rijksdoelstellingen zoals beschreven in de Nota Ruimte (zie § 2.10) zijn georiënteerd op drie terreinen. Ze hebben namelijk betrekking op de economische ontwikkelingsmogelijkheden, bereikbaarheid en leefbaarheid in gebieden. Vanuit het beleid van de provincie Groningen wordt gekeken of het gemeentelijke locatiebeleid aansluit bij het provinciale beleid en de doelstellingen van de provincie. Op basis van deze nationale en provinciale doelen is het gemeentelijke beleid van de gemeente Groningen getoetst.

In deze paragraaf wordt het beleid van de gemeente Groningen dan ook vergeleken met de doelstellingen van het Rijk en de provincie Groningen. Aan de hand van de drie hoofddoelstellingen van het Rijk wordt gekeken in hoeverre Groningen met haar beleid hier op aansluit.

5.4.1 Economische ontwikkelingsmogelijkheden

De rijksdoelstelling met betrekking tot economische ontwikkelingsmogelijkheden is dat er voldoende geschikte vestigingsplaatsen voor bedrijvigheid en voorzieningen dienen te zijn (*Nota Ruimte, 2006*). De provincie Groningen geeft aan dat het de gewenste omstandigheden voor bedrijven wil realiseren en handhaven. Waarbij het de stad Groningen plaats wil laten bieden voor alle typen van bedrijvigheid (*Provincie Groningen, 2006*).

Gemeente Groningen heeft verschillende locaties aangewezen voor het vestigen van nieuwe bedrijvigheid. Waarbij de uitgeefbare hoeveelheid terreinen groter is dan de te verwachte vraag. Ten aanzien van voorzieningen heeft de gemeente een aantal investeringszones aangewezen waar nieuwe ruimte dient te komen voor allerlei voorzieningen en detailhandel. Een belangrijke zone hierbij is de zone die loopt vanaf de binnenstad tot aan het in ontwikkeling zijnde Meerstad. Zowel voor bedrijvigheid als voor detailhandel en voorzieningen heeft de gemeente meerdere locaties aangeboden waarvan de verwachting is dat deze de komende jaren voldoende ruimte bieden voor de te verwachten vraag. De verscheidenheid aan locaties geeft ruimte voor keuzes in de exacte vestigingslocatie in de gemeente. Dit in ogenschouw nemende sluit de gemeente aan op de rijksdoelstelling betreffende economische ontwikkelingsmogelijkheden.

5.4.2 Bereikbaarheid

De doelstelling van het rijk met betrekking tot bereikbaarheid is dat er optimaal gebruik gemaakt dient te worden gemaakt van de vervoersmogelijkheden voor personen en goederen over de weg, het spoor en water (*Nota Ruimte, 2006*). De provincie Groningen wil de groei in het aantal autokilometers beperkt houden. Daarbij wil het wel de bestaande knelpunten in de verbindingen met een nationaal of internationaal belang oplossen (*Provincie Groningen, 2006*).

De gemeente Groningen heeft een maatregelenpakket samengesteld die de komende jaren bij moet gaan dragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van en in de stad. Belangrijke maatregelen hierbij zijn het vergroten van de capaciteit van de ringweg rond Groningen. Dit door onder andere de kruisingen ongelijkvloers te maken. Betreffende het openbaar vervoer staan er onder de noemer Kolibri en het ontwikkelen van een aantal HOV-lijnen op de belangrijke openbaar vervoerverbindingen van de stad grote uitbreidingen op het programma. De gemeente is overigens nu al bezig met het ontwikkelen en het uitbreiden van het openbaar vervoernetwerk in de stad. Het vaarverkeer in Groningen heeft vooral een recreatieve functie in de stad. In hoeverre dit aansluit op de doelstelling van het rijk voor een optimaal gebruik valt te bediscussiëren. Dit is ook afhankelijk van hoe het begrip 'optimaal gebruik' geïnterpreteerd wordt. Vast staat wel dat Groningen momenteel bezig is en plannen heeft voor het vergroten van de capaciteit van het verkeersnetwerk en daarmee de bereikbaarheid tracht te vergroten voor alle

bestaande gebruikte vervoersmodaliteiten in de stad. Ook zijn er de inmiddels vergaande plannen om daar met het herinvoeren van een tram in de stad daar een modaliteit aan toe te voegen. Van de vele maatregelen die de gemeente heeft mag verwacht worden dat de uitvoering ervan bijdraagt aan de bereikbaarheid van de stad. Dit is echter ook afhankelijk van de groei van het verkeer. Ondanks dat de capaciteit wordt vergroot valt dus nog niet te zeggen of daarmee daadwerkelijk de bereikbaarheid verbeterd wordt in de toekomst.

5.4.3 Leefbaarheid

De doelstelling van het rijk met betrekking tot leefbaarheid is dat er kwaliteit, variatie, architectonische vormgeving en landschappelijke inpassing van vestigingsplaatsen voor alle stedelijke activiteiten dient te zijn. En dat er een zorgvuldig ruimtegebruik, een fijnmazige detailhandelsstructuur, functiemenging en kwaliteit van de leefomgeving dient te zijn. Met kwaliteit van de leefomgeving wordt er gekeken op het gebied van veiligheid, emissies en geluid (*Nota Ruimte, 2006*).

In Groningen wordt met de verscheidenheid aan vestigingsplaatsen die geboden wordt zeker een bepaalde variatie geboden aan verschillende locaties. In hoeverre er ook wordt voldaan aan kwaliteit en architectonische vormgeving valt in zijn algemeenheid niet te zeggen. Hierbij zal per vestigingslocatie afzonderlijk bekeken moeten worden of dit voldoende kwaliteit biedt en of dit voldoet aan de architectonische vormgeving en landschappelijke inpassing. Met de ontwikkeling van de

verschillende investeringszones zal apart gekeken moeten worden in hoeverre dit hieraan voldoet. Wat betreft de kwaliteit van de leefomgeving valt er in de beperkingen van dit onderzoek geen beeld te geven van hoe de kwaliteit van de leefomgeving op het gebied van veiligheid, emissies en geluid er in de huidige situatie voor staat en valt het niet te zeggen wat de exacte effecten zullen zijn van de op de planning staande maatregelen van de gemeente. Dat het vergroten van het aantal locaties voor bedrijven en het vergroten van de verkeersinfrastructuur mogelijk kan leiden tot een vergroting van milieubelastende uitstoten, en/of een verhoging van voorkomende geluidsoverlast voor bepaalde delen is mogelijk. Tijdens de implementatie van de verschillende voorzieningen in de stad zal dan ook in de gaten gehouden moeten worden dat hierdoor de kwaliteit van de leefomgeving in de stad niet dermate aangetast wordt dat het te veel te koste gaat van de leefbaarheid in de stad.

5.5 Conclusie

Dit hoofdstuk heeft samen met de hoofdstukken 5,7 en 8 betrekking op drie deelvragen. De eerste is deelvraag vier; *Hoe ziet het locatiebeleid van de grotere gemeentes eruit?*

Voor de beantwoording van deze deelvraag is deze opgesplitst in twee delen die onafhankelijk van elkaar hieronder behandeld worden. Het eerste deel van de vraag is: *Op welke wijze verwoorden de grotere gemeentes de beleidsontwikkeling van locatiebeleid?*

Groningen geeft in verschillende beleidsdocumenten, die het de afgelopen jaren heeft opgesteld, weer hoe het inhoudelijk om wil gaan met de planning van voorzieningen in de stad. Dit is opgesplitst in verschillende documenten die afzonderlijk ingaan op bepaalde vakgebieden. Het belangrijkste document is echter het structuurplan van de stad die afgelopen jaren ook meerdere keren is herzien en vernieuwd. Deze documenten zijn echter nog van voor de verschijningsdatum van de Nota Ruimte. Dhr. Huis in 't Veld van de Gemeente Groningen gaf in gesprek aan dat men niet meer echt spreekt van een locatiebeleid dat op zich zelf staat, maar dat er integrale ruimtelijke plannen zijn. Specifiekere plannen waaronder per vervoersmodaliteit, per functie en ook per geografisch gebied worden door de gemeente opgesteld en vastgelegd in beleidsdocumenten.

De tweede deel van deelvraag vier waar dit hoofdstuk samen met de bovenstaande drie andere gemeentelijke hoofdstukken op terugkomt is luidt: *Wat zijn de*

inhoudelijke kenmerken van het locatiebeleid per gemeente?

Belangrijk kenmerk van het beleid van de gemeente Groningen is dat men zelf niet spreekt van een locatiebeleid. Desondanks heeft het vele uitvoerige en gedetailleerde plannen betreffende de ruimtelijke ontwikkelingen in de stad.

