



DEEL III



VERGELIJKINGEN, TRENDS EN VERVOLG



DEEL III → HOOFDSTUK 7

VERGELIJKINGEN

Brabantstad, de Netwerkstad Twente, de Regio Groningen-Assen, de Stadsregio Arnhem Nijmegen en het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg zijn afzonderlijk aan de orde gekomen. Wij zijn ingegaan op de kenmerken van deze nationale stedelijke netwerken (hierna: de netwerken), de ambities uit de regionale ontwikkelingsagenda's en de VROM-betrokkenheid daarbij. Elk hoofdstuk werd afgesloten met woorden van de netwerken zelf. In dit hoofdstuk vergelijken wij de hiervoor beschreven netwerken met elkaar.

Allereerst gaan wij in op de samenhang tussen het nationaal ruimtelijk beleid dat specifiek voor de nationale stedelijke netwerken is geformuleerd en de regionale ontwikkelingsagenda's. Vervolgens gaan wij in op de manier waarop de samenwerking binnen de netwerken is georganiseerd, inclusief de internationale dimensie. Wij sluiten dit hoofdstuk af met een beschouwing van de VROM-betrokkenheid bij de netwerken in het bijzonder.

7.1 → SAMENHANG OPGAVE NOTA RUIMTE EN ONTWIKKELINGSAGENDA'S

Hier maken wij een vergelijking tussen de netwerken voor wat betreft hun verwerking van de opgaven uit het nationaal ruimtelijk beleid. De door de netwerken opgestelde ontwikkelingsagenda's vormen hiervoor de basis. In het inleidende hoofdstuk van deze atlas zijn wij al ingegaan op de beleidsspecifieke opgaven voor de nationale stedelijke netwerken, zoals uiteengezet in de Nota Ruimte. Deze opgaven zijn grofweg te clusteren onder vijf noemers: werken, bereikbaarheid, wonen, overige aan verstedelijking verbonden functies en groene/blauwe opgaven. Onderverdeling naar de in de atlas gehanteerde categorieën economie, sociaal/cultureel en ecologie laat het volgende beeld zien:

- Economie
Bereikbaarheid en werken.
- Sociaal/cultureel
Wonen en overige aan verstedelijking verbonden functies.
- Ecologie
Groene/blauwe opgaven.

Hieronder geven wij per opgave een korte omschrijving van de opgave zoals die eveneens in hoofdstuk 1 is opgenomen (zie tabel 1.1). Vervolgens omschrijven wij hoe die opgave door de netwerken is ingevuld.

7.1.1 Economie

Bereikbaarheid

Zowel in de Nota Ruimte als in de Nota Mobiliteit wordt gevraagd om bij de ontwikkeling en inrichting van de stedelijke netwerken zorg te dragen voor een goede afstemming met het verkeers- en vervoerssysteem en het openbaar vervoer in het bijzonder.

In de ontwikkelagenda's van de netwerken is het verbeteren van de interne bereikbaarheid een vast punt. Zo is elk van de netwerken bezig met (plannen voor) het realiseren van samenhangende openbaar vervoernetwerken. Kolibri in de Regio Groningen-Assen is voor een deel zelfs al operationeel. Ook de plannen voor het

OV-Agglonnet in Netwerkstad Twente en Regio-Rail in de Stadsregio Arnhem Nijmegen bevinden zich in een vergevorderd stadium. Verder zijn alle netwerken aan de slag om knelpunten in de regionale wegenstructuur op te lossen. Daarnaast bestaan er vaste patronen van overleg tussen het ministerie van VenW en de netwerken over de vraagstukken van bereikbaarheid.

In deel I van deze atlas lieten wij reeds zien dat het recreatieve verkeer grotendeels op het niveau van het netwerk plaatsvindt en dat ook de relaties tussen bedrijven relatief vaak plaatsvinden op dat schaalniveau. Die twee waarnemingen lijken een directe relatie te hebben met het bestaan van (weg)verbindingen tussen delen van het netwerk. Het is dan ook niet verwonderlijk, dat een samenhangend openbaar vervoerssysteem en een goede en complete regionale wegenstructuur te beschouwen zijn als ruggengraat voor stedelijke netwerkvorming. Het is daarmee terecht dat het rijk aan de stedelijke netwerken, door middel van de netwerkanalyses, heeft gevraagd om op dat schaalniveau de huidige en toekomstige bereikbaarheid van plekken in het netwerk te onderzoeken.

Naast het verbeteren van de interne bereikbaarheid heeft ook het verbeteren van de externe bereikbaarheid de aandacht van alle netwerken¹. Daar zijn de netwerken nog sterker afhankelijk van andere partijen, waaronder het rijk. Dit vertaalt zich ook naar een andere rol die de netwerken bij deze opgave vervullen: deze is gericht op lobbyen. Voorbeelden daarvan zijn de lobby's van BrabantStad voor een HST-shuttleverbinding, van de Stadsregio Arnhem Nijmegen voor het opwaarderen van de HST-Oost, van de Netwerkstad Twente voor het opwaarderen van de A1-Berlijnlijn en van het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg voor aansluitende treinen op de HSL in Aken en Luik. Een ander voorbeeld is het openen van een lobbykantoor in Brussel, mede gericht op lobby ten aanzien van internationale infrastructuur, door de zojuist genoemde netwerken.

Werken

In de Nota Ruimte vraagt het rijk de regio om onderling afspraken te maken over de verdeling van ruimte voor werken, het

beschikbaar hebben van ruimte en de ontwikkeling van locatiebeleid.

Uit deel II van de Atlas blijkt, dat elk netwerk in de eigen ontwikkelingsagenda ingaat op het plannen van locaties voor werken. De nadruk ligt daar op het realiseren van toplocaties in het netwerk.

Binnen de Netwerkstad Twente (Centraal Station Twente/Hart van Zuid en Kennispark Twente) en de Regio Groningen-Assen (Groningen Centraal Station/Eemskanaalzone) gaat het om één of enkele toplocaties voor het gehele netwerk. In BrabantStad (bedrijventerrein Zuid-oost-Brabant (Helmond), Kempenbaan (Tilburg), Kloosterstraat ('s-Hertogenbosch), Moerdijkse Hoek (Breda/West-Brabant) en Philips High Tech Campus (Eindhoven)), de Stadsregio Arnhem Nijmegen (Arnhem Centraal Station, Arnhem Pley (Kleefse Waard), Nijmegen Winkelsteeg en de A12 zone) én het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg (campus voor chemie en Life Sciences (Sittard-Geleen), campus voor bio- en medische technologie (Maastricht) en campus voor duurzame energie (Heerlen) heeft elke stad zijn eigen toplocatie(s). Of een planning voor gewone bedrijventerreinen net als voor topvoorzieningen op netwerkniveau zou kunnen worden aangepakt, is een mogelijke vervolgvraag op deze atlas. In de Regio Groningen-Assen en de Stadsregio Arnhem-Nijmegen vindt wel afstemming over alle bedrijfsterreinen op netwerkniveau plaats. Voor de andere netwerken constateren we op dit moment, dat de vestiging van 'gewone' bedrijven vooral een zaak is van de gemeenten afzonderlijk, terwijl de voorzieningen voor bijzondere bedrijven een zaak zijn voor het netwerk als geheel.

Het Rijk vraagt in de Nota Ruimte ook om het bestaand bebouwd gebied optimaal te benutten. Daarmee samenhangend vormt ook centrumvorming in de nationale stedelijke netwerken een essentieel onderdeel.

1. Een interessante onderzoeksvraag is om nader te beschouwen welk verband er bestaat tussen het aanwezig zijn van infrastructuur en andere relaties tussen de punten die door die infrastructuur worden verbonden.

Als wordt gekeken naar het optimaal benutten van het bestaand bebouwd gebied, dan valt op dat de netwerken zich met name richten op het herstructureren van stationslocaties (Arnhem, Groningen, Heerlen, Hengelo en 's-Hertogenbosch). Deze locaties zijn vooral gericht op woningbouw, kantoorvoorzieningen en stadsontwikkeling en geven invulling aan de gevraagde centrumvorming. BrabantStad (Philips High Tech Campus (Eindhoven)) en de Stadsregio Arnhem Nijmegen (praktijkexperimenten voor kwaliteitsverbetering van bedrijventerreinen in de A12, A15 en A73-zone) geven ook concrete invulling aan het herstructureren van verouderde bedrijventerreinen. Het is interessant om in aansluiting op deze atlas te bezien of de herstructurering van bedrijfsterreinen om meer aandacht op netwerkniveau vraagt.

Tot slot bouwt elk van de netwerken aan een imago van een stevige verbinding tussen bijzondere bedrijven en de kenniseconomie: Brainport en Maintenance Valley (Brabantstad), Energy Valley (Regio Groningen Assen), Health Valley (Stadsregio Arnhem Nijmegen), Technology Valley (Netwerkstad Twente) en chemie en Life Sciences/bio- en medische technologie/duurzame energie (Stedelijk netwerk Zuid-Limburg). Op dit moment is nog niet helder hoe de verbinding tussen centra van kennisvorming en de vestiging van bedrijven die een relatie hebben met dergelijke kenniscentra, in de praktijk van deze vijf netwerken zal verlopen. En daarmee zijn de ruimtelijke effecten van de kenniseconomie op dat schaalniveau nog niet direct zichtbaar. Wel bleek in deel I van deze atlas uit de economische hittekaarten dat de kennisdiensten zich met name bevinden langs de A2 en in de grote steden van de netwerken. Op nationaal schaalniveau is daarmee wel enige mate van ruimtelijke clustering te onderscheiden, maar verdere ruimtelijke gevolgen zijn nog niet helder.

7.1.2 → Sociaal/cultureel

Wonen

Ook op het gebied van de verdeling van ruimte voor wonen over gemeenten en de optimale benutting van het bestaand bebouwd gebied vraagt de Nota Ruimte om afspraken.

