

Zichtlocaties, een

Hans Elerie

'Etalage planologie' lijkt zich een vaste plaats te veroveren in het ruimtelijk ordeningsbeleid van de noordelijke provincies. Bij dit beleid ligt het accent op het creëren van zogenoemde 'zichtlocaties', bedrijfsterreinen op opvallende plaatsen bij op- en afritten langs autosnelwegen. Bestuurders van verschillende pluimage hebben inmiddels ontdekt dat ondernemers zich graag vestigen op deze zichtlocaties. Naast logistieke voordelen is het vooral ordinaire 'etalage politiek' die ondernemers beweegt om zich juist daar te vestigen. Volgens Peter Bennema, directeur Dienst Ruimte en Groen van de provincie Drenthe, is de nieuwe trend een afgeleide van de traditionele etaleerkunst van middenstanders en publieke vrouwen. *'Etalages maken is een vak. Een bedrijf investeert in de kwaliteit van zijn etalages, er worden deskundigen ingehuurd en het bedrijf heeft een etalagepolicy.'*

Het realiseren van 'zichtlocaties' voor bedrijventerreinen langs de op- en afritten van autosnelwegen betekent een nieuwe aanslag op het noordelijke imago van rust en ruimte. Een kritische visie op deze ontwikkeling in Noord-Drenthe en de introductie van het alternatief van de 'Koningsas'.

In Drenthe is de 'etalagepolicy' tot op heden niet vertaald in beleid. Voorbeelden van zichtlocaties zoals Tynaarlo en Rogat zijn eerder het gevolg van een uit de hand gelopen 'toevallige' ontwikkeling dan van een bewuste ordening. Hoewel naar de uitwerking van genoemde locaties op de voorbij-snellende 'klanten' geen onderzoek is gedaan, hoor je weinig positieve geluiden over de toonkunst van de diverse ondernemers. De huidige uitstallingen worden dan ook gekenmerkt door algemene vormeloosheid en eigentijdse pronkzucht die volledig dissoneren in de landelijke omgeving.

Villa Bosch en Vaart aan het Noord-Willemskanaal, foto John Stoel



itzichtloze weg



Noord-Willemskanaal tussen Oudemolen en Ubbena, foto John Stael

Etaleerbeleid

In de onlangs uitgebrachte conceptnota van Gedeputeerde Staten *Bedrijventerreinen in Drenthe* wordt voor het eerst het realiseren van zichtlocaties geïntroduceerd als beleidsdoelstelling. *'Bekend is, aldus de samenstellers, 'dat de locaties die vanaf de hoofdklassen zichtbaar zijn, bij het bedrijfsleven hoog gewaardeerd worden.'* En optimistisch vervolgt men: *'Een aanbod aan zichtlocaties kan daarmee de overloop van bedrijven stimuleren. Vanuit economisch oogpunt moet daarom aan deze locaties prioriteit worden gegeven.'*

Deze gevolgtrekkingen vormen een staaltje van 'wishfull thinking', omdat de praktijk een geheel andere ontwikkeling laat zien. Bij een analyse van

de vraagontwikkeling wordt namelijk geconstateerd dat nieuwe vestigingen of verplaatsingen vanuit de Randstad meer uitzondering dan regel zijn en zeker niet bepalend voor de groei van de werkgelegenheid. Het gaat bijna altijd om verplaatsingen binnen de regio, waarbij zichtlocaties in toenemende mate de voorkeur krijgen. Het heeft dus alles te maken met een vestigingsbeleid dat tegemoet komt aan een ondernemersvoorkeur en weinig van doen heeft met het scheppen van meer werkgelegenheid, een van de hoofddoelstellingen van het provinciaal beleid.

Het geval Vries

Illustratief voor de huidige praktijk is de onstuimige geschiedenis van het bedrijventerrein van Vries aan de op- en afritten van de A28 bij Tynaarlo. Deze veelbesproken locatie van witte schoenendozen in de stedelijke ontwikkelingsas van Groningen en Assen lag aanvankelijk uit het zicht van de snelweg aan de boorden van het Noord-Willemskanaal. Toen de nieuwe op- en afritten werden gerealiseerd was het kwaad snel geschied. Binnen een half jaar was de uitleg op de Westeresch van Tynaarlo naar de A28 gerealiseerd. Het resultaat was een verminkt dorpenlandschap en een oogverblindende ondernemersarchitectuur.