De tweede deelvraag waar dit hoofdstuk samen met de bovenstaande drie andere gemeentelijke hoofdstukken op terugkomt is deelvraag vijf. Deze luidt: *In hoeverre is het gehanteerde gemeentelijke locatiebeleid een doorvertaling van het provinciale en nationale beleid?*

Inhoudelijk sluiten de plannen van de gemeente vrijwel één op één aan op de plannen van de provincie voor de stad Groningen. Aangezien deze in hoofdlijnen namelijk vrijwel identiek zijn. Op nationaal niveau sluiten de gemeentelijke plannen aan op de doelstellingen zoals de rijksoverheid deze heeft verwoord met integraal locatiebeleid op de punten van economische ontwikkelingsmogelijkheden en bereikbaarheid. Al moet hierbij aangetekend worden dat de doelen van het rijk niet dermate kwantitatieve doelen bevat dat de mate waarin gemeentelijk beleid aansluit op de rijksdoelstellingen in objectieve zin niet valt uit te drukken.

6. Locatiebeleid Assen

6.1 Beschrijving stad

Assen is met 65.000 inwoners de grootste stad van de provincie Drenthe en tevens provinciehoofdstad. De ambitie die Assen heeft is om de evenwichtige groei die de stad de laatste jaren heeft gehad te continueren. Naast de directe omgeving van Assen is ook het midden van Drenthe voor een belangrijk deel georiënteerd op de voorzieningen en werkgelegenheid die Assen biedt. De stad heeft de afgelopen jaren een sterke groei doorgemaakt van 48.000 inwoners in 1990 naar 65.000 inwoners anno 2007. In dezelfde periode is het aantal arbeidsplaatsen gegroeid van 22.000 naar ruim 35.000. Waarbij de prognose is dat het aantal arbeidsplaatsen in de periode tot 2010 nog verder zal groeien naar 40.000 (*gemeente Assen, 2005*).

Het doel van dit hoofdstuk is vierledig. Allereerst is het doel namelijk het ruimtelijke beleid van de gemeente Assen door te lichten en daarmee inzicht te verkrijgen in hoe het gemeentelijke beleid ten aanzien van het plannen van voorzieningen en het inrichten van locaties zich de afgelopen jaren heeft ontwikkeld en hoe het huidige beleid er voor staat. Ten tweede is het doel een analyse te maken van in hoeverre het gemeentelijke beleid aansluit op de rijksdoelstellingen ten aanzien van integraal locatiebeleid (→ zie § 2.10). Het derde doel is te analyseren of het huidige beleid in overeenstemming ligt met het beleid dat door de provincie Drenthe is bepaald (→ zie § 3.4). Het vierde en laatste doel is om te kunnen bepalen hoe het gemeentelijke locatiebeleid zich vertaalt naar de praktijk. Hierbij wordt er gekeken wat er in de praktijk gebeurt met

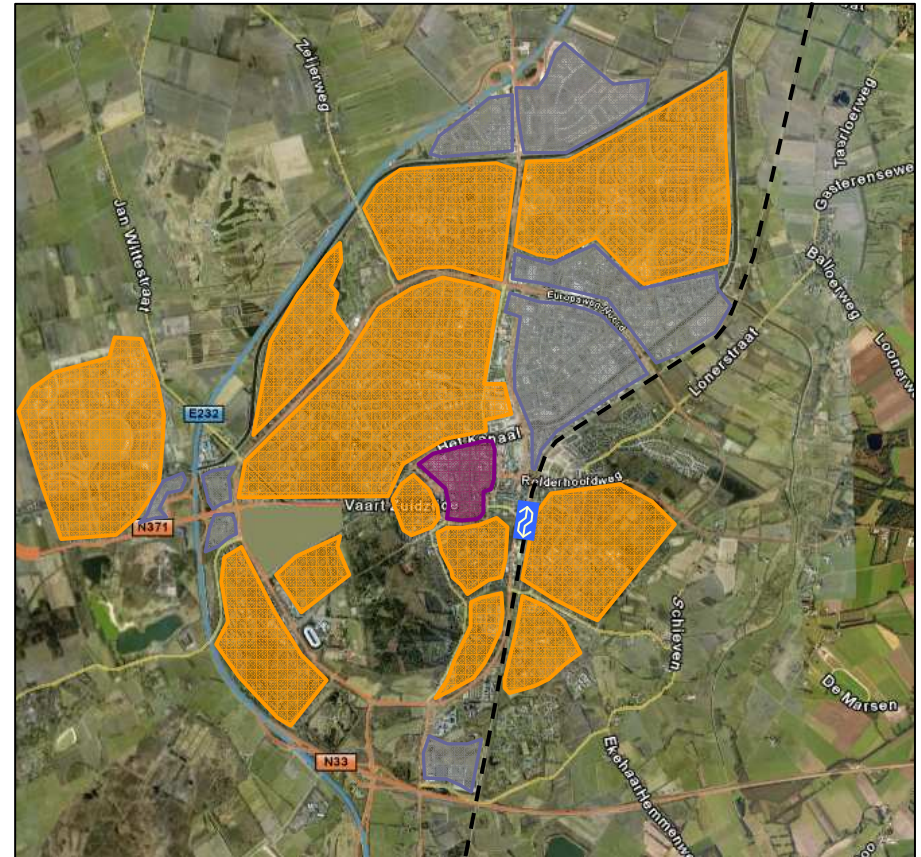


Fig. 6.1 Luchtfoto Assen met de functie-indeling 2007

het de gemeentelijke doelstellingen en locatieplannen ten aanzien van het plannen van bedrijvenlocaties, kantoren en voorzieningen.

6.2 Beleidskader

De toekomstvisie die de gemeente Assen heeft met de stad en haar ruimtelijke ontwikkeling heeft het vastgelegd in de investeringsvisie. In 2000 is de eerste investeringsvisie verschenen en in 2005 is er een geactualiseerde nieuwe visie uitgebracht. In de investeringsvisie van 2005 is tevens het meerjaren ontwikkelingsprogramma voor de jaren 2005-2009 opgenomen.

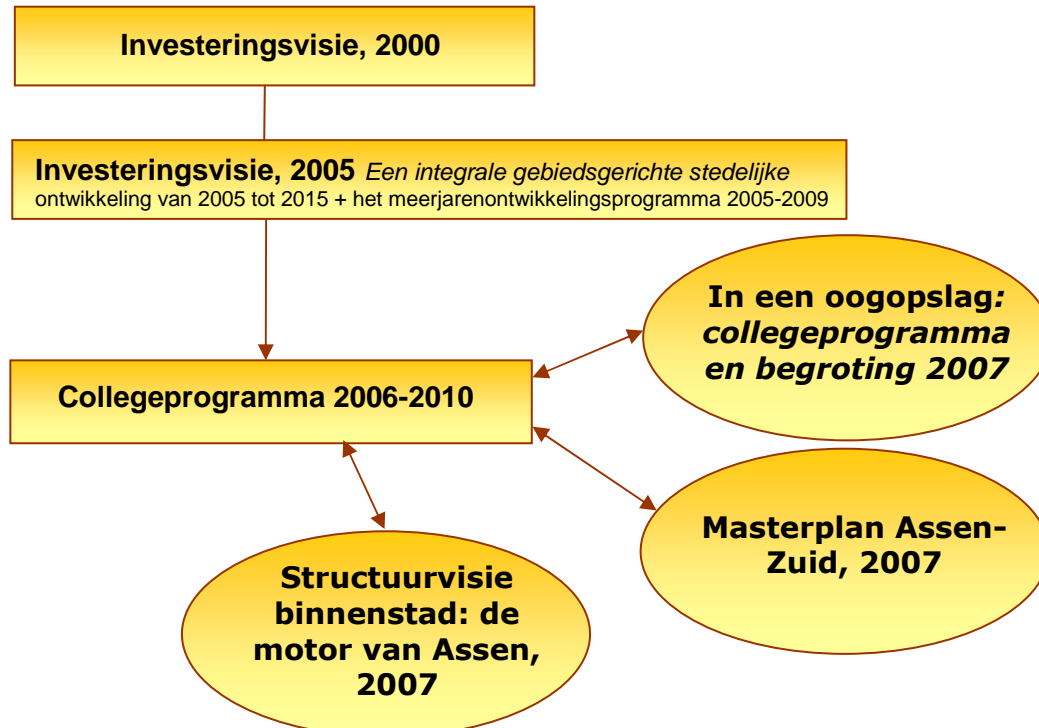


Fig. 6.2 Ruimtelijke beleidsdocumenten gemeente Assen

6.3 Stadsvisie ruimtelijk beleid

Algemeen

De gemeente geeft aan dat eventuele nieuwe ruimtelijke uitbreidingen alleen mogelijk zijn in het gebied ten noordwesten van de A28. Aan de oostkant van de stad bevindt zich namelijk een waardevol stroomdallandschap wat behouden dient te blijven en aan de zuidkant staan volgens de gemeente ruimtelijke en landschappelijke elementen verdere woonuitbreiding in de weg.

Met betrekking tot werklocaties komt vooral het noorden van de stad en het gebied ten zuiden van de N33 in aanmerking (zie visie westelijke stadsrandzone).