In het plannen van de woningbouw zijn aanzienlijke verschillen tussen de netwerken te constateren. Dit hangt niet in de laatste plaats af van het feit, met wie VROM (DG Wonen) in de regio als coalitiepartner woningbouwafspraken maakt. Deze woningbouwafspraken zijn erop gericht om het huidige woningtekort in 2010 te hebben teruggedrongen tot 1,5%. In twee gevallen zijn door VROM woningbouwafspraken gemaakt op het niveau van het netwerk: in de Regio Groningen-Assen en de Stadsregio Arnhem Nijmegen. In Twente heeft VROM woningbouwafspraken gemaakt met de Regio Twente, waarvan de Netwerkstad Twente weer deel uitmaakt. Wat betreft het grondgebied van BrabantStad en het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg zijn door VROM woningbouwafspraken gemaakt met respectievelijk de Stadsregio Eindhoven en de provincie Noord-Brabant en met de provincie Limburg.

Het onderscheid naar verantwoordelijkheid voor de regionale woningbouwopgave vertaalt zich ook naar de regionale ontwikkelingsagenda's. In de agenda's van BrabantStad en Zuid-Limburg wordt voorsnog geen aandacht aan woningbouw besteed, dit wordt immers op andere bestuursniveaus behartigd. Voor Zuid-Limburg geldt echter dat het gebied nu reeds te maken heeft met een krimpende bevolking. Daarom heeft het rijk onlangs, in reactie op het nieuwe Provinciale Omgevingsplan 2006 (POL 2006), gevraagd om een visie op te stellen voor Zuid-Limburg waarbij rekening wordt gehouden met de opgaven voor wonen, werken en voorzieningen uit de Nota Ruimte. De ontwikkelingsagenda's van de Netwerkstad Twente en van de Stadsregio Arnhem Nijmegen geven voorrang aan het realiseren van een beperkt aantal hoogwaardige woonmilieus: Waterrijk Almelo en Muziekwijk Enschede (Netwerkstad Twente) en Arnhem Rijnrovers en Nijmegen omarmt de Waal (Stadsregio Arnhem Nijmegen). In de Regio Groningen-Assen is de totale woningbouwopgave in de ontwikkelingsagenda opgenomen: als doelstelling geldt een totaal aantal te bouwen woningen van 60.000 in de periode tot aan 2020. Geconcludeerd kan worden, dat plannen rond woningbouw met name op een lager schaalniveau dan het stedelijk netwerk worden gemaakt. Dit sluit aan bij de conclusie in deel I op basis van de 'Balans

2001' dat woningmarkten zich veelal op het niveau van het stadsgewest bevinden. Het VROM-beleid is tweeledig, enerzijds vraagt VROM aan de provincies om in samenwerking met de netwerken te zorgen voor voldoende ruimte voor wonen met een concentratie daarvan in de bundelingsgebieden. Anderzijds maakt VROM woningbouwafspraken met delen van provincies, netwerken en WGR+ gebieden. Deze twee benaderingen maken de inzet van VROM niet altijd even helder. Wat ons inziens in alle netwerken de aandacht verdient op netwerkniveau is de afstemming van de bijzondere woonmilieus.

Ook voor de overige aan verstedelijking verbonden functies (zoals voorzieningen, cultuurelementen en voldoende groen in en om de stad) vraagt de Nota Ruimte aandacht.

Alle netwerken zien in, dat naast woningbouw ook de daarbij behorende voorzieningen, zoals recreatief groen in en om de stad en (hoogwaardige) culturele voorzieningen van belang zijn. Maar tot concrete plannen op netwerkniveau heeft dat op dit moment enkel binnen de regionale ontwikkelingsagenda's van BrabantStad en de Stadsregio Arnhem Nijmegen vorm gekregen. BrabantStad pakt als nationaal stedelijk netwerk de ontwikkeling van bijzondere culturele voorzieningen op. Het gaat daarbij om instellingen, accommodaties of evenementen die de steden moeilijk op eigen kracht van de grond krijgen en die een verzorgingsgebied hebben dat de stad overstijgt. In 2005 organiseerde BrabantStad in samenwerking met de Nieuwe Brabantse Kunst Stichting het eerste BrabantStadFestival onder de titel 'De Brabantse Spelen', een grootschalige vormgevingsmanifestatie. De Stadsregio Arnhem Nijmegen heeft gevorderde plannen voor het realiseren van een landschapspark, genaamd Park Lingezege, en een recreatief routenetwerk op regionale schaal. Daarnaast heeft zij voornemens om de regionale identiteit en het recreatief en toeristisch potentieel te versterken door cultuurhistorische relicten zichtbaar te maken. Het is onze overtuiging, dat de voorzieningen op gebied van cultuur, recreatief groen en ontspanning een belangrijke bijdrage leveren aan de aantrekkelijkheid van het netwerk en de steden daarbinnen in het bijzonder.

Juist de efficiënte allocatie van culturele voorzieningen vraagt om afspraken op netwerkniveau. Dit wordt ondersteund door het beleid uit de beleidsbrief 'Meer dan de som' van het ministerie van Onderwijs Cultuur en Wetenschap² waarin gestreefd wordt naar een goede culturele infrastructuur die selectief is en samenhang vertoont. Gezien het belang, blijft dit onderwerp nu en in de toekomst om aandacht vragen en vormt het tevens een punt waar het rijk naar zal blijven kijken.

7.1.3 → Ecologie

Groene/blauwe opgaven

De Nota Ruimte vraagt om behoud en verbetering van de balans tussen groen en verstedelijking en rekening te houden met het watersysteem.

Waar het gaat om grote groenstructuren tussen de steden of om de omgang met de nationale landschappen, blijken alle netwerken hieraan aandacht te besteden. De Netwerkstad Twente, de Stadsregio Arnhem Nijmegen en de Regio Groningen-Assen betrekken dit onderwerp vooral op plannen voor het realiseren van nieuwe grootschalige parken als groene schakel tussen de stedelijke gebieden. In de Stadsregio Arnhem Nijmegen gaat het daarbij om het eerder genoemde Park Lingezege, in de Regio Groningen-Assen om het Regiopark en in de Netwerkstad Twente om de Zendersche Esch. Voor BrabantStad en het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg valt de inzet voor dit onderwerp grotendeels samen met de opgave uit de Nota Ruimte voor de nationale landschappen het Groene Woud en het Heuvelland. De rol voor deze nationale landschappen ligt bij de provincies Noord-Brabant (het Groene Woud) en Limburg (Heuvelland). Voor beide nationale landschappen zijn uitvoeringsprogramma's gereed c.q. in concept beschikbaar. Tot slot maken BrabantStad, de Netwerkstad Twente, De Regio Groningen-Assen en de Stadsregio Arnhem Nijmegen zich in hun ontwikkelingsagenda's hard om de overgangen van stad naar platteland geleidelijker te laten verlopen. De blauwe opgaven, zoals die bijvoorbeeld in deelstroomgebiedsvisionen naar voren komen, krijgen in de regionale ontwikkelingsagenda's een stuk minder attentie. Daar waar de net-

werken in hun ontwikkelingsagenda's ingaan op blauwe opgaven, vallen deze samen met woningbouwopgaven: Meerstad (Regio Groningen-Assen), Stadsblokken (Stadsregio Arnhem Nijmegen) en Waterrijk (Netwerkstad Twente). Geconcludeerd kan worden, dat alle netwerken het van belang vinden om de stedelijke gebieden niet aan elkaar te laten groeien waaraan zij ook in de planvorming reeds invulling geven. De wateropgave blijkt minder op netwerkniveau te worden opgepakt, waarschijnlijk omdat de overlegstructuren in de waterwereld op een andere manier georganiseerd zijn. Toch kan water een kans betekenen voor het versterken van de aantrekkelijkheid van het netwerk. De komende klimaatverandering vormt een extra motivatie om water(tekort) en water(teveel) mee te nemen als opgave op netwerkniveau (zie daarvoor ook het stuk over 'trends' in deze atlas).

7.2 → SAMENWERKING: BESTUURLIJKE VOORZIENINGEN

7.2.1 Vormen van (bestuurlijke) samenwerking

De nationale stedelijke netwerken hebben op bestuurlijk niveau behoefte aan afspraken en organisatie van samenwerking. Die bestuurlijk-organisatorische vormgeving vormt een eigen dimensie van variatie tussen de netwerken. Schaalvergroting in het dagelijkse leven van iedereen en door het ontstaan van een wijdere kring van contacten en leveranties doen zich al decennia lang voor. Maar of dat ook leidt tot de vorming van ideeën, plannen, projecten en maatregelen op een grotere schaal dan gemeenten, steden en dorpen, hangt af van wat besturen en ambtenaren op het niveau van netwerken afspreken. Al die ideeën en initiatieven stuiten ook op beperkingen (en kansen) van "wat er al is", bij uitstek zichtbaar te maken met de lagenbenadering. Het is goed om bij de bestuurlijke vormgeving - met Teisman - meer te denken aan een proces van netwerkvorming dan aan reeds gevormde netwerken. De epiloog in zijn essay over stedelijke netwerken beëindigt hij niet voor niets met de zin: "Het denken in bestuurlijke netwerken als het structurerende principe van het publieke domein staat nog in de kinderschoenen"².

De bestuurlijke schaal van samenwerking in netwerkverband volgt in die zin op de feitelijke netwerkvorming. Wij zullen nu enkele bestuurlijk-organisatorische punten van samenwerking in de vijf netwerken vergelijken.

Interne en externe oriëntatie

Een eerste punt is het onderscheid tussen interne en externe oriëntatie van de netwerken. Waarop richten zich afspraken: op de samenhang van vraagstukken aan de binnenkant van die netwerken bijvoorbeeld de verkeersafwikkeling tussen steden in een netwerk? Of de verdeling van de te bouwen woningen over de gemeenten? Of juist op de externe kanten van de netwerken, zoals de aansluiting op (inter)nationale infrastructurele netwerken? Uiteraard wordt binnen elk netwerk zowel aandacht besteed aan de interne als aan de externe oriëntatie en deze oriëntatie zal ook verschuiven in de tijd. Het gaat er hier om de nadruk die op dit moment aanwezig is te duiden.