Het uitbrengen van een nota bedrijfsterrinen vormt een goede gelegenheid om missers als de 'geen-gezicht-locatie' Vries in de toekomst te voorkomen. Zo kan een strakker regionaal vestigingsbeleid in het voordeel van streekcentra als Assen voorkómen dat de as Assen-Groningen landschappelijk verloedert tot een chaotisch ondernemerslandschap.

Wie dit verwacht komt echter bedrogen uit. Het college van GS is kennelijk verblind door het onverwachte succes van een Drents vestigingsbeleid. *'De zichtlocatie Vries heeft bewezen aantrekkelijk te zijn voor bovenregionale bedrijvigheid. Die aantrekkelijkheid', zo redeneert men verder, 'wordt meer nog dan op vergelijkbare locaties bij Assen vooral bepaald door de ontwikkeling van het stedelijk centrum Groningen.'* Voor de korte termijn wordt opnieuw uitbreiding toegestaan en voor 2015 wil men een ruime zone reserveren voor verdere uitbouw. Een dergelijk vestigingsbeleid is anno 1996 wel erg 'provinciaals'. Bedrijvigheid uit Groningen lokken met goedkope grondprijzen en etalagepolitiek komt neer op kortzichtige benutting van de stedelijke as

Groningen-Assen. Zo'n eenzijdige belangenafweging is in het westen en midden van ons land in de afgelopen jaren immers fataal gebleken voor de kwaliteit van het landschap.

Lelijkheid

Wat de conceptnota *Bedrijfsterreinen Drenthe* ontbeert is een gedegen analyse van de huidige zichtlocaties en een duidelijke toekomstvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van de as Groningen-Assen. Uit onderzoek zou wel eens kunnen blijken dat bedrijven niet naar Vries zijn gekomen vanwege de kwaliteiten van de zichtlocatie, maar vanwege de goedkope grondprijzen. Als de grondprijzen worden verhoogd door investeringen in een betere landschappelijke inpassing, en strakkere welstandsnormen worden gehanteerd, dan zou het wel eens gedaan kunnen zijn met de wervende uitstraling van Vries. Ondernemers willen namelijk hetzelfde als gewone burgers: voor een dubbeltje op de eerste rang. Met andere woorden, zichtlocaties als Vries bestaan dankzij hun lelijkheid!

Het is daarom de vraag wat er in de praktijk terecht zal komen van de vrijblijvende randvoorwaarden die in de nota terloops worden genoemd. Men spreekt over buitengewoon rekbaar begrippen als 'representatief' en 'goede inrichting en beheer'. Maar voor wie? Een vluchtige verkenning van het

De 'geen-gezicht'locatie van Vries, foto John Stoel



bedrijvenaandbod op de zichtlocatie in Vries maakt al gauw duidelijk dat we hier te maken hebben een gemêleerd aanbod van beperkt regionaal niveau: nauwelijks stuwend en nog minder innovatief. Ondanks alle goede voornemens zullen dergelijke zichtlocaties door hun middelmaat het landschap blijven ontsieren en de voorbij snellende automobilisten blijven irriteren. Op de etaleurskunst van plattelandsondernemers zit niemand te wachten. Zij missen juist die kwaliteiten waarop we tegenwoordig zoveel nadruk leggen: esthetische samenhang en duurzaamheid.

De as Groningen-Assen

De stedelijke as Groningen-Assen heeft zowel ruimtelijk als infrastructureel bijzondere kwaliteiten die niet mogen worden verkwanseld door een traditioneel sectorbeleid. Er is dringend behoefte aan een 'synergetische' toekomstvisie, waarin verschillende functies elkaar versterken in plaats van uitsluiten. Ter voorbereiding van het Keuningcongres dat in het najaar onder auspiciën van de gemeente Assen zal worden gehouden, is een aantal werkhypothese voor ontwerpvisies ontwikkeld, waaronder een kwaliteitsanalyse van de as Groningen-Assen. Beide provinciehoofdsteden lijken zich te ontwikkelen tot een complementair stadsgewest. In dit interprovinciale stadsgewest zal de as Groningen-Assen als conurbatie (stedelijke zone) een spilfunctie gaan vervullen. Daarbij dringen zich twee vragen op: wat is de

huidige ruimtelijke en landschappelijke basis voor deze functionele verstedelijkingsas en welk perspectief biedt deze zone voor de uitbouw en inrichting van een interprovinciaal stadsgewest?