De stad is de afgelopen decennia fors gegroeid en om die groei en de positie van de stad als regionaal centrum in de toekomst nog op te kunnen vangen is het nodig dat het hoofdwegennet van de stad drastisch vergroot dient te worden (*gemeente Assen; Investeringsvisie, 2005*).

Visie locatiebeleid

In de investeringsvisie (2005) geeft de gemeente Assen de volgende visie weer over locatiebeleid:

- "Het locatiebeleid is gebaseerd op de gedachte dat een zorgvuldige ruimtelijke planning van bedrijventerreinen en kantoorlocaties de

mobiliteitsontwikkeling positief kan beïnvloeden. De basisgedachte van het locatiebeleid is "het juiste bedrijf op de juiste plek". Doelen zijn voor de stedelijke gebieden de leefbaarheid te verbeteren en de groei van het autoverkeer terug te dringen. Tegelijkertijd moet de bereikbaarheid voor goederenvervoer en noodzakelijk autoverkeer worden gewaarborgd. Een belangrijk middel om deze doelen te bereiken is woningen, werkgelegenheid en voorzieningen zodanig ten opzichte van elkaar te situeren dat de bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer optimaal is. Hiertoe is een locatiebeleid voor de verschillende werkgelegenheidssectoren ontwikkeld, waarmee het aantal (auto) verplaatsingen en de af te leggen (auto-)afstand moeten worden beperkt. In 1996 heeft Assen het gemeentelijk locatiebeleid vastgelegd. In actuele rijksnota's wordt het locatiebeleid grotendeels losgelaten. In de Asser situatie zal daarop geanticipeerd kunnen worden" (gemeente Assen, 2005).

Detailhandel

De gemeente geeft aan dat het centrum van de stad meer allure dient te krijgen. Om zodoende te kunnen blijven concurreren met . Hierbij zal de branchesamenstelling in de binnenstad moeten verbeteren met betrekking tot het aanbod en de kwaliteit. Ook de ruimtelijke inrichting en de presentatie van winkelstraten en panden in het zuidelijke deel van de binnenstad dienen te verbeteren (gemeente Assen, 2005).

Bedrijvigheid

De gemeente geeft aan dat het de groei van de stad en de bedrijvigheid in de stad, die zich in de afgelopen jaren heeft voorgedaan, wil continueren. Daarnaast wil ze ook de ontwikkeling van het stedelijk netwerk Groningen-Assen verder uitbreiden (gemeente Assen, 2005).

De gemeente heeft een tweetal bedrijventerreinen waar er verkoop van kavels plaatsvindt. Dit is aan de noordkant van de stad het bedrijventerrein Messchenveld en aan de Peelerpark, dat eveneens aan de noordkant van Assen gelegen is. Daarnaast heeft het een vijftal bestaande bedrijventerreinen in de stad waar geen nieuwe kavelverkoop plaatsvindt. Assen heeft de (industriële) bedrijvigheidsgebieden in de stad opgedeeld in drie classes. Dit zijn de categorieën:

Categorie A - Hoogwaardig bedrijventerrein

Categorie B - Gemengd bedrijventerrein

Categorie C - Gebied voor kleinschalig werken en kleinschalig wonen en werken

(gemeente Assen; Attema, 2007).

De gemeente streeft zoals eerder al vermeld staat naar het versterken van de economie van de stad en de regio. Om dit mede te bewerkstelligen wil het jaarlijks een 6 à 8 hectare bedrijventerreinen uitgeven (gemeente Assen, 2007).

Wat betreft kantoren geeft de gemeente aan dat het ruimte biedt voor kantoorlocaties in de binnenstad.

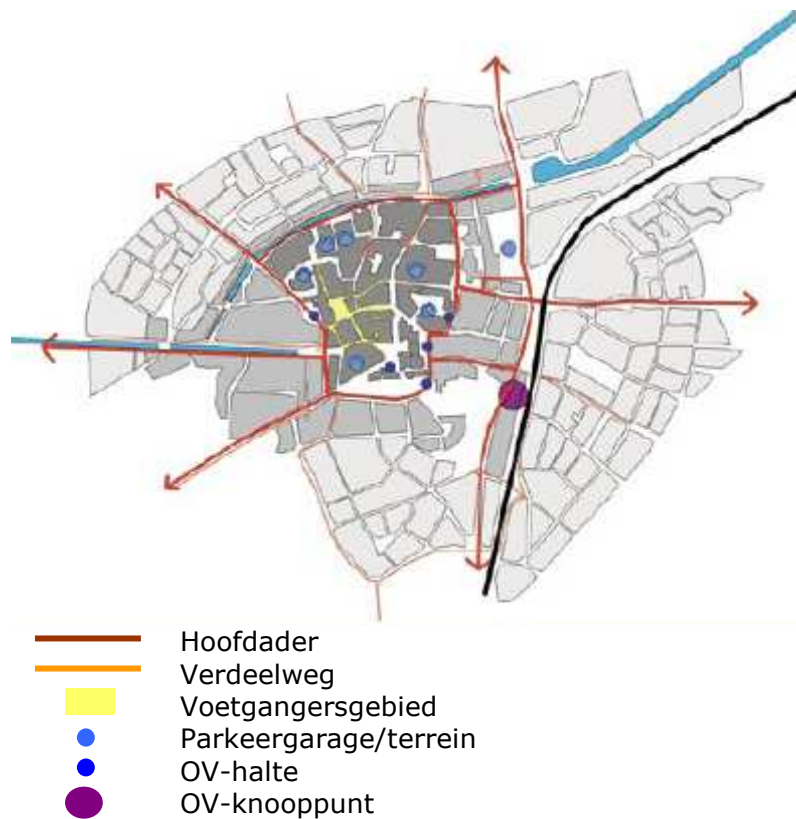


Fig. 6.3 Binnenstadsvisie ruimtelijke indeling Assen
(bron: Gem. Assen, Structuurvisie binnenstad, 2007)

Daarbuiten is de binnenstad ook een locatie die voorwaarden moet scheppen voor een economische vitale binnenstad. Waarbij het streven is om instellingen en bedrijven met een publieksfunctie in de binnenstad te behouden en ruimte te creëren voor nieuwe organisaties en instellingen die een baliefunctie hebben op geschikte locaties in de binnenstad. Het parkeergebeuren van nieuwe

functies in de binnenstad zal op privé-terreinen plaats moeten te vinden (*structuurvisie binnenstad, 2007*).

In het stationsgebied Assen zijn bedrijven gevestigd die volgens de gemeente gekenmerkt worden door een hoogwaardige uitstraling. In dit gebied is er ook nog ruimte voor verdere kantoorontwikkeling.



Fig. 6.4 Binnenstadsvisie bedrijvigheid Assen
(bron: Gem. Assen, Structuurvisie binnenstad, 2007)

Ambitie

De groei die Assen de afgelopen jaren heeft doorgemaakt wil het ook in de komende tijd continueren. Daarbij geeft het aan dat Assen als stedelijk centrum deze groei alleen kan continueren als er een herstructurering en vitalisering van delen van de binnenstad, het stationsgebied en

verouderde woonwijken plaats vindt. Hierbij dient een goede bereikbaarheid van verschillende stadsdelen gewaarborgd te worden (*gemeente Assen, 2005*).

Verkeer

Gemeente Assen geeft aan dat het huidige hoofdwegennet in en rondom de stad de komende jaren drastisch vergroot zal moeten worden om de groei van de stad aan te kunnen. De planning is om de hoofdwegenstructuur afgestemd te laten zijn op de minimale raming van de ontwikkeling van het autoverkeer. Waarbij het feitelijke te voeren beleid rekening zal moeten houden met een scenario dat er meer automobilititeit op zal treden. Ook wil de gemeente een verbreding van de snelweg A28 richting Groningen. En de bestaande op- en afritten van deze A28 in Assen-Noord en Assen-zuid moeten worden verbeterd. Ook zal de N33 verdubbeld moeten worden.

Betreffende het openbaar vervoer geeft de gemeente aan dat een verdere versterking van de positie als openbaar vervoerknooppunt passend is voor de gemeente. Waarbij Assen een openbaar vervoer functie moet bieden voor een 'zeer wijde regio' (*gemeente Assen, 2005*).

De binnenstad dient voor alle vormen van vervoer bereikbaar te zijn waarbij Assen de plaats van de fietser en voetganger bereikbaar vindt dan de positie van de auto (*structuurvisie binnenstad, 2007*).

Wonen

Voor de huidige en toekomstige inwoners wil Assen voldoende, kwalitatief hoogwaardige en betaalbare woningen. Er zijn nieuwe uitbreidinglocaties gepland in

kloosterveen (1500 woningen, ISV2 periode) en Marsdijk (*inmiddels vrijwel geheel gebouwd*). Deze nieuwbouw zal bij moeten dragen aan de groei die de gemeente voor ogen heeft namelijk naar de 80.000 inwoners in de toekomst (*gemeente Assen, 2005*).