Wij constateren, dat de Netwerkstad Twente, de Regio Groningen-Assen en de Stadsregio Arnhem Nijmegen op dit moment qua vraagstukken en maatregelen vooral intern georiënteerd zijn. In BrabantStad en in het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg speelt de externe gerichtheid, zeker in termen van een competitieve economische positie, op dit moment een grotere rol dan de interne oriëntatie. Daarbij speelt in de zuidelijke provincies 'Europa' en de schaal van continentale concurrentie een stevige rol.

Organisatie

Partners

Wie nemen er deel aan de vormen van samenwerking? Een integrale gebiedsaanpak: stedelijke functies als bebouwing voor wonen, werken en infrastructuur, tezamen met meer landelijke functies, komt gemakkelijker tot stand, wanneer alle besturen in een aaneengesloten gebied zich verbinden tot samenwerking op netwerkniveau.

2. 'Meer dan de som, Beleidsbrief Cultuur 2004-2007', ministerie van OCW.

De twee zuidelijke netwerken wijken hierin enigszins af van de andere drie. De gemeenten in BrabantStad gelegen tussen de B5 (Breda, Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch en Tilburg) en die in het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg tussen de Tripool-steden (Heerlen, Maas-tricht en Sittard-Geleen) hebben zich niet rechtstreeks verbonden in deze netwerken. Dit wil overigens niet zeggen dat er geen overleg-structuren tussen de netwerksteden en de om- of inliggende steden in het netwerk bestaan. En tegelijkertijd wordt in beide netwerken de provincie geacht mede namens deze gemeenten deel te nemen aan het stedelijk netwerk.

In de Stadsregio Arnhem Nijmegen en de Regio Groningen-Assen zijn de aanliggende gemeenten van respectievelijk Arnhem en Nijmegen en Groningen en Assen wel direct betrokken. De constructie in Twente wijkt daarvan weer iets af. De gemeenten binnen het stedelijke gebied van Twente (Almelo, Borne, Hengelo, Enschede en Oldezaal) werken samen onder de vlag van Netwerkstad Twente. Netwerkstad Twente maakt ook onderdeel uit van het WGR-Plusgebied Regio Twente, waarin met de negen meer landelijke gemeenten in Twente wordt samengewerkt.

Een extra accent plaatsen wij bij de rol van de provincies in de stedelijke netwerken. In alle vijf de netwerken zijn de provinciebesturen betrokken bij de netwerken, zij het in sterk verschillende mate. Zo zijn de provincies Groningen en Assen medeondertekenaars van het convenant dat alle netwerkpartners in de Regio Groningen-Assen hebben gesloten, zijn de provincies Brabant en Limburg eveneens volwaardig lid van respectievelijk BrabantStad en het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg en is de provincie Overijssel een bestendige partner van de Netwerkstad Twente. Voor de Stadsregio Arnhem Nijmegen geldt dat er wel nauw wordt samengewerkt, maar dat de provincie Gelderland geen deelnemer is in het netwerk. Wel zal de provincie Gelderland bijvoorbeeld begin 2007 een officiële goedkeuring hechten aan het nu in ontwikkeling zijnde Regionaal Plan van de Stadsregio Arnhem Nijmegen.

Voorzieningen

Naast de partners die deelnemen aan het net-

werk geeft ook de organisatie van het netwerk inzicht in de manier waarop het netwerk functioneert. De organisatorische voorzieningen variëren aanzienlijk: een klein en wendbaar programmabureau van provincie en 5 steden gezamenlijk in BrabantStad, tot een eigen ambtelijke organisatie met niet minder dan 22 formatieplaatsen voor de Stadsregio Arnhem Nijmegen. Nog geen specifieke voorzieningen in het Stedelijk Netwerk Zuid-Limburg, maar wel gezamenlijk overleg. En tot slot hebben ook de Regio Groningen Assen en de Netwerkstad Twente een eigen organisatie met formatieplaatsen en werkbudgetten. In de omvang van die werkbudgetten treffen wij variatie aan: van miljoenen euro's voor een eigen projectbureau met werkprogramma in de Regio Groningen-Assen tot slechts enkele lopende uitgaven in het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg.

Kortom de variatie waarin provincies en gemeenten deel uit maken van de netwerken maakt duidelijk, dat er in de netwerkvorming geen gesloten denken past, noch wat betreft deelnemers, noch wat betreft taken en evenementen voor de interne organisatie en voorzieningen. Wij hoeden ons voor de uitspraak, dat de ene manier van organiseren beter is dan de andere: elk netwerk heeft zijn eigen aard en zo ook zijn eigen bestuurlijke voorzieningen. Belangrijk is het adagium van Teisman, "...dat de complexiteit van de bestuurlijke aanpak zich moet verhouden tot de feitelijke complexiteit van het vraagstuk."³

7.2.2 Grensoverschrijdende samenwerking

Alle netwerken, zo hebben wij beschreven, hechten aan contacten over de landsgrenzen heen. De uitgebreidheid en mate van formalisering van zulke contacten varieert sterk tussen de vijf netwerken. Dat hangt direct samen met de verschillen qua ligging en vraagstukken aan de grens naargelang de fysieke en sociale kenmerken van de omgeving. Ook geven de verschillen de eigen geschiedenis van de grensoverschrijdende samenwerking per netwerk weer.

Voordat we specifiek op de grensoverschrijdende samenwerking van de netwerken ingaan, richten we onze blik op de inspanningen van de provincies op dit terrein, aangezien zij de bestuurslaag zijn met de meeste ervaring.

Provincies

De afstemming 'over de grens' in Limburg kent de langste geschiedenis en heeft op dit moment ook de zwaarste formalisering bereikt. Dat is een product van de ligging met zo'n 300 kilometer landsgrens met België en Duitsland. Die afstemming was lange tijd in hoofdzaak een aangelegenheid van de provincie Limburg met instanties met enigszins vergelijkbare taken⁴. Dat leidde tot uitwisseling van ideeën over vraagstukken en uitwisseling van plannen die aan ruimtelijke inrichting lijn gaven. Ook zijn er diverse gezamenlijke studies en verkenningen verricht, vooral in het kader van de subcommissie Zuid van de Nederlands-Duitse Commissie voor de Ruimtelijke Ordening (de NDCRO). Bij deze afstemming zorgde de provincie Limburg, lid van deze subcommissie, altijd voor het contact met VROM, de coördinator van de rijksinbreng in die NDCRO-subcommissie.

Ook de provincie Gelderland neemt actief deel aan het overleg als lid van dit NDCRO-verband. Voor deze provincie is "de grenslicging" een minder zware factor dan voor Limburg, maar als tegenspeler en belanghebbende bij het contact met de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen geeft ook Gelderland een actieve invulling aan het NDCRO-lidmaatschap. Sinds kort is ook de provincie Overijssel vertegenwoordigd in de subcommissie Zuid.

De provincies Groningen en Assen spelen een minder actieve rol in de subcommissie Noord van de NDCRO. Daar doen zich minder vraagstukken van grensoverschrijdende aard voor dan in Limburg, Gelderland en Overijssel. De provincies Brabant en Limburg nemen actief deel aan de overleggen in het kader van de Benelux en VladNed-Midden, i.e. het overleg tussen Vlaanderen en Nederland voor het middegebied van de grens tussen Nederland en België. De grensoverschrijdende planconsultatie wordt op dit moment geëvalueerd.

3. Stedelijke netwerken. Ruimtelijke ontwikkeling door het verbinden van bestuurslagen (Teisman, Nirov juli 2006).

4. Overigens kan hier worden opgemerkt dat de bestuurlijke statuur in Duitsland het provinciale niveau ver overstijgt, immers Noordrijn-Westfalen heeft 18 miljoen inwoners

Netwerken en steden

De netwerken hebben - gelet ook op de soms korte bestaansperiode - minder ervaring met grensoverschrijdende samenwerking. Desondanks worden door de netwerken momenteel verschillende initiatieven op dit vlak ontplooid. Zo gaat BrabantStad samenwerkingsrelaties met EU-regio's met vergelijkbare kansen en bedreigingen aan. De Netwerkstad Twente werkt op internationaal niveau samen in de Städtedreieck, de EUREGIO en Eurocities. In aansluiting op de Ontwikkelagenda zoekt de Regio Groningen-Assen de laatste maanden naar manieren om de grensoverschrijdende samenwerking in het kader van de Noordelijke Ontwikkelingsas verder invulling te geven. Binnen de Stadsregio Arnhem Nijmegen wordt geïnvesteerd in de samenwerking met steden in de aangrenzende Duitse deelstaat Nordrhein-Westfalen, te weten Kleve en Emmerich, maar ook Duisburg en Düsseldorf. Het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg maakt deel uit van het internationale intergemeentelijke samenwerkingsverband MHHAL (Maastricht, Hasselt, Heerlen, Aachen en Luik). Als wij de blik verleggen naar het niveau van de steden, blijken die minder grensoverschrijdende initiatieven op structurele voet te hebben ondernomen. Op kleine schaal en voor specifieke zaken, onder meer hulpverlening bij brand en calamiteiten, zijn er de nodige afspraken. Voor planning en investeren echter, of algemener: voor de aanpak van ruimtelijke en ruimtelijk-economische vraagstukken, blijken de contacten beperkter.

Internationale samenwerking: een uitdaging

Ondanks het feit dat vele partijen aangeven grensoverschrijdende samenwerking van belang te vinden en er over de grenzen heen ook daadwerkelijk veel informatie-uitwisseling plaatsvindt, stokt de samenwerking waar het gaat om de daadwerkelijke uitvoering van projecten. Daar ligt in onze optiek voor de stedelijke netwerken een uitdaging klaar. Hieronder geven wij drie gradaties aan van grensoverschrijdende samenwerking.