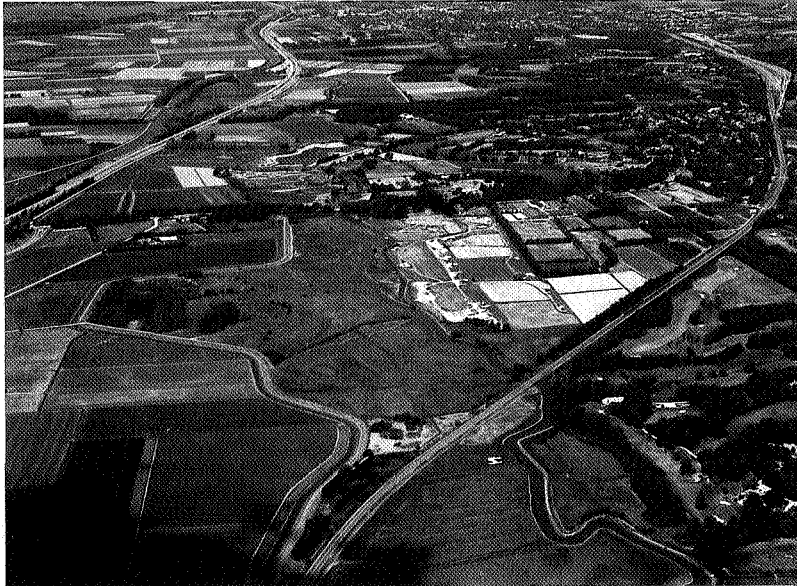
De feitelijke as wordt gevormd door een bundel van infrastructurele lijnen die verschillen in ouderdom, functie en actuele ontwikkelingswaarde. De oudste verbinding is de Rijksstraatweg, die in 1825 werd aangelegd als onderdeel van de eerste verharde noord-zuidverbinding. In 1861 werd het Noord-Willemskanaal gerealiseerd als scheepvaartroute tussen de Drentse Hoofdvaart en de Groningse waterwegen. Enkele jaren later volgde de spoorlijn Zwolle-Assen-Groningen. Begin jaren zeventig werd de negentiende eeuwse infrastructuur aangevuld met de autosnelweg A28.

In ruim anderhalve eeuw ontstond zo tussen Groningen en Assen een bundel van vier verbindingen in de grenszone van twee stroomgebieden, het afwateringsgebied van het Peizerdiep aan de westzijde en het stroomgebied van de Drentse Aa aan de oostkant. Beide stroomgebieden vallen samen met het esdorpenlandschap van Noord-Drenthe dat in het huidige beleid als Waardevol Cultuur Landschap is aangewezen. Deze aanwijzing als Waardevol Cultuur Landschap (WCL-gebied) staat een ongecontroleerde verstedelijking in de weg, maar biedt wel kansen voor 'groene verstedelijking'.

De doorgaande infrastructurele lijnen hebben gezorgd voor een cultuurlandschappelijke versnippering, terwijl de A28 en het verbrede Noord-Willemskanaal een ecologische barrière vormen die dwars door het WCL-gebied snijdt. In de zone tussen de verbindingen, die wisselend een tot drie kilometer breed is, is in feite een soort 'overruimte' ontstaan.

De Koningsas

Deze corridor, door het Keuningcongres aangeduid als de 'Koningsas', biedt interessante mogelijkheden voor de ontwikkeling van een groene conurbatie die een spil kan gaan worden in de opbouw van het stadsgewest Groningen-Assen. In deze gedachte is het Noord-Willemskanaal een centrale rol als ontwikkelingslijn. Gezien de beperkte scheepvaartbewegingen is dit forse kanaal een kostbaar stukje



De Koningsas tussen Groningen en Assen ter hoogte van Yde-De Punt, foto Aerophoto Eelde

infrastructuur geworden. De huidige functies beperken zich tot die van watertransport en boezem.