6.4 Beleid in het licht van rijk en provincie

In deze paragraaf wordt geanalyseerd hoe het gemeentelijke locatiebeleid in lijn ligt met het rijks- en provinciebeleid. Het rijk heeft met het door haar ontwikkelde integrale locatiebeleid de verantwoordelijkheid voor het locatiebeleid gedecentraliseerd naar de regionale en lokale overheden. Om te kunnen bepalen hoe het locatiebeleid van de gemeente Assen een doorvertaling is van de doelen die het rijk met integraal locatiebeleid in de nota Ruimte heeft geformuleerd wordt dit beleid en het gemeentelijke beleid met elkaar vergeleken. Deze rijksdoelstellingen zoals beschreven in de Nota Ruimte (→ *zie § 2.10*) zijn georiënteerd op drie terreinen. Ze hebben namelijk betrekking op de economische ontwikkelingsmogelijkheden, bereikbaarheid en leefbaarheid in gebieden. Vanuit het beleid van de provincie Drenthe wordt gekeken of het gemeentelijke locatiebeleid aansluit bij het provinciale beleid en de doelstellingen van de provincie. Op basis van deze nationale en provinciale doelen is het gemeentelijke beleid van de gemeente Assen getoetst. In deze paragraaf wordt het beleid van de gemeente Assen dan ook vergeleken met de doelstellingen van het Rijk en de provincie Drenthe. Aan de hand van de drie hoofddoelstellingen van het Rijk wordt gekeken in hoeverre Assen met haar beleid hier op aansluit.

6.4.1 Economische ontwikkelingsmogelijkheden

De rijksdoelstelling met betrekking tot economische ontwikkelingsmogelijkheden is dat er voldoende geschikte vestigingsplaatsen voor bedrijvigheid en voorzieningen dienen te zijn (*Nota Ruimte, 2006*). De provincie heeft een doelstelling die vrijwel identiek is aan die van het rijk. Namelijk het bieden van ruimte voor werkgelegenheid door het creëren van voldoende geschikte vestigingsplaatsen voor bedrijven en voorzieningen. *Tevens geeft de provincie aan dat in Assen de stedelijke dynamiek dient te worden gestimuleerd, waardoor de werkgelegenheidsfunctie van de stad wordt versterkt (Provincie Drenthe, 2004).*

De gemeente Assen wil de komende jaren groeien waarbij de economische positie versterkt dient te worden. Voor industriële bedrijvigheid heeft het in hoofdzaak op twee bedrijventerreinen ruimte gereserveerd voor toekomstige uitbreidingen. In de binnenstad nabij het station biedt het ook ruimte voor bedrijvigheid maar dan voornamelijk georiënteerd op kantoren. Op deze locatie dienen bedrijven te komen met een aansprekende functie. Assen wil in aansluiting op de provinciale doelen ook de stedelijke functie van de stad versterken. In hoeverre en hoelang de ruimte die het biedt voldoende zal zijn voor de toekomstige uitbreidingen blijft lastig in te schatten. In ieder geval heeft de gemeente voor de eerst komende jaren ruimte gereserveerd waar potentiële nieuwe bedrijven zich kunnen vestigen. De locatiekeuze is voor de industriële bedrijvigheid echter wel voornamelijk op de noordkant van de stad gericht.

6.4.2 Bereikbaarheid

De doelstelling van het rijk met betrekking tot bereikbaarheid is dat er optimaal gebruik gemaakt dient te worden van de vervoersmogelijkheden voor personen en goederen over de weg, het spoor en water. (*Nota Ruimte, 2006*) De provinciale doelstelling met betrekking tot bereikbaarheid is dat de bereikbaarheid van en naar de stedelijke centra op een duurzame wijze gegarandeerd wordt voor de lange termijn. Waarbij de bereikbaarheidsmaatregelen kunnen voorzien in een economische groei en de daaraan verbonden groei van de mobiliteit, voor een groot aantal jaren. (*Provincie Drenthe, 2004*)

De bedrijvigheid in en rond de stad wil Assen verder uitbreiden. De locaties die Assen voor de komende jaren voor ogen heeft lijkt voldoende ruimte te zijn. Positief is ook dat de bereikbaarheid van deze locaties voor het auto- en vracht verkeer redelijk goed te noemen is met nabije aansluitingen op de snelweg A28. Voor deze locaties is het autoverkeer dan ook de belangrijkste vervoersbron. Waarbij de kantoren juist meer in de binnenstad en nabij het station gesitueerd dienen te worden. Nabij het station is dan ook nog ruimte voor een verdere uitbreiding van het aantal kantoren. Deze visies sluiten dan ook in grote mate aan bij de doelstellingen van het rijk.

6.4.3 Leefbaarheid

De doelstelling van het rijk met betrekking tot leefbaarheid is dat er kwaliteit, variatie, architectonische vormgeving en landschappelijke inpassing van vestigingsplaatsen voor alle

stedelijke activiteiten dient te zijn. En dat er een zorgvuldig ruimtegebruik, een fijnmazige detailhandelsstructuur, functiemenging en kwaliteit van de leefomgeving dient te zijn. Met kwaliteit van de leefomgeving wordt er gekeken op het gebied van veiligheid, emissies en geluid. (*Nota Ruimte, 2006*) In de doelstelling die het locatiebeleid van de provincie Drenthe moet hebben is de volgende tekst opgenomen het intensiever benutten van de beschikbare ruimte en oog houden voor de leefbaarheid en kwaliteit van de gebouwde omgeving. (*Provincie Drenthe, 2004*)

Assen heeft in haar beleidsvisies opgenomen wat zij de wenselijke locaties acht voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Bij de schaalvergroting van de stad die de gemeente de komende jaren voort wil zetten zal dan ook nauwlettend de leefbaarheid in de gaten gehouden moeten worden. Een vergroting van de stad, het verder opvullen van de ruimtes in de binnenstad en de te verwachte toename van het autoverkeer zullen veiligheid, emissies en mogelijke geluidsoverlast in de stad doen toenemen. Wanneer de stad daadwerkelijk groeit zal de gemeente dan ook specifiek beleid op deze punten verder moeten ontwikkelen om de leefbaarheid in de stad niet te doen verslechteren.

6.5 Conclusie

Dit hoofdstuk heeft samen met de hoofdstukken 5, 6 en 8 betrekking op drie deelvragen. De eerste is deelvraag vier; *Hoe ziet het locatiebeleid van de grotere gemeentes eruit?* Voor de beantwoording van deze deelvraag is deze opgesplitst in twee delen die onafhankelijk van elkaar hieronder behandeld worden. Het eerste deel van de vraag

is: *Op welke wijze verwoorden de grotere gemeentes de beleidsontwikkeling van locatiebeleid?*

Assen heeft een specifieke visie opgesteld voor het locatiebeleid in de gemeente. Waarbij het de mobiliteit en daarmee de verplaatsingen in de stad positief tracht te beïnvloeden. Inhoudelijk zijn de visies van de gemeente verwoord in meerdere beleidsplannen. Waarbij vooral de investeringsvisie uit 2005 voor het locatiebeleid interessant is. Hierin staan namelijk de beleids- en ontwikkelingsuitgangspunten en doelen van de gemeente Assen verwoord voor de komend 5 tot 10 jaar. Daarnaast heeft het in de gebieden die het de komende jaren nadrukkelijk wil ontwikkelen specifieke beleidsplannen opgesteld. Deze worden verwoord in de structuurvisies van de binnenstad en het ontwikkelingsplan Assen-zuid.

Het tweede deel van deelvraag vier waar dit hoofdstuk samen met de bovenstaande drie andere gemeentelijke hoofdstukken op terugkomt is luidt: *Wat zijn de inhoudelijke kenmerken van het locatiebeleid per gemeente?*

Assen heeft met haar specifieke doelstelling met locatiebeleid het gedachtegoed dat het juiste bedrijf op de juiste plek komt of staat. Deze gedachte zoals Assen het heeft verwoord is overeenkomstig met het ABC-locatiebeleid. Deze visie heeft de gemeente in 2005 nog verwoord in haar investeringsvisie. De kanttekening die de gemeente er echter wel bij plaatst is dat het mogelijk is dat er geanticipeerd zal worden op een veranderend locatiebeleid van de rijksoverheid (*integraal locatiebeleid*). In het tot nu toe verder ontwikkeld beleid gaat Assen op een eventueel andere aanpak niet concreet in.