De minst intensieve wijze van samenwerken bestaat uit het uitwisselen van formele plannen en het geven van een reactie op die plannen. Met uitwisseling van provinciale docu-

menten is ruime ervaring opgedaan door de provincies. De netwerken kunnen volgen. Voor de uitwisseling tussen netwerken en steden daarbinnen kunnen zich variaties voordoen wat betreft de keuze of alleen meer formele documenten als plannen -in ons land ingevolge de huidige of de komende WRO- aan partners worden voorgelegd, of dat ook discussieteksten, visies en perspectieven in zulke uitwisseling worden betrokken. Wezenlijk bij grensoverschrijdende planconsultatie tussen provincies en stedelijke netwerken is dat er regie op het bereiken van draagvlak voor plannen wordt gevoerd.

Een tweede vorm van samenwerken is het herkennen van het wederzijdse belang en het regelmatig bediscussiëren van ideeën, documenten, plannen en projectbeschrijvingen met de bedoeling deze gezamenlijk aan te passen of nader in te vullen. Het gaat om gezamenlijke planvorming over de grens heen. De bestudering van vraagstukken en uitwisseling van ideeën daarover vormt de basis van de huidige overleggen van de NDCRO en de BEU. Die overleggen hebben ook bewezen, dat er voor verdieping op enkele vraagstukken kan worden aangesloten op bestaand overleg, zoals met de hoogwaterproblemen van de Maas en de Rijn in de jaren '90 is gebeurd.

Met de netwerkbenadering vanuit ons land met inbegrip van Duitse delen van zulke netwerken kan een stap worden gezet op de weg van gezamenlijke bestudering van vraagstukken en planvorming over de landsgrens heen. De benoeming van steden in Duitsland bij de netwerken in Twente en Arnhem Nijmegen legt al een basis. Limburg heeft een voorsprong: het bestaande MHHAL-verband kent een geschiedenis van studie en aanzetten voor gezamenlijke planning, over de grens met België én Duitsland heen.

Voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling zullen afspraken over vraagstukken en gezamenlijke bestudering ervan nuttig zijn. Het profijt "over de grens" kan zich verbreden: naast bedrijfsterreinen zijn zaken als woningvoorraad, infrastructuur, landbouw, natuurschap en waterbeheersing kwalitatief- en kwantitatief-gemeenschappelijk te maken. Vastlegging in plannen en uitvoering zal veelal in eigen nationale hand blijven. Een bijzonder punt is het

belang van kennis als een economische factor in de groei van netwerken. Zou de organisatie van kennis een eigen impuls aan de samenwerking over de grens betekenen? Deze extra factor van economische ontwikkeling staat in documenten van het rijk en van alle vijf netwerken beschreven. Grondige verkenning met partners over de grens van samenwerking inzake ontwikkeling en hoogwaardige toepassing van kennis ligt voor de hand.

Een derde vorm van samenwerken en de meest vergaande is het organiseren van samenwerking in termen van gezamenlijke integrale grensoverschrijdende planvorming en uitvoering van plannen en projecten. Dit zal in de praktijk pas spelen als er grote strategische belangen aan verbonden zijn. De ervaring met het bedrijfsterrein Avantis, een gezamenlijk project van Heerlen en Aken, leert, dat de bestuurlijke taakverdeling en de verschillen in wetgeving aan weerszijden van de grens de combinatie van uitvoering van projecten en gezamenlijk investeren in de weg staan. Het verdient aanbeveling, dat de Stedelijke Netwerken zich beraden of het oprichten van zelfstandige openbare lichamen als waarin het EU-Verdrag van Anholt van 1991⁵ voorziet, een oplossing kan bieden voor de moeilijkheden om twee institutionele stelsels daadwerkelijk bijeen te brengen. Er blijken in de werkelijkheid nogal wat belemmeringen te zijn om volgens het verdrag van Anholt samen te werken. Een verkenning naar de mogelijkheden om deze te beslechten is daarom zinvol.

5. Verdrag van 1991 en in werking getreden in 1993 tussen Nederland, de Bondsrepubliek en de Duitse deelstaten Nedersaksen en Noordrijn-Westfalen. Daarin staat geregeld, dat decentrale overheden een administratieve afspraak, een gemeenschappelijk orgaan of een openbaar lichaam voor intergemeentelijke of interregionale samenwerking in het leven kunnen roepen.

In "De Staat van het Bestuur 2006" van het ministerie van BZK van september 2006 wordt gewag gemaakt van discussie in 2000 over de aanleg van bedrijventerreinen in het licht van het Anholt-verdrag op grond van de ervaringen met het Grensoverschrijdende bedrijventerrein (GOB) Heerlen-Aken.

7.3 → BETROKKENHEID VAN VROM

In deel I van deze atlas gaven wij aan, dat het rijk conform de Nota Ruimte zijn inzet voor de nationale stedelijke netwerken relateert aan de mate waarin de gemeenten en provincie(s) onderling afspraken maken. In deel II van deze atlas en in de vorige paragraaf werd duidelijk, dat alle nationale stedelijke netwerken die uitdaging hebben opgepakt. Zij hebben een ambitie voor zichzelf gesteld en geven daar met ontwikkelingsagenda's en projecten invulling aan. Inmiddels zijn voor bijna alle netwerken op basis van die ontwikkelingsagenda's afspraken gemaakt met VROM over de invulling van de medeverantwoordelijkheid van VROM en de betrokkenheid van andere rijkspartijen.

Voor elk netwerk is gezocht naar de best passende ondersteuning en samenwerking. De hieronder genoemde voorbeelden geven een overzicht van verschillende manieren van samenwerking met VROM:

- Door de inzet van kennis, kunde en financiële middelen in een ontwerpatelier voor Brabantstad. Dit moet één ruimtelijke visie voor het netwerk voor de lange termijn opleveren.
- Een onderzoek in de Regio Groningen-Assen naar betrokkenheid van de markt bij de verdere ontwikkeling van het netwerk en naar de internationale positionering van het netwerk.
- Meedenken, meewerken én meebetalen aan het totstandkomen van de Ruimtelijke Ontwikkelingsagenda van Netwerkstad Twente.
- Een trekkende rol in de inmiddels vastgestelde ontwikkelagenda van Regio Groningen-Assen.
- De inzet van de adviseur gebiedsontwikkeling bij het project Klavertje 4 in Venlo en onlangs voor het bedrijventerrein Moerdijkse Hoek.

- Een financiële bijdrage in de Stadsregio Arnhem Nijmegen aan het project 'Investeren in de regio' waarbij met concrete ruimtelijke initiatieven gezocht wordt naar mogelijkheden van publiek private samenwerking.

Naast deze meer benoembare ondersteuning en samenwerking is VROM veelvuldig betrokken in het motiveren van partijen binnen de nationale stedelijke netwerken en daarnaast is VROM een sparringpartner voor de regionale overheden. Deze manieren van ondersteuning en samenwerking leveren enerzijds lessen op, bijvoorbeeld het onderzoek 'Investeren in de regio' waar de andere stedelijke netwerken hun voordeel mee kunnen doen. Anderzijds kunnen de genoemde instrumenten ook worden ingezet in de andere netwerken, zoals bijvoorbeeld het ontwerpatelier, of de inbreng van de adviseur gebiedsontwikkeling.

Naast deze ondersteunende rol van VROM is ook in de netwerken geïnvesteerd. Rechtstreeks door middel van afspraken gekoppeld aan de regionale ontwikkelingsagenda, indirect via bijdragen aan de provincie of via ISV-2 subsidies rechtstreeks aan gemeenten in het netwerk. In het geval van indirecte financiering komt slechts een deel van de middelen ten goede aan het nationale stedelijke netwerk. In het onderstaande overzicht staat aangegeven welke financiële bijdrage van VROM direct dan wel indirect en voor welke jaren aan de netwerken kan worden toegerekend. De bijgaande tabel (tabel 7.1) is samengesteld op basis van informatie uit de Uitvoeringsagenda Ruimte 2006 en bestrijkt de periode 2006-2011.

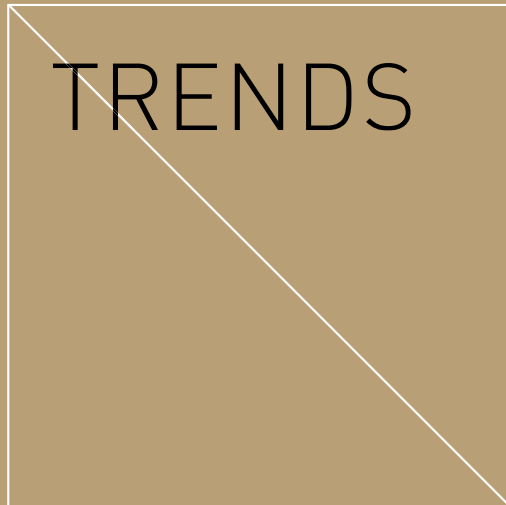
Tabel 7.1 → VROM-investeringen in de nationale stedelijke netwerken (in mln. euro's)

	totaal	ISV-2	BLS	BIRK	bodemsanering	verminderen van geluidshinder	nieuwe sleutelprojecten	overig (A2, rioolperleiding)
Regio Groningen-Assen	185	89,6	34,4	11,7	30,2	10,1		9
Netwerkstad Twente	143	49,8	17,9	22	35,8	17,7		
Stadsregio Arnhem Nijmegen	243	90	52,7	39,6	29,6	5,9	25	
Brabantstad	283	124,8	46,4	16,6	49,9	7,8	25	
Stedelijke netwerk Zuid-Limburg	190	74	9,4	nbn*	7,7	9,1		90

* nog niet bekend



DEEL III → HOOFDSTUK 8



TRENDS

In hoofdstuk zeven hebben wij de stedelijke netwerken met elkaar vergeleken, en uit die vergelijking blijkt dat de netwerken allemaal aan de slag zijn gegaan met de opgaven uit de Nota Ruimte. In Deel I hebben wij een uitstapje gemaakt naar de empirie om te laten zien dat de nationale stedelijke netwerken ook daadwerkelijk gebieden zijn waar de steden onderling veel relaties met elkaar hebben. Daarnaast is aan de hand van de ontwikkeling van de nationale stedelijke netwerken in de afgelopen 15 jaar (op gebied van inwoners, woningen en arbeidsplaatsen) gebleken dat de massa van de netwerken ook in de afgelopen 15 jaar, zij het bescheiden, is toegenomen.