In het concept van de Koningsas is het Noord-Willemskanaal een ideale vestigingsas voor gecombineerde landgoederen van wonen en werken. Het kanaal heeft door zijn ligging tussen twee stedelijke centra en door zijn landschappelijke uitstraling alle mogelijkheden om uit te groeien tot de 'Vechstreek van het Noorden'. Het landgoederenconcept kan worden uitgewerkt voor de functie wonen, maar ook voor fraai ingepaste kwaliteitslocaties van dienstverlenende en innoverende bedrijven. Voor deze bedrijven biedt de nabije ligging van de luchthaven Eelde een interessant perspectief. Bij de uitwerking van het landgoederenconcept moet rekening worden gehouden met ecologische en esthetische uitgangspunten die aansluiten bij de kwaliteiten van het omringende WCL-gebied. Ook de oude Rijksstraatweg kan een rol spelen in de

uitwerking van het landgoederenconcept, enerzijds als ontsluiting en anderzijds als vestigingsas.

Het Noord-Willemskanaal is een belangrijke schakel tussen verschillende vaarrecreatiegebieden in Noord-Nederland. Bovendien biedt het kanaal bij een eventuele herinrichting weer tal van mogelijkheden voor allerlei vormen van sportieve vaarrecreatie en sportvisserij.

Door de kruising met het stroomdal Drentse Aa biedt de Koningsas op tal van plaatsen interessante mogelijkheden voor natuurontwikkeling door het uitgraven van de vroegere stroombedding. Een uitgelezen kans biedt zich aan in het Oosterland, tussen de landgoederen van Eelde en het Noord-Willemskanaal, waar het stroomdal van de Drentse Aa met enige kilometers kan worden verlengd. Ook het kanaal zelf leent zich voor een ecologische facelift door aanleg van aflopende oevers met mogelijkheden voor een gevarieerde visstand en oevervegetatie.

Bij de ontwikkeling van de Koningsas moet nadrukkelijk worden gelet op het verzachten van de ecologische barrièrefunctie. Vooral de A28 en

het Noord-Willemskanaal vragen in dit verband om extra aandacht.

De etalage van het Noorden

Het concept van de Koningsas kan worden benut om de A28 tussen Assen en Groningen in te richten als de 'etalage' van het Noorden, waarin wordt getoond dat economische activiteiten en de kwaliteit van een landschap goed kunnen samengaan. Bovendien biedt de bundeling van infrastructurele lijnen de kans om knelpunten elders in de regio op te lossen. Zo kan met een verplaatsing van de Prins Bernhardhoeve naar de op- en afritten bij de Punt een voorbeeld gesteld worden hoe een hoge toonkunst kan worden bereikt door integratie van architectuur en landschapsbouw. Bij een uitgekende locatie kan ook profijt worden getrokken van de nabije spoorlijn door het realiseren van een stopplaats voor grote manifestaties. Het geheel kan worden ingebed in een fraai landgoed van eigentijdse expressie. Zuidlaren en omgeving wordt dan eindelijk bevrijd van overlast en van de onzalige plannen voor een landschapvretende rondweg. Als compensatie kan het historische landgoed Laarwoud weer in ere worden hersteld en eventueel worden uitgebreid in de richting van het Hunzedal.

Testcase

Op het Keuningcongres 'Assen als stadslandschap' zal een gezelschap van illustere ontwerpers de tanden zetten in het concept van de Koningsas. Dan zal ook moeten blijken of bestuurders en beleidsmakers zich erdoor voelen aangesproken. Mogelijk kan de Koningsas een tegenwicht vormen voor een dreigende versnippering van de as Groningen-Assen door kleinsteedse belangen en eng provincialisme. Het is dan tevens een testcase voor interprovinciale samenwerking in een stadsgewestelijk verband. Zo'n noordelijk initiatief verdient een ruimhartige betrokkenheid van de verschillende ministeries.

Literatuur

Bennema, P., 'De etalage van Drenthe' in: *Gebouwde cultuur in Drenthe*. Verslag symposium 30 juni 1995, Assen. Provincie Drenthe, *Bedrijventerreinen in Drenthe*. Conceptnota, 1996, Assen.