De tweede deelvraag waar dit hoofdstuk samen met de bovenstaande drie andere gemeentelijke hoofdstukken op terugkomt is deelvraag vijf. Deze luidt: *In hoeverre is het gehanteerde gemeentelijke locatiebeleid een doorvertaling van het provinciale en nationale beleid?*

Het gemeentelijk locatiebeleid is wat de beleidsvisie betreft gebaseerd op het ABC-locatiebeleid. En daarbij dus niet zozeer georiënteerd op het integraal locatiebeleid van het rijk. Assen geeft echter wel aan dat het in de toekomst mogelijk op het rijksbeleid wil gaan anticiperen. Inhoudelijk biedt Assen op meerdere locaties ontwikkelingsmogelijkheden voor bedrijvigheid en economische groei. In hoeverre dit volgens het Rijk voldoende is, is afhankelijk van wat het Rijk daarmee per gebied voor ogen heeft in de zin van wat het 'voldoende' vindt. In ieder geval is het zo dat Assen inspeelt op een sterke groei van de stad in de komende jaren.

7. Vergelijkingen gemeentelijk beleid

Dit hoofdstuk gaat in op de laatste twee deelvragen, zes en zeven.

Deelvraag zes luidt: *Wat zijn zowel op procesmatig als op inhoudelijk vlak de verschillen tussen de gemeentes in hun locatiebeleid?*

Van de in deze studie belichte grote gemeentes in Noord-Nederland is Assen de enigste die in het huidige beleid een specifieke doelstelling met locatiebeleid in haar beleidsvisies heeft verwoord. De grotere gemeentes Groningen en Leeuwarden hebben locatiebeleid in hun vigerende beleidsdocumenten namelijk niet als dusdanig verwoord. Het daadwerkelijke beleid dat deze twee gemeentes voeren met betrekking tot het bieden van een vestigingsklimaat voor bedrijven en voorzieningen is echter wel beleid dat in grote lijnen aansluit op de doelstellingen die het rijk heeft verwoord met integraal locatiebeleid. Het specifieke beleid dat Assen heeft verwoord is nog gebaseerd op het ABC-locatiebeleid. De achtergrond van deze visie is om een bedrijf op een plek te krijgen die daarvoor het meest geschikt is om daarbij een gunstig effect te krijgen op de mobiliteit. Dat het beleid van Assen voornamelijk hierop is gebaseerd betekent echter niet dat niet voldaan wordt aan de rijksdoelstellingen van 'integraal locatiebeleid'. Assen sluit namelijk met betrekking tot de economische doelstelling en ook op de bereikbaarheidsdoelstelling wel degelijk aan op de rijksdoelstellingen.

Ondanks dat de onderzochte gemeentes dus niet allemaal spreken over locatiebeleid hebben de gemeentes wel

allemaal in verschillende beleidsdocumenten hun doelstellingen die ze hebben met het ontwikkelen van bedrijvigheid en bereikbaarheid van en in de stad verwoord. Daarbij heeft Groningen de meeste ruimtelijke plannen en Assen de minste. Gekeken naar de omvang en de te verwachten toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeentes is dit ook logisch.

De laatste deelvraag luidt: Wat kunnen gemeentes van elkaar leren met betrekking tot de wijze waarop ze invulling geven aan het gemeentelijke locatiebeleid?

Hoewel de plannen inhoudelijk bij de onderzochte gemeentes zeer verschillend zijn, komen de doelstellingen en uitgangspunten met het gevoerde beleid in grote lijnen met elkaar overeen. Wanneer de plannen ontleed worden naar de aspecten in de planningsdriehoek (→ zie paragraaf 2.6) vallen de gevonden overeenkomsten en verschillen te verklaren. De verschillen tussen het beleid van de gemeentes komen voort uit de verschillen die zitten in de hoek van de object variabele. De proces- en contextkant zijn voor de onderzochte gemeentes grotendeels hetzelfde. Ze vallen immers allemaal onder hetzelfde nationale planningsstelsel. En de culturele en morele waarden van de mensen in deze gemeentes zijn ook zo goed als gelijk. Opmerkelijk is dat geen van de in deze studie belichte gemeentes een eenduidige kernvisie heeft die aansluit op het door het rijk ontwikkelde visie van het integrale locatiebeleid. In die zin kunnen gemeentes qua locatiebeleid niet zozeer van elkaar leren, maar is het raadzaam voor de gemeentes te anticiperen op de drie doelstellingen van het rijk met integraal locatiebeleid. En deze ook te verwoorden met de gemeentelijke plannen die hierbij aansluiten.

8. Epiloog

8.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft een beschouwing en conclusies van het effect van integraal locatiebeleid in Nederland. Hierbij wordt specifiek gekeken naar de situatie in de Noord-Nederlandse provincies en gemeentes. Allereerst wordt in paragraaf 8.2 een beschouwing gegeven over de vrijblijvendheid van integraal locatiebeleid. Hierbij worden ook de adviezen, die de Raad voor Verkeer & Waterstaat begin 2008 heeft gegeven, nader belicht. In paragraaf 8.3 volgt er een analyse van de bevindingen uit deze rapportage met daarin verschillende conclusies. Ten slotte worden in paragraaf 8.4 aanbevelingen gedaan om locatiebeleid als effectiever middel in te kunnen zetten.

8.2 Beschouwing vrijblijvendheid

In januari 2008 is de Raad voor Verkeer en Waterstaat met adviezen gekomen voor de locatiebereikbaarheid in Nederland. Hierbij gaat de Raad in op de vestigingslocaties van bedrijventerreinen, kantoorlocaties en locaties met grote geclusterde publieke voorzieningen. De reden om met nieuwe adviezen te komen is dat volgens de Raad de afgelopen jaren zich allerlei ontwikkelingen hebben voorgedaan op locaties die wat betreft de bereikbaarheid daarvoor niet geschikt waren. *"De locaties waarbij dit mis ging waren de aanleg van bedrijventerreinen langs autosnelwegen die al doorstromingsproblemen hadden,*

grote kantoorcomplexen op locaties waar het openbaar vervoer nog gerealiseerd moet worden, fabrieken die omgebouwd zijn tot kantoren zonder de bereikbaarheid aan de nieuwe functie aan te passen, nieuwe bedrijventerreinen die zijn gebouwd terwijl de oude locaties nooit opgeruimd zijn. En grootschalige zorg en educatieve instellingen waar de bereikbaarheid voor de verschillende vervoersmodaliteiten niet optimaal is." (Raad voor V&W, 2008).

Kortom bij de wijze waarop nieuwe locaties tot stand komen is de aandacht voor de bereikbaarheid de afgelopen jaren te laag geweest aldus de Raad. In 2004 werd dit gebrek aan aandacht door de Raad al onderschreven. De Raad kwam toen met drie advieslijnen. De eerste advieslijn was het *anders organiseren van bereikbaarheid*. Hierbij zouden de gebruikers van locaties meer met elkaar samen moeten werken en overheden zouden hun verantwoordelijkheden moeten aanscherpen en wetgeving op het gebied van locatie- en grondbeleid zou moeten worden aangepast. De tweede advieslijn ging over het *anders betalen van bereikbaarheid*. De gedachte hierachter was dat iedere belanghebbende aangesproken moest worden op zijn financiële verantwoordelijkheid voor de bereikbaarheid van een locatie. De derde advieslijn kreeg de naam *'prioriteit in bereikbaarheid* mee. De inhoud van dit advies luidde dat er gericht en selectief keuzes gemaakt dienen te worden om de bereikbaarheid te garanderen van bepaalde te selecteren knooppunten omdat de financiële middelen ontbreken om alles te kunnen aanpakken (Raad voor V&W, 2004).

De uitwerking van deze advieslijnen is de afgelopen jaren echter erg tegen gevallen. Een nieuwe verbeterde aanpak hebben overheden de afgelopen jaren niet laten zien. De rijksoverheid heeft meer taken gedecentraliseerd, de overheden wijzen vaak de verantwoordelijkheid af naar een andere overheid. Bedrijven zien de rijksoverheid nog steeds als degene die de grootste verantwoordelijkheid heeft voor het zorgen voor een goede bereikbaarheid (*Raad voor V&W, 2008*).

De Raad benadrukt dat het nu echt tijd is geworden om actie te ondernemen. De congestie afgemeten naar voertuigverliesuren is de afgelopen jaren alleen maar toegenomen. De verkeersdruk zal de komende jaren alleen nog maar verder toenemen.

De huidige milieunormen op het gebied van luchtverontreiniging en geluid worden door de stijgende verkeersdruk overschreden. Terwijl het besef van de negatieve impact op het milieu die het verkeer mede veroorzaakt, door de oorzaken en gevolgen van klimaatverandering, juist is toegenomen (*Raad voor V&W, 2008*).

De Raad mikt vooral op het verbeteren van de bereikbaarheid in de stedelijke netwerken zoals die zijn opgesteld in de nota mobiliteit. Met het accent op deze gebieden komt de nadruk van het beleid op de randstad te liggen. Specifieke aandacht voor Noord-Nederland is er niet. Ondanks dat de regio Groningen-Assen een nationaal stedelijk netwerk is. De problematiek die hier en in de rest van Noord-Nederland heerst is overigens sterk verschillend van de situatie in de randstad. Waar in de randstad de verkeersdruk op de stroomwegen en het onderliggend

weggennet tussen steden zowel in de spitsuren als buiten de spits sterk onder druk staat, zijn de bereikbaarheidsproblemen als gevolg van de verkeersdruk in Noord-Nederland vooral georiënteerd in de spitsuren op de binnensteden en de toevoerwegen naar de grotere kernen.