Uit die beide onderdelen kan geconcludeerd worden dat het terecht is dat het rijk in de Nota Ruimte prioriteit geeft aan de nationale stedelijke netwerken en op die manier een bijdrage levert aan het versterken van de positie van deze, voor Nederland, in zowel nationaal als internationaal perspectief belangrijke gebieden. Om een dergelijke positie minimaal te behouden en indien mogelijk te versterken is het verstandig om na te denken over de lange termijn ontwikkelingen die op Nederland afkomen en de opgaven die dat met zich meebrengt. Dit kan tegelijkertijd helpen om nu de juiste investeringen doen die met die ontwikkelingen rekening houden. Het Eerste Kamerlid Lemstra heeft het kabinet hier, in zijn motie⁶, ook toe opgeroepen. Hij heeft het kabinet verzocht te komen met een integrale lange termijnvisie en lange termijn strategie voor de Randstad en de overige nationale stedelijke netwerken.

In dit hoofdstuk wordt puntsgewijs ingegaan op de algemene trends/ontwikkelingen waar de nationale stedelijke netwerken (tot 2040) mee te maken krijgen. Van deze informatie kan bij het opstellen van een integrale lange termijnvisie (conform de motie Lemstra) gebruik worden gemaakt. Er wordt gekeken naar trends en ontwikkelingen op zes beleidsterreinen: demografie, energie, klimaat, economie, ruimte en mobiliteit. Sommige van de trends zullen in de toekomst meer op het niveau van de steden opgepakt dienen te worden, andere trends zullen op het niveau van het netwerk opgepakt kunnen worden. Het is op voorhand nog niet te bepalen welke ontwikkeling op welk schaalniveau zal worden opgepakt. Dit hoofdstuk is tot stand gekomen door een analyse van een aantal verkenningen/scenario's zoals de studie Welvaart en Leefomgeving (WLO) van het Centraal Plan Bureau⁷, de Bedrijfslocatiemonitor (BLM)⁸, Effecten klimaatverandering in beeld van het Milieu en Natuur Planbureau⁹ en verschillende publicaties van het Centraal Bureau voor de Statistiek¹⁰. Ook is het onderzoek van W. Derks c.s. (Structurele bevolkingsdaling)¹¹ gebruikt.

Er wordt eerst per beleidsterrein ingegaan op de algemene trends/ontwikkelingen tot 2040 die voor Nederland als geheel gelden. Vervolgens wordt voor elke trend ingezoomd op de meer specifieke betekenis voor de netwerken.

-
6. Vergaderjaar 2005-2006, nr. 29435, D. (motie Lemstra).
 7. Welvaart en Leefomgeving (WLO), Centraal Planbureau.
 8. Milieu- en Natuurplanbureau en Ruimtelijk Planbureau, 2006.
 9. Bedrijfslocatiemonitor (BLM), Centraal Planbureau, Ministeries van EZ en VROM, 2005.
 10. Effecten van klimaatverandering in Nederland, Milieu en Natuur Planbureau, 2005.
 11. Regionale bevolkings- en allochtonenprognose 2005-2025, Centraal Bureau voor de Statistiek, Ruimtelijk Planbureau, 2006.
11. Structurele bevolkingsdaling, W. Derks c.s., 2006.

8.1 → DEMOGRAFIE

Algemeen

Bevolkingskrimp rond 2035

De bevolking van Nederland zal tot 2035 nog (licht) blijven groeien. De lichte groei manifesteert zich vooral in de Randstad, dit gaat ten koste van het aantal inwoners elders in Nederland. Vanaf 2035, of wellicht eerder als de migratie minder hoog wordt dan in de huidige prognoses (er wordt door het CBS uitgegaan van een inkomend migratiesaldo), begint voor heel Nederland als totaal de krimp van de bevolkingsomvang. Een hoger migratiesaldo levert een latere krimp op. Met andere woorden: aangezien de natuurlijke bevolkingsaanwas redelijk te voorspellen is én laag is, heeft het migratiesaldo een steeds groter wordende invloed op de omvang van de bevolkingsgroei.

Krimp beroepsbevolking rond 2011

Van 2006 tot 2011 groeit de totale beroepsbevolking in Nederland tevens nog maar met ongeveer 2%. Daarna zal de potentiële beroepsbevolking (15-64 jaar) voor heel Nederland gaan krimpen (exacte moment is ook hier mede afhankelijk van de eerder genoemde migratie). Belangrijkste reden voor de krimpende beroepsbevolking is dat in 2011 de naoorlogse geboortegolf de leeftijd van 65 jaar begint te passeren en de groep daarachter kleiner van omvang is.

In cijfers uitgedrukt:

In 2005 viel ongeveer 62 procent van de bevolking in de leeftijdscategorie 20-65 jaar, in 2025 is dit percentage gedaald naar 57 procent en in 2040 ligt dit op 53 procent. Als gevolg hiervan neemt de grijze druk (het aantal 65-plussers gedeeld door het aantal 20- tot 64-jarigen) toe van 22% in 2006 naar meer dan 40% in 2040. De sterkste krimp zullen Limburg en Groningen krijgen met een terugval van circa 6 procent.

Na 2025 is de leeftijdsgroep 50-80 jaar de grootste groep in Nederland

Na 2025 zal de groep in de leeftijd tussen de 50 en 80 jaar de grootste groep zijn in ons land. In 2005 was nog 14 procent van de bevolking 65 jaar of ouder, in 2025 is dit naar 21 procent toegenomen. In 2025 heeft Limburg naar verwach-

ting met 25 procent het grootste aandeel 65-plussers, gevolgd door Zeeland en Drenthe met 23 procent.

Het resultaat is een paddenstoelvormige bevolkingspiramide, met een steil op jonge leeftijd en een hoed op hogere leeftijden. In het beleid zal rekening moeten worden gehouden met deze groep. Naar verwachting zullen er veranderingen optreden in de woonwens, in de vraag naar zorg (meer specifieke zorg voor ouderen en mogelijke spanning rond de betaalbaarheid van de zorg), het onderwijs (minder aanbod van scholieren) en ook aan de ruimtelijke inrichting (ouderen stellen andere eisen aan hun omgeving dan jongeren).

Ontwikkelingen in de stedelijke netwerken

Voor de meeste stedelijke netwerken begint de bevolking pas na 2035 te dalen. Een uitzondering hierop is Zuid-Limburg. Deze regio is de eerste regio in Nederland met een structurele daling van het aantal inwoners, de krimp is reeds begonnen in 1997. Weliswaar was de natuurlijke aanwas pas vanaf 1999 kleiner dan nul, maar als gevolg van een uitgaand, dus negatief, migratiesaldo is de bevolkingsdaling hier een paar jaar eerder reeds begonnen. In Groningen-Assen als netwerk gezien begint de totale bevolking ook pas na 2035 te dalen, tot die tijd echter is er nog een groei in en rond Groningen en mogelijk reeds een kleine krimp (na 2011) in en rond Assen. De netwerken die het eerst met krimp te maken krijgen, zijn ook de netwerken waar de vergrijzing het eerst zal gaan spelen.

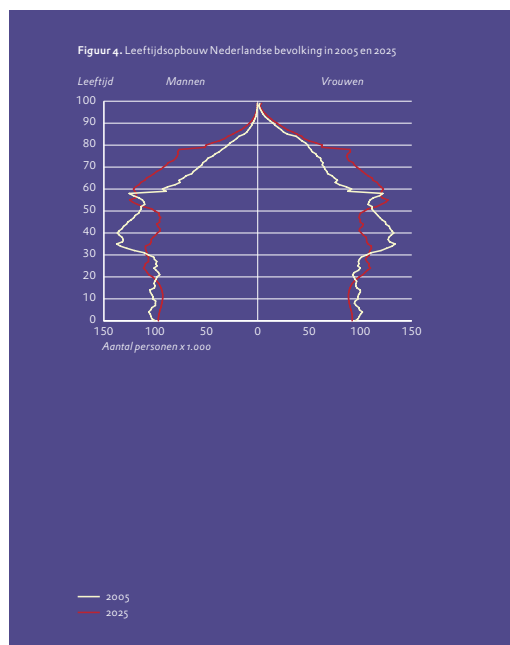
De afname van de beroepsbevolking na 2011 zal met een gelijkblijvende vraag naar werknemers leiden tot spanningen op de arbeidsmarkt. De verwachting is dat dit zich vooral in de Stadsregio Arnhem-Nijmegen en Brabant-Stad zal voordoen.

8.2 → KLIMAAT

Algemeen

Het klimaat wordt extremer

Het klimaat zal de komende decennia extremer worden. Extreem warme en droge zomers worden afgewisseld met lange natte periodes. Indien geen maatregelen worden genomen zal



Bron: CBS/RPB (Regionale bevolkings- en allochtonenprognose 2005-2025, pagina 17)

de kans op overstromingen en wateroverlast toenemen. Rivieren als de Rijn (+3 tot +10%) en de Maas (+5 tot +20%) moeten meer water afvoeren. De in de PKB Ruimte voor de Rivier opgenomen projecten en maatregelen beschermen Nederland tot 2015. In de PKB is reeds aangegeven dat na 2015 verdere maatregelen nodig zijn om de overstromingskansen in het rivierengebied te verkleinen. Daarnaast stijgt de zeespiegel en treedt er vaker extreme neerslag op. Het laaggelegen westen van Nederland, dat het dichtstbevolkt is en in de komende jaren nog het meeste zal verstedelijken, is het gebied dat het meest kwetsbaar is voor de gevolgen van zowel de stijging van de zeespiegel, de toegenomen neerslag als de stijging van de rivierafvoeren.

Problemen door droogte

Door hogere frequentie van droge jaren en lage rivierafvoeren, zullen koelwaterproblemen en scheepvaartbeperkingen toe kunnen nemen. Dit wordt versterkt door grotere watervraag in droge perioden. Zoutindringing met name vanaf zee in droge perioden, een hoger zoutgehalte van het oppervlaktewater bij inlaatpunten voor drinkwatervoorziening en hogere temperaturen komen vaker voor.