Om bereikbaarheid op een hogere positie op de agenda van de ruimtelijke ordening te krijgen zullen overheden sterker moeten sturen op ruimtelijk beleid en elkaar vast moeten houden op de beleidsvoornemens. Ook het bedrijfsleven zal gestimuleerd moeten worden om waar dat mogelijk is zelf verantwoordelijkheid te nemen (*Raad voor V&W, 2008*).

In haar advies gaat de Raad uit van drie fases die locaties doormaken en waar locaties ingedeeld kunnen worden. Per locatiefase heeft de Raad de situatie geanalyseerd en adviezen opgesteld.

De *eerste fase* van locaties zijn; *nieuwe locaties*. Deze zijn veelal slecht gesitueerd en versnipperd door een gebrek aan regionale visie en een gebrek aan bestuurlijke durf om nationaal en regionaal te sturen. Hogere overheden maken te sporadisch gebruik van hun macht om onwenselijke plannen van gemeenten tegen te houden. Uit het oogpunt van bereikbaarheid zou het juist wenselijk zijn om *locaties te bundelen op infrastructurele knooppunten*. Met deze schaalvergroting van locaties kan de vervoersvraag naar deze locaties gebundeld worden door de aanwezige bedrijven en/of voorzieningen. Het vervoersaanbod kan dan geïntensiveerd worden met openbaar of besloten vervoersvoorzieningen. Vereiste van deze schaalvergroting is echter wel dat de infrastructuurontwikkelingen op deze locaties mee gaan met de schaalvergroting. De taak ligt

dus bij het rijk en de provincies om actiever te gaan sturen op locaties en de mogelijkheden te bieden en/of te stimuleren om de infrastructuur op deze locaties af te stemmen op de vervoersvraag.

De *tweede fase* van locaties zijn *bestaande locaties*. Deze kampen met een *bereikbaarheid die telkens meer onder druk komt te staan*. Een gecombineerde aanpak van de overheid en het bedrijfsleven op die locaties zouden er voor moeten zorgen dat de bereikbaarheid per locatie verbeterd wordt. De maatregelensfeer waarin dan gedacht kan worden is het vergroten van het aantal parkeerplaatsen, het verbeteren of aanleggen van fietsverbindingen en het ontwikkelen van (hoogwaardig) openbaar vervoer. Deze maatregelen zullen bijdragen aan een betere bereikbaarheid per locatie. Dat deze maatregelen de files in het omliggende gebied zullen doen oplossen mag echter niet verwacht worden. Daarvoor ligt de fileproblematiek veelal buiten de directe invloedssfeer van het bedrijfsleven of de lokale overheid.

De *derde fase* van locaties die de Raad onderscheidt zijn *herontwikkelingslocaties*. Dit zijn locaties waar van oudsher industriële bedrijven gevestigd zijn. Deze locaties lagen bij de aanleg ervan veelal aan de rand van een stad. In de loop der jaren zijn deze terreinen echter opgeslokt door de steden. De bestaande infrastructuur is vaak niet meer toereikend voor de nieuwe vervoersstromen. Daarbij zorgt het vrachtverkeer voor onveiligheid op de omliggende wegen en afname van de leefbaarheid in de wijken.

Deze terreinen zullen geherstructureerd moeten worden om ze zodoende weer geschikt te maken voor vestiging van bedrijven. De verantwoordelijkheid voor deze herstructurering ligt bij de gemeentes. Gemeentes kiezen er echter maar nauwelijks voor om deze terreinen opnieuw

in te richten omdat dit financieel niet aantrekkelijk is en het bovendien weinig ruimtewinst oplevert. De aanleg van nieuwe bedrijventerreinen is voor een gemeente veelal een gunstigere manier om de economie te stimuleren dan om bestaande terreinen te herstructureren. Het herstructureren van locaties zal echter mogelijkheden gaan bieden om de bereikbaarheid te beïnvloeden. Zaak is dan *wel tijdig prioriteit te leggen bij de bereikbaarheid van een locatie*. In de plannen die dan opgesteld worden kan gedacht worden aan functiemenging. Door gebruik te maken van de verschillende tijdstippen waarop de functies gebruik maken van het terrein en de beschikbare infrastructuur, kunnen het gebruik van deze voorzieningen meer over de dag verspreid worden (*Raad voor V&W, 2008*).

Een einde aan de vrijblijvendheid van lokale overheden en het bedrijfsleven dus! Lokale overheden zullen strikter moeten bekijken wat zij kunnen doen aan het verbeteren van de bereikbaarheid door het hebben van een duidelijke visie en daar naar moeten handelen bij de inrichting van gebieden. De bestaande knelpunten zullen bij de bron aangepakt moeten worden. De Raad legt de nadruk in haar beleid op de randstad en enkele andere dichtbevolkte gebieden in Nederland. Om een verbetering van de bereikbaarheid van locaties in Noord-Nederland te verkrijgen is er geen duidelijk beleid. Zaak is in ieder geval goed te kijken naar de functies die locaties vervullen en welke bereikbaarheid daarbij wenselijk is. Overheden zullen meer daadkracht moeten tonen en meer moeten sturen in de vestiging van bedrijven en voorzieningen op de verschillende locaties. Hierbij is het essentieel te analyseren welke bereikbaarheid per bedrijf wenselijk is en hier gebiedsgericht naar te handelen. Zodoende kunnen er

rendabele vervoersvoorzieningen naar deze locaties ontwikkeld worden. Deze sterkere sturing die door de Raad wordt voorgesteld doet sterk denken aan het ABC-locatiebeleid waarbij bedrijven ingedeeld werden in bereikbaarheidsprofielen en gebieden in locatietypes om zodoende 'het juiste bedrijf op de juiste plaats te krijgen'. Waarmee de bereikbaarheid van de locaties zo optimaal mogelijk moet worden gemaakt.

In de toekomst zal dan ook gewaakt moeten worden om niet in dezelfde valkuil te trappen als met het ABC-locatiebeleid soms het geval was.

Een sterke sturing van de rijksoverheid is nodig, echter de specifieke situatie van een gebied zal scherp in de gaten gehouden moeten worden. Strikte eenzijdige regelgeving die geldend is voor het hele land lijkt dan ook onwenselijk. Centraal de wenselijke situatie in kaart brengen, eventueel de middelen verstrekken en een strikt toezien dat er daadwerkelijk daadkrachtig beleid wordt ontwikkeld. Per regio en gebied afzonderlijk zal echter bekeken moeten worden hoe deze wenselijke bereikbaarheidsverbetering gerealiseerd kan worden. Met het op lokaal niveau kijken naar de specifieke problematiek die er heerst, behoeft de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid van het gebied geen ondergeschoven kindje te worden. Iets wat bij het ABC-locatiebeleid soms het geval bleek te zijn.

8.3 Analyse en conclusies

Deze studie is opgesteld om inzicht te verkrijgen in de wijze waarop de grotere gemeentes in Noord-Nederland omgaan met hun locatiebeleid en in hoeverre dit aansluit bij het beleid van het rijk en de provincies. In

dit hoofdstuk worden aan de hand van de uitkomsten uit de voorgaande hoofdstukken en de deelvragen die daarin aan bod zijn gekomen, de twee hoofdvragen beantwoord. Deze deelvragen zijn in de voorgaande hoofdstukken onderzocht en geanalyseerd. Allereerst wordt een beschouwing gegeven van de belangrijkste uitkomsten die betrekking hebben op de eerste hoofdvraag; *hoe geven de grotere kernen in Noord-Nederland hun locatiebeleid vorm en wat is het effect van het gevoerde beleid?* Hieronder staan de belangrijkste beschouwingen en conclusies vermeld.

Het vaststellen van een locatiebeleid wordt altijd gedaan om op enige wijze een gunstig effect te krijgen in de locatiekeuzes en vestiging van objecten zoals bedrijven, detailhandel, overheidsgebouwen en allerlei voorzieningen. Over de planning hoe deze ordening gedaan kan worden om een zó gunstig mogelijk effect te krijgen in welke zin dan ook, bestaan vanuit historisch oogpunt allerlei verschillende ideeën en theorieën. Een vaststaand theoretisch besef over hoe het beste met locatiebeleid omgegaan kan worden is er dan ook niet. Een belangrijk aspect dat bij ieder locatie- en vestigingsbeleid terug komt is te kijken naar het invloedsgebied dat een object of plaats in haar regio heeft of vervuld. Het uitgangspunt van de uitvoerder van het locatiebeleid is tevens zeer relevant. Zo staat een overheid voor een algemeen maatschappelijk belang en komt van daaruit met een bepaalde doelstelling waaruit locatiebeleid kan ontstaan. Locatiebeleid vanuit het bedrijfsleven vervult een andere rol. Dit locatiebeleid is namelijk georiënteerd op het verkrijgen van een ligging die vanuit economisch oogpunt zo gunstig mogelijk is voor een bedrijf.

Het integraal locatiebeleid legt de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het locatiebeleid neer bij overheden op decentraal niveau. Het rijk trekt zich dan ook terug van de daadwerkelijke uitvoering van het beleid. Het rijk heeft echter wel een drietal doelstellingen geformuleerd die het wil bereiken met de uitvoering van het gecentraliseerde integraal locatiebeleid. Deze doelen zijn echter niet kwantitatief van aard en laten niet alleen de verantwoordelijkheid voor de invulling van het beleid bij de provincies, regio's en gemeentes, maar ook in het inhoudelijke beleid van deze overheden hebben zij veel vrijheid gekregen. Daarbij bevatten de rijksdoelstellingen bepaalde termen die voor meerdere interpretaties uit te leggen zijn. Dit maakt dat het voor Noord-Nederlandse overheden, die in deze studie zijn onderzocht, redelijk eenvoudig is om aan de rijksdoelstellingen te voldoen. Zo staat er in de rijksdoelstelling met bereikbaarheid namelijk dat er optimaal gebruik dient te worden gemaakt van alle vervoersmogelijkheden voor personen en goederen over de weg, het spoor en het water. De woorden 'optimaal gebruik' zijn voor meerdere interpretaties vatbaar. De uitersten van een verkeersnetwerk dat voor alle verkeersvormen op alle momenten van de dag geheel zonder enig oponthoud vrij door kan stromen, als een verkeersnetwerk dat volledig wordt benut, waarbij er sprake is van congestievorming op het netwerk, valt met enige creativiteit uit te leggen als 'optimaal', omdat immers het gehele netwerk op een ideale wijze kan worden gebruikt of dat het netwerk juist volledig wordt gebruikt. De doelstelling van het rijk met het bieden van '*voldoende geschikte vestigingsplaatsen voor bedrijvigheid en voorzieningen*' bevat eveneens geen kwantitatief doel.

Hieruit doemt de vraag op wat de rijksoverheid of een andere overheid '*voldoende*' acht. Verschillende provincies of gemeentes hebben namelijk weer verschillende ideeën bij wat zij wenselijk achten of wat hun doel is voor het aantrekken van de hoeveelheid en type bedrijvigheid. In zijn totaliteit kan echter wel gesteld worden dat het uiteindelijke belang van het rijk is om te komen tot het verkrijgen van voldoende bedrijvigheid in het land, om de economische ontwikkeling van Nederland zo gunstig mogelijk te laten zijn. Hierbij gaat het dus vooral om het totale nationale plaatje en niet om wat gemeentes afzonderlijk doen.

Uit de inventarisatie en analyse van het beleid van de onderzochte provincies komt naar voren dat op provinciaal niveau met name de economische- en bereikbaarheidsdoelstelling van het rijk interessant zijn. De doelstelling van het rijk die ingaat op de architectonische en stedenbouwkundige structuur van steden is op provinciaal niveau minder relevant. De noordelijke provincies lijken aan de bereikbaarheidsdoelstelling te voldoen. Dit omdat dat alledrie de provincies een duidelijke visie hebben met de verkeersfuncties in haar provincie. Waarbij zij alledrie trachten de bereikbaarheid in de provincies te verbeteren door de knelpunten in de verkeersstructuur aan te pakken. Ook geven alledrie de provincies aan ruimte te bieden op verscheidene locaties voor allerlei typen van bedrijvigheid. Hierbij hebben de provincies alledrie onderscheid gemaakt naar waar welk type bedrijvigheid op welke plek in de provincie wenselijk wordt geacht.

In de hoofdstukken vijf, zes en zeven wordt het gemeentelijke beleid geïnventariseerd en geanalyseerd. Hieruit blijkt dat alle gemeentes hun locatiebeleid verwoorden in meerdere beleidsvisies. Waarbij ze per type bedrijvigheid, voorzieningen en gebieden aangeven hoe de huidige situatie ervoor staat en welke doelen en richtingen iedere gemeente op wil met haar toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Van de onderzochte gemeentes blijkt Assen de enige gemeente te zijn die een specifiek locatiebeleidsvisie heeft geformuleerd. Groningen en Leeuwarden hebben dit niet. Al hebben ook zij wel degelijk een inhoudelijk beeld voor ogen met de locatieplanning van ruimtelijke functies in de stad.

In de hoofdstukken vijf, zes en zeven wordt afzonderlijk per gemeente het locatiebeleid behandeld. Daarnaast wordt in hoofdstuk acht ingegaan op de belangrijkste overeenkomsten en verschillen tussen deze gemeentes. Van de in deze studie belichte grote gemeentes in Noord-Nederland is Assen de enigste die in het huidige beleid, een specifieke doelstelling met locatiebeleid in haar beleidsvisies heeft verwoord. De grotere gemeentes Groningen en Leeuwarden hebben locatiebeleid niet als dusdanig verwoord. Het daadwerkelijke beleid dat deze gemeentes voeren met betrekking tot het bieden van een vestigingsklimaat voor bedrijven en voorzieningen is echter wel beleid dat in grote lijnen aansluit op de rijksdoelstellingen. Het specifieke beleid dat Assen heeft verwoord met locatiebeleid is echter nog gebaseerd op het ABC-locatiebeleid. Dat het beleid voornamelijk hierop is gebaseerd betekent echter niet dat niet voldaan wordt aan de rijksdoelstellingen van 'integraal locatiebeleid'. Assen sluit namelijk met betrekking tot de economische

doelstelling en ook op de bereikbaarheidsdoelstelling wel degelijk aan op de rijksdoelstellingen. De onderzochte gemeentes verwoorden allemaal in verschillende beleidsdocumenten de doelstellingen die ze hebben met het ontwikkelen van bedrijvigheid en bereikbaarheid van en in de stad. Daarbij heeft Groningen de meeste verwoorde plannen en Assen de minste. Gezien de omvang en ontwikkelingsperspectief van de onderzochte gemeentes valt dit ook logisch te verklaren. Grotere gemeentes met meer ruimtelijke plannen hebben nu eenmaal meer te verwoorden dan gemeentes die in de toekomst minder ruimtelijke ontwikkelingen hebben gepland.

Hoewel de plannen inhoudelijk bij de onderzochte gemeentes zeer verschillend zijn, komen de doelstellingen en uitgangspunten met het gevoerde beleid in grote lijnen met elkaar overeen. Tussen de onderzochte gemeentes onderling valt er dan in die zin ook niet zoveel te leren. Voor gemeentes zou het echter wel interessant zijn om meer te laten zien dat ze kennis hebben van het integrale locatiebeleid dat door het rijk verwoord is en dat ze dit door laten wegen in hun beleid. Om zodoende te kunnen laten zien dat hun beleid een logische consequentie is van het op hoger niveau ontwikkelde beleid. Het zou uiteraard ook kunnen zijn dat ze laten zien dat ze bewust afwijken van een doorvertaling van het beleid van hogere overheden.

Aan de hand van deze bovenstaande beschouwingen kan de tweede hoofdvraag van deze studie; "*in hoeverre sluit het beleid van provincies en de grotere kernen aan bij 'integraal locatiebeleid'?*" beantwoordt worden. De onderzochte gemeentes en provincies blijken geen van

allen daadwerkelijk te spreken over een 'integraal locatiebeleid'. Al sluiten meerdere doelstellingen van de provincies aan bij de rijksdoelstellingen over economische ontwikkelingsmogelijkheden en bereikbaarheid. De doelstelling met betrekking tot leefbaarheid is op provinciaal niveau minder van belang.

De gemeentes blijken in hun beleid en hun inhoudelijk visie, ondanks dat ze integraal locatiebeleid niet als dusdanig verwoorden, voor een groot deel wél degelijk aan te sluiten bij de rijksdoelstellingen van 'integraal locatiebeleid'. Het voldoen aan deze doelstellingen moet echter enigszins genuanceerd worden omdat de doelstellingen van het rijk niet kwantitatief van aard zijn en bepaalde punten redelijk vrij geïnterpreteerd kunnen worden.

8.4 Aanbevelingen

Vanuit deze studie komen een aantal adviezen naar voren.

Deze zijn:

- Advies voor het rijk is om de doelen die ze heeft met integraal locatiebeleid te voorzien van kwantitatieve uitgangspunten.
- Het rijk zou er goed aan doen om een visie te geven over het locatiebeleid op nationaal niveau die verder gaat dan alleen maar het oplossen van problemen in de stedelijke netwerken. Hierbij zal er meer oog moeten komen voor de specifieke situatie van de verschillende landsdelen en in het bijzonder voor Noord-Nederland.
- Het rijk zal samen met de provincies een duidelijker locatiebeleid toe moeten passen om met name de

bereikbaarheid en leefbaarheid van locaties in de toekomst te kunnen waarborgen of deze te verkrijgen. Daarvoor zullen er op centraal niveau doelen en beleidspunten opgesteld moeten worden die rekening houden met de verschillende situaties in het land. Decentrale overheden dienen dan ook de ruimte te houden om hun eigen invulling te geven aan het beleid, omdat zij het beste met de specifieke situatie rekening kunnen houden. Het rijk zal echter wel strikt moeten monitoren of er door de lagere overheden werkelijk daadkrachtig beleid ontwikkeld wordt.