Veel van de bebouwing in Nederland is niet bestand tegen de hoge temperaturen

Een groot deel van de bedrijven en woningen in Nederland zijn niet voldoende klimaatbestendig. Ze bestaan bijvoorbeeld uit te veel glas of hebben een onvoldoende isolatie waardoor de warmte blijft hangen. De warmte blijft ook nog eens extra in de steden hangen.

Stress op de natuur

Klimaatverandering geeft extra stress op de natuur, die al onder druk staat door vermessing, verdroging, verlies en versnippering van het leefgebied. Het tempo van de temperatuurstijging is voor veel planten en dieren waarschijnlijk te hoog om zich te kunnen aanpassen of te kunnen verhuizen. Algemene soorten zullen zich waarschijnlijk uitbreiden, gevoelige soorten hebben een extra grote kans op uitsterven of verdwijnen uit onze klimaatzone.

Ontwikkelingen in de stedelijke netwerken

De waterproblemen veroorzaakt door de hoge

waterstand van rivieren (gevaar van overstroming) zullen vooral plaatsvinden in de netwerken waar de Maas, Rijn en/of Waal door stroomt, dit zijn BrabantStad, Zuid-Limburg en Arnhem-Nijmegen. In Zuid-Limburg zal de afwisseling tussen lange droogtes en lange hevige regendagen kunnen leiden tot erosie. In het algemeen geldt daarnaast voor het stedelijk gebied binnen de stedelijke netwerken het punt van regenwaterafvoer enerzijds en het blijven van hangen van warmte anderzijds. De steden staan steeds vaker onder water als neerslagpieken hoger worden. Deze twee punten kunnen mogelijk gevolgen hebben in de sfeer van een groene opgave voor de steden.

8.3 → ENERGIE

Algemeen

Vraag naar energie blijft groeien

Door groei van de bevolking tot 2035 en de groei van het inkomen per hoofd blijft de vraag naar energie de komende jaren toenemen. Met name voor warmte en voor koeling. De groei van het elektriciteitsgebruik per hoofd neemt wel af. Belangrijkste reden hiervoor is de relatieve ontkoppeling tussen productie en consumptie aan de ene en het energieverbruik aan de andere kant. Dit komt met name door efficiënter energiegebruik en doordat er in de Nederlandse economie meer gebruik wordt gemaakt van diensten die minder energie kosten. De verwachting is dat energievraag na 2035 door een daling van de bevolkingsomvang af zal nemen.

Energie en ruimte

Er is slechts een beperkte relatie tussen energiegebruik en ruimtebehoefte voor energievoorziening in Nederland. Wel vereist een toekomstige aanvoer van vloeibaar aardgas (LNG) een ruimtelijke reservering voor veiligheidscontouren rondom de haveninfrastructuur en transportleidingen. Ook faciliteiten voor aardgasopslag vragen een beperkte ruimtelijke reservering. Windturbines (en in beperkte mate ook hoogspanningsleidingen) hebben wel invloed op het ruimtegebruik. De visuele impact, veiligheidscontouren en geluidhinder kunnen gebruikbeperkingen opleveren voor de omgeving.

Ontwikkelingen in de stedelijke netwerken

De stedelijke netwerken hebben geen directe rol in het aanleggen van nieuwe infrastructuur voor energievoorziening. Deze nieuwe energiebronnen en bijbehorende infrastructuur zullen wel effecten hebben op het gebruik van de ruimte. In die zin is het volgen van de ontwikkelingen en daar eventueel op inspelen ook op netwerkniveau een logische gedachte.

8.4 → ECONOMISCHE ONTWIKKELINGEN

Algemeen

Mondialisering van de economie

Door de toenemende mondialisering en de Europese (markt-)integratie verandert ook de economische structuur van Nederland. Relaties tussen sectoren en actoren veranderen en nabijheid is niet langer vanzelfsprekend. Door nieuwe spelers op de wereldmarkt, zoals China, India of Brazilië maar ook Oost-Europa, wordt de industriële (laagwaardige) productie steeds meer naar deze landen verplaatst. Ook is een trend waarneembaar van dienstverleningsactiviteiten en R&D die naar buiten de EU verplaatst worden. De grote vraag die hieruit voortvloeit is welke activiteiten hier blijven en welke sectoren kansrijk zijn in de toekomst.

Aangezien Europa door de verdergaande Europese regelgeving steeds meer één level playing field wordt, worden de 'zachte vestigingsfactoren' voor zowel Nederlandse als buitenlandse bedrijven steeds meer van belang. Zachte vestigingsfactoren zijn factoren die onder 'quality of life' vallen: een prettige leefomgeving, voldoende aanbod van (culturele) voorzieningen, een prettige sfeer, voldoende en betaalbare woningen, een gezonde groene leefomgeving. Daarnaast blijven de hardere vestigingsfactoren zoals ruimte voor uitbreiding, bereikbaarheid, vestigingskosten, gekwalificeerd personeel en belastingklimaat uiteraard een rol spelen.

Nederlandse economie wordt steeds meer een diensten-economie

Verdere verdienstelijking van de economie (de dienstensector is de snelst groeiende sector) verandert tevens het karakter van het bedrijven-

Tabel 8.1 → Toename van de ruimtevrage voor bedrijventerreinen en kantoren

Stedelijk netwerk	Bedrijventerreinen (vraag in hectare)		Kantoren (vraag * 1.000 m ²)	
	Tot 2020	2020-2040	Tot 2020	2020-2040
BrabantStad	550 tot 2940	-1.550 tot 320	1.440 tot 3.000	-390 tot 830
Regio Groningen-Assen	340 tot 910	-310 tot 160	230 tot 510	-110 tot 160
Netwerkstad Twente	190 tot 830	-310 tot 300	170 tot 430	-80 tot 140
Stadsregio Arnhem Nijmegen	90 tot 520	-250 tot 90	340 tot 790	-140 tot 230
Limburg	380 tot 1.500	-1.040 tot -200	120 tot 530	-240 tot 80

terrein en de aard van de externe effecten. Door 'verkantoring' verbetert de uitstraling (uiterlijk en aanzien) en nemen milieुरisico's af, maar met de groei van het aantal werkers neemt de verkeersdruk toe. Door verdienstelijking is per werknemer minder grond nodig, omdat kantoorwerkzaamheden compacter en meer in hoogbouw plaatsvinden.

Vraag naar bedrijventerreinen en kantoorlocaties zal gaan dalen

De groei van het aantal bedrijventerreinen is op langere termijn lager dan in de afgelopen jaren en herstructurering wordt steeds belangrijker. Tot 2020 neemt de vraag naar ruimte op bedrijventerreinen nog toe, tussen de 10 en 35 procent in vergelijking met het areaal in 2002. Na 2020 zal de vraag door de eerder beschreven 'krimp' van de bevolking en de beroepsbevolking gaan dalen, om uiteindelijk zelfs negatief te gaan worden (overschot). Het relatieve zwaartepunt van de ruimtevrage verschuift van de Randstad naar de Overgangszone (de provincies Noord-Brabant, Flevoland en Gelderland).

De overheden zullen moeten gaan anticiperen op een omslag van de terreinuitgifte die zich op langere termijn voor gaat doen. Omdat de planning en aanleg van bedrijventerreinen en kantoorlocaties doorgaans een lange doorlooptijd vergen, is het zinvol nu al na te denken over locaties en inrichtingsvarianten die bij een teruglopende of veranderende ruimtevrage zonder veel maatschappelijke kosten een andere functie kunnen krijgen.

Ontwikkelingen in de stedelijke netwerken

Van de bovenstaande trends zijn hieronder de mogelijke gevolgen voor de netwerken aangegeven. In de Bedrijfslocatiemonitor (BLM)

wordt per COROP-gebied gekeken naar de vraag naar bedrijventerreinen en kantoren in vier scenario's¹². In onderstaande tabel is per stedelijk netwerk de vraag naar bedrijventerreinen en kantoren weergegeven (in een bandbreedte van maximum en minimum variant) tot 2020 en van 2020-2040.

Tot 2020 is de vraag naar bedrijventerreinen het grootst in BrabantStad en Limburg. Na 2020 is er in Limburg een negatieve vraag (dus overschot) en is er in Arnhem-Nijmegen een minimale vraag naar nieuwe bedrijventerreinen. Wat betreft de vraag naar kantoren is deze in BrabantStad tot 2020 veruit het grootst, gevolgd door Arnhem-Nijmegen. Na 2020 is opvallend dat BrabantStad de grootste bandbreedte qua vraag heeft: de laagste en hoogste vraag. Het is aan de stedelijke netwerken om, met het oog op de internationale poot, scherp op het netvlies te hebben wat de sterke punten van de regio zijn, wat de internationale bedrijven belangrijk vinden voor een nieuwe (internationale) vestigingslocatie.

8.5 → RUIMTELIJKE TRENDS

Algemeen

Geleidelijke uitschuif van stad naar regio's in de afgelopen - en komende decennia

De bevolking en werkgelegenheid hebben zich de afgelopen decennia geleidelijk uitgespreid vanuit de stad en stadskernen naar de buitenwijken en verder. Dit proces zal ook de komende decennia blijven doorgaan. De belangrijkste oorzaak is de inkomensstijging, waardoor een grotere vraag ontstaat naar een comfortabele woning en een dito woonomgeving. Als het autobezit toeneemt, en de bereikbaarheid gelijk

blijft, kunnen mensen op grotere afstand van hun werk wonen. Op den duur worden deze nieuwe woonsteden vaak zelf kernen van werkgelegenheids-groei. De metropool blijft echter het economisch belangrijkste gebied, maar de economische dominantie hiervan neemt af.

Veranderende woningvraag en woonwensen

Europees migratiebeleid en immigratie bepalen in belangrijke mate de groei van de bevolking en zijn zo de belangrijkste factoren achter de ontwikkeling van de woningvraag. Bij een terughoudend migratiebeleid neemt de woningvraag af en het ruimtebeslag voor woningbouw stabiliseert dan binnen 10-20 jaar. De woningvraag wordt verder versterkt door verdergaande individualisering in combinatie met inkomensgroei. Tot slot veranderen de woonwensen als gevolg van de vergrijzing.

Schaalvergroting in de landbouw verandert aanzicht platteland

Liberalisering van het landbouwbeleid door afbouw van landbouwsteun en van protectie zal leiden tot minder, maar wel grotere bedrijven, met grootschalige bedrijfsgebouwen en meer glastuinbouw. Ook zullen de oprukkende stadsranden de openheid van het platteland verminderen. Ook de rest van het landelijk gebied zal door nieuwe recreatieve voorzieningen en agrarische nevenactiviteiten steeds meer worden bezocht door stedelingen.

12. De Bedrijfslocatiemonitor (CBP, Ministeries van EZ en VROM, 2005) gaat uit van vier toekomstscenario's: Stong Europe, Transatlantic Market, Regional Communities (laagste groeiscenario) en Global Economy (hoogste groeiscenario).

Ruimte voor natuur neemt toe

Het areaal natuur groeit doordat de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) gerealiseerd wordt en groene recreatiegebieden worden aangelegd. Vanwege de aanleg van de EHS komt zelfs meer dan de helft van de ruimtevraag tot 2020 voor rekening van de natuur. De kwaliteit van deze natuur en van het landschap dat zo ontstaat, hangt vooral af van de ruimtelijke inrichting.

Ontwikkelingen in de stedelijke netwerken

Zowel de trends op het gebied van wonen (woningvraag en woonwensen), als op het gebied van natuur hebben effect op de steden en hun directe omgeving in de stedelijke netwerken. Het lijkt zinvol om op netwerk niveau reeds te anticiperen op de effecten die deze trends zullen hebben op de fysieke leefomgeving.

8.6 → MOBILITEIT**Algemeen****Mobiliteitsontwikkelingen**

- De mobiliteitsvraag zal de komende jaren blijven groeien, maar deze groei zal na 2020 in meer of mindere mate afvlakken. Dit is in de eerste plaats het gevolg van ontwikkelingen in de bevolking: de verandering van de bevolkingssamenstelling (vergrijzing) en de lagere bevolkingsgroei. Daarnaast treden verzadigingsverschijnselen op bij het reizen per auto en trein, onder meer omdat de bekende vervoersystemen niet meer zo veel sneller worden als in de afgelopen decennia het geval is geweest. In combinatie met een verdergaand bouwprogramma voor infrastructuur stabiliseert vervolgens de congestie en zou deze zelfs af kunnen nemen, behalve als én de bevolking én de economie sterk door zou groeien.
- Het aandeel van de auto in de personenmobiliteit neemt nog meer toe. De groei van de vraag naar openbaar vervoer concentreert zich op het woon-werk verkeer in de spits. Buiten de spits zal nauwelijks sprake zijn van groei in het openbaar vervoer.
- Bij een sterke ontwikkeling van de internationale handel kan het goederenvervoer verdubbelen. Hierbij speelt het containertransport een doorslaggevende rol.

Ontwikkelingen in de stedelijke netwerken

De stedelijke netwerken hebben in lijn met de uitgangspunten uit de Nota Mobiliteit en de afspraken uit het Nationaal Mobiliteitsberaad een Netwerkanalyse opgesteld voor het stedelijk netwerk. In de Netwerkanalyse is een analyse gemaakt van de knelpunten en kansen op het gebied van verkeer en vervoer. Er is gekeken naar verkeer en vervoer over het gehele netwerk, op zowel de rijks-, provinciale als gemeentelijk infrastructuur, met als planhorizon 2020. Dit heeft voor alle netwerken geleid tot een multimodaal maatregelenpakket tot en met het jaar 2020. Voor de uitvoering hiervan maken regio en rijk (Ministerie van VenW) gezamenlijk meerjarige afspraken met regionale partijen.

In veel netwerken neemt het aantal voertuigverliesuren (auto) tot 2020 sterk toe. Dit zorgt voor een langere reistijd per auto. De autobereikbaarheid neemt vooral af direct in en rond de grote steden (in- en uitvalwegen en de rondwegen) en naar de bedrijventerreinen / economische toplocaties rond deze steden. Daar wordt soms de capaciteit van het hoofdwegenet bereikt en ontstaan knelverbindingen.

Het openbaar vervoer is in principe slecht concurrerbaar te maken met de auto, de auto blijft een toepositie innemen. Met een toenemende congestie op de autowegen en als gevolg daarvan een langere reisduur per auto, is openbaar vervoer mogelijk kansrijk. Er moet dan wel sprake zijn van sterk groeiende en gebundelde relaties die qua reistijd kunnen concurreren met de auto. Het openbaar vervoer moet dan geen hinder ondervinden van de congestie op de weg, er zal dus sprake moeten zijn van vervoer over water, per spoor of via vrijliggende (HOV-) assen. Tevens is het van belang om goede overstappunten (P+R) te ontwikkelen.

8.7 → CONCLUSIE

In eerdere hoofdstukken hebben wij reeds aangegeven dat de stedelijke netwerken binnen ons land een sterke positie hebben, zowel nationaal als internationaal gezien. Om deze positie minimaal te kunnen behouden en mogelijk

te versterken, is het raadzaam dat zij inspelen op de toekomstige ontwikkelingen die hierboven geschetst zijn. Processen in de ruimtelijke ordening gaan langzaam, de periode tussen planvorming en daadwerkelijke realisatie kan oplopen tot 10 jaar of meer. Het strekt daarom tot aanbeveling om nu reeds na te denken over hoe de trends en ontwikkelingen in het beleid kunnen worden opgenomen. Binnen de netwerken dient dan de keuze gemaakt te worden of bepaalde ontwikkelingen door de steden of door het netwerk als geheel opgepakt zullen gaan worden. Daarbij dient er tegelijkertijd zorg voor te worden gedragen dat de huidige investeringen passen bij de lange termijn beelden.



DEEL III → HOOFDSTUK 9



VERVOLG

Op basis van de trends, de empirische onderzoeken (beschreven in deel I), specifiek geënt op de Nederlandse situatie, en de vergelijking tussen de nationale stedelijke netwerken kunnen verschillende observaties worden gemaakt. Dit is vergelijkbaar met de theoretische noties uit Deel I, waar stedelijke netwerken zijn neergezet als grenzeloos, schaalloos en zonder eenduidige vaste kern. In dit laatste hoofdstuk van de atlas worden de belangrijkste conclusies getrokken die de basis vormen voor de verdere ontwikkelingen van de nationale stedelijke netwerken. Dit vergt zowel inzet van de netwerken zelf als van het rijk. Eerst worden algemene noties gegeven aan de hand van Deel I, Deel II en de vergelijking in hoofdstuk 7. Daarna worden kort de trends uit hoofdstuk 8 herhaald. Aan de hand van deze beide punten, worden de onderzoeks- en de beleidsagenda voor de komende tijd geschetst.

9.1 → OBSERVATIES EN TRENDS

Het is mogelijk om verschillende algemene noties te herleiden die gelden voor alle nationale stedelijke netwerken:

- Er kan worden geconcludeerd dat elk in Deel II beschreven netwerk uniek is, anders georganiseerd is en een andere combinatie van de opgaven uit de Nota Ruimte op netwerk-niveau oppakt.
- Niet alle processen spelen zich af op het schaalniveau van het netwerk. En daarmee kent elk vraagstuk een andere schaal waarop het behandeld moet worden. Als gevolg daarvan moet met andere partijen worden samengewerkt om tot een oplossing te komen. Dit vergt van bestuurders dat ze schakelen tussen de schaalniveaus (multi-level governance). Dit heeft als consequentie dat rijk en regio nu en in de toekomst steeds moeten bepalen welke opgave het best op welk schaalniveau kan worden opgepakt. In de Nota Ruimte is netwerkvorming onderkent, maar dit betekent niet dat stedelijke netwerken leidend moeten zijn voor alle ruimtelijke ontwikkelingen. Dit sluit aan bij het denken over de stedelijke netwerken in de Nota Ruimte. Het idee van stedelijke netwerken is namelijk dat problemen niet meer aan een enkele plaats zijn gebonden, maar moeten worden aangepakt op het niveau waar op ze spelen (zie ook Nota Ruimte paragraaf 2.2.2.1).
- Er is sprake van stedelijke netwerkvorming in Nederland, maar tegelijkertijd blijft de centrale stad belangrijk. In de stedelijke netwerken gaat het om de relaties tussen verschillende plaatsen in een netwerk, waarbij meer relaties zich logischerwijs afspelen van of naar grote steden dan naar kleine dorpen. Er wonen daar simpelweg meer mensen, er is meer werk en er zijn meer voorzieningen. In de Nota Ruimte (zie ook Nota Ruimte paragraaf 2.2.3.4) wordt dan ook gesteld dat in de nationale stedelijke netwerken centrumvorming essentieel is. Door bij centrumvorming invulling te geven aan bereikbaarheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid kan een bijdrage worden geleverd aan de kracht van de stad en daarmee van het stedelijk netwerk.