- Bij het ontwikkelen van nieuwe locaties zal vanaf de start van de planvorming de bereikbaarheid van deze locaties afgewogen moeten worden. Waarbij de bereikbaarheid van nieuwe functies en het omliggende gebied moet worden meegenomen bij het vinden van een nieuwe locatie.
- De overheden in Noord-Nederland zullen meer gezamenlijk tot integraal beleid moeten komen voor Noord-Nederland, om de positie van Noord-Nederland hoger op de nationale politieke agenda te krijgen.

Literatuur en bronnen

1. Bertolini, L. en Spit, T. (1998). *Cities on rails; The redevelopment of railway station areas*
2. Christaller, W. (1933) (*herdruk 1968*). *Die zentralen Orte in Süddeutschland*
3. Gedeputeerde Staten van Drenthe (2007). *Voorontwerp Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe*
4. Gemeente Assen (2000). *Investeringsvisie 2000*
5. Gemeente Assen (2005). *Investeringsvisie 2005*
6. Gemeente Assen (2006). *Collegeprogramma 2006-2010*
7. Gemeente Assen (2006). *GVVP, 2001*
8. Gemeente Assen (2007). *Beleidsmedewerker Marco Attema*
9. Gemeente Groningen (2002). *Detailhandel en leisure in de stad Groningen*
10. Gemeente Groningen (2002). *Hart in de stad*
11. Gemeente Groningen (1999). *Stadsvisie; Groningen: het stedelijk alternatief;*
12. Gemeente Groningen (1999). *De stad van straks-extra; Groningen in 2010*
13. Gemeente Groningen (2003). *Stadsvisie; Groningen: Sterke stad, actieve stad*
14. Gemeente Groningen (2007). *Stap op! Fietsmaatregelen 2007-2010 (voorstelnota)*
15. Gemeente Groningen dienst RO/EZ (2007). *De eerste lijn moet raak zijn*
16. Gemeente Groningen dienst RO/EZ (2003). *Goed op weg*
17. Gemeente Groningen dienst RO/EZ (2005). *Van nu naar straks*
18. Gemeente Groningen (2007). *Beleidsmedewerker Laurens Huis in 't Veld*
19. Gemeente Leeuwarden (2004). *Structuurvisie binnenstad; Ús stêd*
20. Gemeente Leeuwarden (2003). *GVVP*
21. Gemeente Leeuwarden (2002). *Stadsvisie; varen onder eigen vlag*
22. Gemeente Leeuwarden (2005) *Meerjarenontwikkelingsprogramma; Scherp aan de wind,*
23. Gemeente Leeuwarden (2001). *Nota bedrijventerreinen Leeuwarden 2001-2010*
24. Hoekveld, G. e.a. (1975). *Geografie van stad en platteland in de westerse landen*
25. Mc Nee, R.B (1958). *Economic Geography; pp 321-337; Functional geography of the firm, with an illustrative cases study from the petroleum industry.*
26. Lösch, A. (1954). *The economics of location*
27. Ministerie van V&W (1999). *Nationaal verkeer- en vervoersplan*
28. Ministerie van V&W (2004). *Nota Mobiliteit*
29. Ministerie van VROM (1988). *Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening*

30. Ministerie van VROM (2001). *Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening*
31. Ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ (2006). *Nota Ruimte 'Ruimte voor ontwikkeling'*
32. Ministerie van VROM (2007). *Beleidsvertegenwoordiger Rita van Gool*
33. Minister van VROM, V&W en EZ (1990). *Geleiding van de mobiliteit door een lokatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen*
34. Pellenburg, P.H. (2001). "Bedrijfslocatiekeuze: een economische-geografisch, theoretisch perspectief". Uit: Core centra en Vestigingsplaatskeuze.
35. Pred, A. (1967). *Behavior and location; foundations for a geographic and dynamic location theory*
36. Provinciale Staten van Drenthe (2004). *Provinciaal Omgevingsplan*
37. Provinciale Staten van Fryslân (2005). *Provinciaal verkeer- en vervoerplan*
38. Provinciale Staten van Fryslân (2006). *Streekplan Fryslân 2007*
39. Provinciale Staten van Groningen (2006). *Provinciaal Omgevingsplan*
40. Raad voor V&W (2008). *Einde aan vrijblijvendheid*
41. Raad voor V&W (2004). *Ieder zijn deel; locatiebereikbaarheid anders aanpakken*
42. Trip, L. en Van den Berg, Y. (1992). *Lokatiebeleid in perspectief*
43. Voogd, H (2004). *Facetten van de planologie*

Verklaring begrippen en afkortingen

ABC-locatiebeleid:	Locatiebeleid waarbij bedrijven zijn geclassificeerd naar bereikbaarheidsprofielen en gebieden in locatietypes. Met als doel om het "juiste bedrijf op de juiste plaats" te krijgen.
BVO:	Bedrijfsvloeroppervlakte.
Centraliteit:	Ligging van een plek of plaats ten opzichte van andere plaatsen.
Detailhandelstructuurvisie:	Visie over de planning van detailhandel in een gemeente.
Economische kernzone:	Geografisch aaneengrenzende zone met een clustering van wonen en werken. Waarbij het doel is een verstedelijking van het platteland tegen te gaan.
Erftoegangsweg:	Wegen met een verblijfsfunctie en gemengd verkeer.
ETW:	→ zie erftoegangsweg
GDV:	Geconcentreerde Grootschalige Detailhandelvevestigingslocaties
Gebiedsontsluitingsweg:	Wegcategorie waarbij stedelijk en landelijk gebied ontsloten wordt.
GTW:	→ zie gebiedsontsluitingsweg
GVVP:	Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan
HOV:	Hoogwaardig Openbaar Vervoer
Integraal locatiebeleid:	Locatiebeleid door het rijk geïntroduceerd in de Nota Ruimte van 2005, met doelen op het terrein van economische ontwikkelingsmogelijkheden, bereikbaarheid en leefbaarheid.

Investeringszone:	Aaneengesloten gebied op gemeentelijk of regionaal niveau die is aangemerkt als plek voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen met een economische impuls voor het gebied.
Kern:	Stad, plaats of dorp.
Kolibri:	Te ontwikkelen openbaar vervoernetwerk in en rond de gemeente Groningen
Locatiebeleid	Het door een overheid sturen in vestigingslocaties van bedrijven, detailhandel, voorzieningen en of woningbouw.
MOP:	Meerjaren Ontwikkelingsprogramma
Nationaal Stedelijk Netwerk:	Door de rijksoverheid in de Nota Ruimte aangewezen gebieden. Hieronder vallen: de Randstad, Brabantstad, Zuid-Limburg, Twente, Arnhem-Nijmegen en Groningen-Assen
POP:	Provinciaal Omgevingsplan
PDV:	Perifere Detailhandelvevestigingen
Prorail:	Beheerder van het Nederlandse spoorwegennet
PVVP:	Provinciaal Verkeer- en Vervoer Plan
Stadger :	Inwoner van de stad Groningen
Stroomweg:	Wegen met een primaire doorstroomfunctie.
Structuurplan:	Door een gemeente vastgelegd beleid van de ruimtelijke ontwikkelingen op hoofdlijnen in de gemeente.
IJzeren voorraad:	Voorraad die op korte termijn beschikbaar is.
VROM:	Ministerie van Volkhuysvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Index

A			
ABC-locatiebeleid	5, 7, 16, 17, 18, 19, 21, 69, 70, 71, 76, 78		
B			
Behaviorale locatietheorie	11, 15		
C			
Centrale plaatsentheorie	12, 21		
D			
Detailhandelstructuurvisie	18, 83		
E			
Economische kernzones	23, 28, 30, 34, 37, 83		
G			
GDV	7, 18, 19, 83		
I			
Integraal locatiebeleid	5, 6, 7, 8, 19, 41, 46, 51, 58, 61, 63, 67, 69, 70, 71, 73, 76, 77, 78, 79, 83		
K			
Klassieke locatietheorie	11, 12, 15		
N			
Nationaal Stedelijk Netwerk	6, 30, 35, 51, 65, 74, 79, 84		
P			
PDV	7, 18, 19, 84		
Planningsdriehoek	15, 71		
S			
Streekplan	9, 23, 24, 25, 26, 37		
Structuurplan	52, 61, 84		
V			
Veranderingsperspectief voor de mobiliteit	16		
W			
WGR-plusregio's	7, 19, 20		