Aandachtspunt	Observaties
Economie	<ul style="list-style-type: none"> • Het verbeteren van de interne en externe bereikbaarheid is bij alle netwerken een vast punt. • Vaak zijn de voorzieningen voor toplocaties op netwerkniveau geregeld, terwijl voor het plannen van reguliere bedrijventerreinen vooral de gemeenten aan zet zijn. • Herstructurering richt zich op dit moment met name op de stationsomgeving. • Elk van de netwerken bouwt aan een imago van een stevige verbinding tussen bijzondere bedrijven en de kenniseconomie.
Sociaal	<ul style="list-style-type: none"> • Niet alle stedelijke netwerken besteden als netwerk aandacht aan wonen. Waar dit wel het geval is, hebben de ontwikkelingsagenda's vooral aandacht besteed aan hoogwaardige woonmilieus • Alle netwerken zien in dat naast woningbouw ook de daarbij horende voorzieningen van belang zijn, maar dit heeft nog niet altijd geresulteerd in concreet uitgewerkte plannen.
Ecologie	<ul style="list-style-type: none"> • Waar het gaat om grote groenstructuren tussen de steden of om de omgang met de nationale landschappen, blijken alle netwerken hieraan aandacht te geven. • De blauwe opgaven krijgen op netwerkniveau minder attentie.
Bestuurlijke structuur	<ul style="list-style-type: none"> • De bestuurlijk-organisatorische vormgeving vormt een eigen dimensie van variatie tussen de netwerken. • Samenwerking is sterker naarmate de partners in de netwerken extern draagvlak weten te scheppen met onder meer buurgemeenten en provincies. • De netwerken zitten in verschillende fasen van ontwikkeling. • Alle netwerken hechten waarde aan samenwerking over de landsgrenzen heen, maar uitvoering van concrete projecten blijft lastig.
Trend	Omschrijving en mogelijke gevolgen voor de stedelijke netwerken
Demografie	<ul style="list-style-type: none"> • Bevolking in Nederland gaat dalen na 2035. • In Stedelijk Netwerk Zuid-Limburg speelt dit al sinds 1997. • Krimp gaat samen met vergrijzing. • Beroepsbevolking gaat rond 2011 dalen, mogelijke spanningen op de arbeidsmarkt in vooral het westen van Nederland.
Klimaat	<ul style="list-style-type: none"> • Waterproblemen veroorzaakt door hoge waterstand in rivieren. • Door extremen in klimaat afwisselend droogte en lange hevige regendagen met afvoerproblemen en het blijven hangen van warmte in de steden.
Energie	<ul style="list-style-type: none"> • Groei van de vraag naar energie tot 2035. • Nieuwe energiebronnen en bijbehorende infrastructuur zullen effect hebben op het gebruik van de ruimte en hierop inspelen op netwerkniveau is logisch.
Economische ontwikkelingen	<ul style="list-style-type: none"> • Verdere Brusselse regelgeving zorgt voor een sterker level playing field in de EU, belang van 'zachte vestigingsfactoren' zoals prettige leefomgeving neemt toe. • Vraag naar bedrijventerreinen en kantoorlocaties vlakt af na 2020. • Tot 2020 grootste vraag naar bedrijventerreinen in BrabantStad en Limburg. Daarna overschot in Limburg. • Grootste vraag naar kantoren tot 2020 in BrabantStad.
Ruimtelijke trends	<ul style="list-style-type: none"> • Geleidelijke verspreiding van wonen en werken vanuit de stad op de omgeving gaat door. • Schaalvergroting landbouw en medegebruik door de stedeling veranderen aanzicht van het landelijk gebied.
Mobiliteit	<ul style="list-style-type: none"> • Mobiliteitsvraag stabiliseert na 2020. • Tot 2020 neemt de bereikbaarheid vooral in en rond de steden af, evenals voor bedrijventerreinen / economische toplocaties rond die steden. • Op het gebied van openbaar vervoer liggen er kansen waar het gaat om gebundelde stromen.

- VROM geeft op verschillende manieren invulling aan de medeverantwoordelijkheid. Aan de ene kant via inzet van kennis en kunde, ondersteuning en samenwerking, aan de andere kant via financiering van concrete projecten in de stedelijke netwerken.

In hoofdstuk 7 zijn de nationale stedelijke netwerken met elkaar vergeleken aan de hand van de aandachtspunten economie, sociaal en ecologie. Ook is de bestuurlijke structuur van de netwerken naast elkaar gezet. Hieronder zijn de opvallende punten samengevat in één tabel.

Voor het beantwoorden van de motie Lemstra is een eerste overzicht gegeven van de te verwachte trends zoals die door de gezamenlijke planbureaus zijn opgenomen in de studie 'Welvaart en Leefomgeving'. Zes trends die de meeste impact zullen hebben op de netwerken zijn in hoofdstuk 8 behandeld. In de tabel links staan deze trends kort samengevat.

9.2 → AGENDAVORMING

Op basis van de gesignaleerde trends, de vergelijking van de netwerken en de empirische onderbouwing van de stedelijke netwerken, kan een 'agenda' worden gemaakt voor de komende jaren met betrekking tot de stedelijke netwerken in Nederland. Enerzijds is er meer onderzoek nodig naar het functioneren van stedelijke netwerken, anderzijds kan er een beleidsmatige agenda worden opgesteld.

Onderzoeksagenda

- Er is verdere onderbouwing van empirische netwerkvorming nodig. Op basis van twee onderzoeken zijn uitspraken gedaan over de ruimtelijke werking van netwerken in Nederland. De Balans Ruimtelijke kwaliteit 2001 kijkt slechts grof naar dit onderwerp en het RPB gaat diep in op één bepaald deelaspect. Daarom is verder onderzoek nodig, naar bijvoorbeeld de woon-werk relaties op het niveau van stedelijke netwerken. Er is gesteld dat niet alles zich afspeelt op het niveau van de stedelijke netwerken. Het is dan goed om te weten wat zich precies op dit schaalniveau afspeelt, om hierop specifiek beleid te kunnen voeren binnen de stedelijke netwerken.

- Door de netwerken zijn verschillende economische sterkten genoemd waarop zij willen excelleren. Het is interessant om te zien, of dit het juiste schaalniveau is en of de genoemde clusters werkelijk bijdragen aan de internationale concurrentiepositie van Nederland.
- Tot slot participeert VROM in de 'community of practice' van Habiforum en het Nirov. Zij hebben een onderzoeksprogramma met als doel dat de stedelijke netwerken van elkaar leren. Thema's zijn de economische concurrentiekracht, vermenging van stedelijke en landelijke landschappen, de samenhang tussen stedelijkheid en infrastructuur en vormen van bestuurlijke lichtheid. Mogelijk kan VROM hier in de toekomst aandacht vragen voor de kansen van ondergrondse ordening, waarvoor momenteel een actieprogramma wordt opgesteld.

Beleidsagenda

1. Langetermijnopgave. Voor de vijf stedelijke netwerken buiten de Randstad zal het rijk samen met de regio, conform de vraag van de Eerste Kamermotie Lemstra, de langetermijnontwikkelingen identificeren en gezamenlijk met de netwerken nagaan wat de bijbehorende opgaven en langetermijnstrategie zouden kunnen zijn.
2. VROM zal haar expertise investeringen en coördinerende rol primair richten op gebiedsontwikkelingsprojecten binnen de nationale stedelijke netwerken of in projecten in de invloedssfeer van die netwerken.
3. Daarbij hoort ook de afstemming en coördinatie van de 1 miljard euro uitvoeringsgeld Nota Ruimte. Het rijk richt zich daarbij op integrale gebiedsontwikkelingsprojecten. Voor vaststelling van de projecten die in aanmerking kunnen komen voor besteding voor een bijdrage heeft het rijk onlangs een procedure vastgesteld¹³.
4. Verdere invulling en aanscherping van de ontwikkelingsagenda's, met name op gebied van:
 - de internationale dimensie en het gezamenlijk inzicht krijgen in de kansen die op dat vlak mogelijk zijn;
 - Aandacht blijven houden en vragen voor de spanning tussen groen/blauw en verstedelijking;

- Inzicht krijgen in het schaalniveau waar de herstructureringsopgave voor bedrijventereinen wel wordt opgepakt en/of daar op netwerkkniveau meer aandacht voor vragen.

13. Kern van deze procedure is dat het rijk de regio voert over welke projecten in aanmerking kunnen komen voor een rijksbijdrage. Belangrijkste criterium is uiteraard dat een project bijdraagt aan de ruimtelijke hoofdstructuur of daaraan volgens de nota Ruimte gelijk gestelde gebieden. Het moet gaan om integrale gebiedsontwikkelingsprojecten met een bovenlokale betekenis. Het rijk bepaalt nut en noodzaak van de projecten. Het motto hierbij is "centraal wat moet". Het betreft dan ook projecten die zonder (financiële) inzet van het Rijk niet van de grond komen. Daarnaast dienen de projecten een positieve KBA (kosten-batenanalyse) te hebben en FES-waardig te zijn.

COLOFON

Titel:

Atlas Nationale Stedelijke Netwerken

In opdracht van:

Ministerie van VROM, Directoraat Generaal Ruimte, 2006

Samengesteld door:

Projectgroep nationale stedelijke netwerken

Deel 2 is mede gebaseerd op onderstaande documenten:

BrabantStad: Programma BrabantStad 2004-2008, Netwerkanalyse BrabantStad,
Regio Groningen-Assen: Regiovisie Groningen-Assen 2030, Ontwikkelagenda Groningen-Assen,
Stadsregio Arnhem Nijmegen: Regionaal Plan 2005 – 2020 Stadsregio Arnhem Nijmegen. Regionaal Ontwikkelingsprogramma,
Stedelijk netwerk Zuid-Limburg: Visiedocument Tripool Zuid-Limburg, Van position paper naar Operationeel programma, het strategische programma economie Tripool Zuid-Limburg, ontwikkelingsagenda van het rijk ten aanzien van het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg,
Twente: Ruimtelijke Ontwikkelingsagenda Netwerkstad Twente

Verantwoording:

De totstandkoming van deze atlas is mede mogelijk geworden door de inspanning van velen, zeker ook uit de nationale stedelijke netwerken. Er is zo zorgvuldig mogelijk gebruik gemaakt van de aangereikte documenten en commentaren op concepten. Wat de verantwoordelijkheid betreft, alleen het Directoraat Generaal Ruimte is aanspreekbaar op eventuele onjuistheden in de atlas.

Kartografie:

VROM / DGR / GEO

© De auteursrechten en databankenrechten zijn voorbehouden aan de Topografische Dienst Kadaster, Emmen, 2006

Fotografie:

BrabantStad, Gemeente Heerlen, Netwerkstad Twente, Regio Groningen-Assen, Stadsregio Arnhem Nijmegen, Waterschap Roer en Overmaas, Rob Poelenjee, Luuk van der Lee, Erik van Hoogstraten

Oplage:

700 exemplaren

Publicatie van:

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
Directoraat Generaal Ruimte
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag