

Samenwerken in de Eurodelta

Kansen voor de positieversterking
van Nederland, België en Duitsland
in het economisch kerngebied van
continentaal Noordwest Europa

Uitgave

Raad voor Verkeer en Waterstaat
Jan van Nassastraat 125
2596 BS Den Haag
Postbus 90653, 2509 LR Den Haag
Telefoon 070 351 96 25
Telefax (070) 351 9626
E-mail secretariaat@raadvenw.nl
www.raadvenw.nl

Datum

20 december 2005

Signaleringsadvies aan de ministers van Verkeer en
Waterstaat, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en
Milieu, en Economische Zaken

Voorwoord

Voor U ligt een advies van de Raad voor Verkeer en Waterstaat dat in tenminste in de volgende opzichten 'anders' is dan de adviezen die de Raad doorgaans uitbrengt.

Het advies heeft uitdrukkelijk een internationale oriëntatie: de Raad propageert brede euregionale samenwerking tussen Nederland, België, en Duitsland, in een gebied met een zeer grote economische verwevenheid, dat in dit advies als werktitel de naam "Eurodelta" heeft meegekregen.

Het advies overstijgt de beleids- en werkterreinen van 'verkeer en waterstaat': de Raad propageert voor het Eurodeltagebied een nauwe samenhang tussen beleid en uitvoeringsactiviteiten op terreinen als economische ontwikkeling, ruimtelijke inrichting, aanleg/onderhoud van infrastructures, verkeer, vervoer, logistiek.

Het advies richt zich niet zozeer op het analyseren en oplossen van problemen en knelpunten, het vraagt primair aandacht voor het actief in kaart brengen en benutten van kansen en uitdagingen.

Het advies heeft nog een verkennend karakter, en baseert zich voor bepaalde aspecten nog op 'werkhypothesen', eerder dan op harde conclusies uit bestaand beleidsonderzoek of eigen onderzoek door de Raad.

Het advies wijst vooral op mogelijke richtingen van actie en heeft geen pretentie van volledigheid; het is de Raad eigenlijk in geen enkel eerder adviestraject overkomen dat in ieder volgend gesprek steeds weer nieuwe informatie op tafel komt, die tot dusver niet in beeld was. Iedere gesprekspartner blijkt een of enkele stukjes van de Eurodelta-puzzel te kennen, maar het ontbreekt aan geaggregeerde informatie die in bredere kring gedeeld wordt.

Tegen deze achtergrond heeft de Raad er voor gekozen om dit advies de benaming "signaleringsadvies" mee te geven.

Ten slotte: bij het bespreken van het conceptadvies in diverse kringen is het de Raad opgevallen dat er zeer uiteenlopend gereageerd wordt op de invalshoek die de Raad heeft gekozen en op de richtingen voor actie die de Raad in dit advies voorstaat. Die reacties lopen uiteen van zeer positief tot zeer negatief. Het onderwerp dat in dit advies centraal staat, blijkt dus op z'n minst controversieel.

Mede daarom richt de Raad zich in zijn aanbevelingen vooral tot "wie zich aangesproken voelt" om tot actie over te gaan, om de eventuele kansen te benutten die bredere euregionale samenwerking tussen Nederland, België en Duitsland zou kunnen bieden.

RAAD VOOR VERKEER EN WATERSTAAT

Mr.F.de Zeeuw
voorzitter

Samenvatting	7
1 Inleiding	13
2 Afbakening van het onderzoeksgebied: een werkhypothese	15
3 Samenhang en verwevenheid: maar hoe precies?	19
3.1 De ontwikkelingen in de voorbije 50 jaar	19
3.2 Regiobenaderingen en ruimtelijke economie	20
3.3 Cijfers	20
3.4 Algemene bronnen	21
3.5 Specifiek onderzoek in opdracht van de Raad	21
3.6 Beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de cijfers	25
4 De grensgebieden: patroonveranderingen, kansen en knelpunten	27
4.1 Patroonveranderingen	27
4.2 Samenwerkingsinitiatieven: kansen en knelpunten	27
4.3 Waarneembare patroonveranderingen in de grensregio's	29
5 Bestuurlijke incongruentie en de grote grensoverschrijdende dossiers	31
5.1 Bestuurlijke incongruentie	31
5.2 De grote grensoverschrijdende dossiers	32
6 Aanbevelingen: op weg naar een gezamenlijke toekomstvisie	35
Bijlage: werkwijze en werkdoosier	39

Samenvatting

Samenwerking in het economisch kerngebied van continentaal Noordwest-Europa

De Raad voor Verkeer en Waterstaat vraagt in dit advies aandacht voor kansen om de positie van Nederland te versterken door actieve en brede euregionale samenwerking tussen die onderdelen van Nederland, België en Duitsland die economisch een sterke onderlinge samenhang vertonen. Dit gebied vormt het economisch kerngebied in continentaal Noordwest Europa, en wordt in dit advies aangeduid met de werktitel "Eurodelta". Bredere euregionale samenwerking op terreinen als economische ontwikkeling, ruimtelijke inrichting, aanleg/onderhoud van infrastructuur, verkeer, vervoer, logistiek zal naar het oordeel van de Raad kunnen leiden tot een win-win situatie voor alle drie de betrokken landen.

Afbakening van het onderzoeksgebied: een werkhypothese

Bij wijze van werkhypothese heeft de Raad onderzoeksgrenzen getrokken rond een gebied waarvan vermoed mag worden dat het een grote samenhang en verwevenheid vertoont op terreinen als economie, ruimtelijke inrichting, verkeer, vervoer, logistiek. Dit hypothetische gebied bestaat ruwweg uit: de Randstad en de "corridorprovincies" naar het Oosten en het Zuiden in Nederland, uit Vlaanderen inclusief Brussel en Luik in België, en uit de deelstaat Noordrijn-Westfalen in Duitsland.

Metropoolambities, maar hoe verder?

Beziet men dit geografisch aaneengesloten gebied in continentaal Noordwest-Europa op wereldschaal, dan blijkt dat we hier te maken hebben met een gebied dat qua verstedelijking, bevolkingsomvang en economische productiviteit, nummer 3 staat op de wereldranglijst van gebieden met metropoolkarakteristieken. De nummers 1 en 2 op deze lijst zijn respectievelijk de gebieden van Tokyo t/m Kyoto in Japan en Boston t/m Washington in de Verenigde Staten.

In het Eurodeltagebied liggen vier grootstedelijke clusters, elk met hun eigen afzonderlijke internationale 'metropoolambities': Randstad/Deltametropool, Brabantstad, Vlaamse Ruit, Ruhrgebied. Is het verstandig om elk van deze submetropolen ieder afzonderlijk (of zelfs als afzonderlijke steden of vleugels) op de wereldmarkt te laten concurreren om bedrijfsvestigingen, investeringen en dergelijke, of is het verstandiger om gezamenlijk te zoeken naar een effectieve mix van complementariteit en onderlinge concurrentie? Dergelijke vragen komen in beeld wanneer men de focus richt op de grotere economische samenhang binnen het hele gebied.

In dit bredere euregionale gebied liggen tevens diverse minder dichtbevolkte en -bebouwde gebieden die zich (formeel of feitelijk) als euregio profileren: Euregio Twente, Knooppunt Arnhem-Nijmegen, Euregio Zuid-Limburg, de organisatie Rijn-Scheldedelta, en andere. Relevante vragen in dit verband zijn o.a.: Zijn er patroonverschuivingen in de grensregio's waar te nemen, en zo ja, welke? Welke initiatieven worden in de grensregio's genomen, zijn er specifieke grensregioproblemen en in hoeverre hebben die behoefte aan drempelverlagende ondersteuning vanuit de nationale overheden?

Nog weinig aandacht in de grote beleidsnota's, inmiddels wel in diverse uitvoeringsacties

Omdat het Eurodeltagebied in drie verschillende landen ligt, wordt het zelden als samenhangend gebied beschouwd en is er in de praktijk (nog) weinig sprake van op dit gebied gerichte, bestuurlijke en beleidsmatige samenwerking vanuit de drie betrokken nationale overheden.

In de drie grote Nederlandse beleidsnota's van 2004 (Nota Pieken in de Delta, Nota Ruimte, Nota Mobiliteit) wordt nog nauwelijks aandacht gegeven aan de mogelijke

internationale regionale samenhangen in dit gebied. Het gebied wordt in de Nota's Ruimte en Mobiliteit wel visueel weergegeven, maar er worden nog geen concrete beleidsconclusies aan gerelateerd.

Inmiddels begint daarin bij diverse uitvoeringsacties naar aanleiding van de grote beleidsnota's snel verandering te komen. In de Uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit zijn uitdrukkelijker internationale perspectieven en actievoornemens opgenomen. In het verlengde van de Nota Ruimte worden de relaties naar de buurlanden expliciet onderwerp van een position paper. Zeer recent (november 2005) hebben Nederland en Noordrijn-Westfalen een intentieverklaring ondertekend om de onderlinge economische banden verder aan te halen.

De Raad ondersteunt deze actuele ontwikkelingen van harte. En pleit voor een aanzienlijke uitbreiding van de aandacht voor bredere euregionale samenwerking. Tussen Europees beleid en nationaal beleid liggen, naar het oordeel van de Raad, de nog onvoldoende verkende opties van onderling afgestemd breed euregionaal beleid in het Eurodeltagebied, dat wil zeggen tussen die onderdelen van Nederland, België en Duitsland, die een sterke economische samenhang vertonen.

Economische samenhang en verwevenheid in het Eurodeltagebied

De Raad heeft cijfers proberen te achterhalen over de feitelijke economische samenhang en verwevenheid in het Eurodeltagebied. Hieruit blijkt onder meer het volgende (basis: NEA-steekproef voor de jaren 1995 en 2002 en prognose voor 2020).

Gemiddeld *de helft (50%)* van (de waarde van) de *goederenimport* in de onderdelen van het onderzoeksgebied komt uit andere onderdelen van het onderzoeksgebied. [plm. 30% komt uit de rest van de EU, plm. 20% komt van buiten de EU].

Voor het Nederlandse deel van het gebied ligt dit percentage ruim boven het gebiedsgemiddelde: bijna 60% van de import in het Nederlandse deel van het onderzoeksgebied komt uit andere onderdelen van het onderzoeksgebied. Voor het Belgische en Duitse deel van het onderzoeksgebied liggen deze percentages in beide gevallen op 42%.

Vergelijkbare cijfers gelden voor de export: gemiddeld *de helft (50%)* van de waarde van de goederenexport vanuit de onderdelen van het onderzoeksgebied gaat naar de andere onderdelen van het onderzoeksgebied [plm. 40% gaat naar de rest van de EU, plm. 10% gaat naar landen buiten de EU].

Voor het Nederlandse deel van het onderzoeksgebied ligt dit percentage ruim boven het gebiedsgemiddelde: ruim 60% van de export vanuit het Nederlandse deel van het Eurodeltagebied gaat naar andere onderdelen van het Eurodeltagebied. Voor het Belgische en Duitse deel van het onderzoeksgebied liggen deze percentages op resp. 43% en 37%.

Ook de onderlinge import-/export-relaties (NEA-cijfers 2002) wijzen op een zeer sterke onderlinge economische verwevenheid tussen de drie landsdelen van het Eurodeltagebied: van de totale Nederlandse export naar België (33 miljard euro) blijft 94% (!) in het Belgische deel van het onderzoeksgebied, bestaande uit Vlaanderen, inclusief Brussel en Luik.. Van de totale Nederlandse export naar Duitsland (58,5 miljard euro) blijft 45% (!) in Noordrijn-Westfalen.

Van de totale Duitse export naar Nederland (39,3 miljard euro) blijft bijna 89% in het Nederlandse deel van het onderzoeksgebied, bestaande uit de Randstad, Overijssel, Gelderland, Zuid-Limburg, Noord-Brabant, Zeeland. Van de totale Duitse export naar België (33,2 miljard euro) blijft bijna 85% in het gebied Vlaanderen, inclusief Brussel en Luik.

Van de totale Belgische export naar Nederland (19,4 miljard euro) blijft 95% in het Nederlandse deel van het onderzoeksgebied, bestaande uit de Randstad, Overijssel, Gelderland, Zuid-Limburg, Noord-Brabant, Zeeland.

Van de totale Belgische export naar Duitsland (37,5 miljard euro) blijft 45% in Noordrijn-Westfalen.

Vrijwel al deze cijfers zijn gestegen ten opzichte van 1995 en de prognose voor 2020 is dat ze dat de komende 15 jaar zullen blijven doen.

Beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de cijfers

De orde van grootte van deze cijfers en verhoudingsgetallen wijzen onmiskenbaar in de richting van een zeer grote economische samenhang en verwevenheid in het Eurodeltagebied. Niettemin is er onder betrokkenen veel verwarring over de juistheid en de betrouwbaarheid van de cijfers. Er zijn namelijk wel nationale en binnenlands regionale statistieken en statistieken over de kleinere NUTS-regio's in Europa, maar er zijn nauwelijks tot geen betrouwbare cijfers beschikbaar over grotere euregionale verbanden in Europa.

Er is naar het oordeel van de Raad dringend behoefte aan meer specifieke cijfers over de interne samenhang binnen het economisch kerngebied van Noordwest-Europa, waarover tussen de belangrijkste betrokkenen, nationaal en internationaal, overeenstemming bestaat.

Patroonveranderingen in de grensgebieden

Ten aanzien van de grensgebieden heeft de Raad van Verkeer en Waterstaat de volgende werkhypothese: het wegvallen van de Europese binnengrenzen en de daarmee gepaard gaande harmonisatiebewegingen zullen de komende jaren met name in de grensregio's leiden tot versnelde economische, sociale, demografische patroonveranderingen.

De volgende twee typen patroonveranderingen zijn in de praktijk in en rond de grensregio's waarneembaar.

- Er is de laatste jaren sprake van een toenemend aantal samenwerkingsorganisaties, die op regionaal-lokaal niveau grensoverschrijdende initiatieven en projecten trachten te formuleren en te monitoren.
- Er is sprake van een daadwerkelijke verschuiving in grensoverschrijdend verkeer door feitelijke veranderingen op gebieden als bedrijfsvestiging, zaken doen, werken, wonen, winkelen, uitgaan, studeren, en dergelijke.

Het aantal samenwerkingsorganisaties en -initiatieven in de grensregio's is legio. Bijvoorbeeld: de Euregio Twente, het Knooppunt Arnhem-Nijmegen, de Euregio Maas-Rijn rond Zuid-Limburg, de organisatie Rijn-Schelde-delta, het overlegorgaan van de Rijnkamers van de Kamers van Koophandel, de Task Force Versnellingsagenda Zuid-Limburg, het overleg Maastricht-Aken-Hasselt-Luik, en vele andere, permanente of tijdelijk projectmatige, samenwerkingsorganisaties.

In vrijwel alle gesprekken die de Raad tijdens het verkennend onderzoek gevoerd heeft met direct betrokkenen uit de grensregio's klinken dezelfde geluiden: er zou sprake zijn van daadwerkelijke verschuivingen in landsgrensoverschrijdend verkeer door feitelijke veranderingen op gebieden als bedrijfsvestiging, zaken doen, werken, wonen, winkelen, uitgaan, studeren, en dergelijke. Het advies noemt daarvan diverse voorbeelden

Ook hier geldt, net als bij de cijfers, dat er geen geaggregeerde informatie beschikbaar is over wat er feitelijk aan de hand is de grensregio's. Voor beide hier gesignaleerde typen 'patroonverandering' geldt dat er gericht onderzoek nodig is om vast te stellen wat er feitelijk loopt aan landsgrensoverschrijdende samenwerkingsinitiatieven, en welke patroonveranderingen in het gedrag van mensen en bedrijven in de grensregio's in de praktijk blijken op te treden.

Bestuurlijke incongruentie

Met het begrip bestuurlijke incongruentie wordt verwezen naar het politiek–bestuurlijke probleem, dat de onderdelen van het economische kerngebied, zoals door de Raad in dit advies begrepen, zich politiek–bestuurlijk op verschillende niveaus bevinden. Zo worden ministers–presidenten van Duitse deelstaten primair geacht te overleggen met hun Nederlandse bestuurlijke ‘evenknieën’ de commissarissen van de Koningin, en doet de Nederlandse minister–president primair zaken met de Duitse Bondskanselier. In de relatie met Vlaanderen is niet altijd duidelijk wanneer de Vlaamse dan wel de federale Belgische minister–president aan zet is. Dat leidt, zo blijkt uit de praktijk, tot complicaties in het politieke en bestuurlijke overleg, omdat er regelmatig vragen rijzen wie eigenlijk in welke situatie als bestuurlijk gelijkwaardige partners om de tafel zouden moeten zitten.

Effectieve samenwerking en afstemmingsoverleg in het Eurodeltagebied zullen dus alleen tot stand kunnen komen wanneer betrokkenen bereid zijn om de bestaande bestuurlijke incongruenties te overstijgen. Dit vraagt om expliciete aandacht. Er zijn inmiddels concrete tekenen dat hiermee, op politiek topniveau, in de relaties Nederland–Vlaanderen en Nederland–Noordrijn–Westfalen gelukkig steeds flexibeler wordt omgesprongen. Maar het thema vraagt om voortdurende aandacht, met name ook op de ‘lagere’ contactniveaus.

De grote grensoverschrijdende dossiers

De zogenoemde grote projecten, veelal politiek gevoelige dossiers, spelen een belangrijke en steeds weer terugkerende rol in de verhouding met onze buurlanden België en Duitsland. Daarnaast zijn er enkele centrale beleidsthema's die per definitie om grensoverschrijdende aanpak vragen. In het algemeen betreft het hier complexe en politiek lastige vraagstukken, die elk hun eigen historie hebben.

In de relatie tot België gaat het om de dossiers Westerschelde en HSL–Zuid; in de relatie tot Duitsland om de Betuwelijn en de HSL–Oost en in de relatie tot beide buurlanden gaat het om de IJzeren Rijn, maar ook om rivierwater/waterkwaliteit, luchtkwaliteit (fijnstof, NO₂, CO₂). De meeste van deze dossiers hebben een jarenlange doorlooptijd. In sommige kringen en in de media worden diverse van deze projecten regelmatig aangeduid als “hoofdpijndossiers”.

Uit gesprekken die de Raad gevoerd heeft met regionaal–lokale bestuurders en vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven, blijkt dat men in die kringen zelfs het gevoel heeft dat de complexiteit en/of de politieke gevoeligheid van sommige van deze dossiers een belemmering vormen voor andere samenwerkingsrelaties die tussen de drie landen effectief zouden kunnen zijn.

De Raad treedt hier niet in een beoordeling van deze signalen, maar constateert dat er op diverse terreinen ook positieve ontwikkelingen zijn.

Dat geldt in de eerste plaats voor het waterdossier, waar als het ware een “natuurlijke noodzaak” tot overleg bestaat tussen landen die gezamenlijk een of meer rivieren delen, of die in ander opzicht van elkaar afhankelijk zijn op het gebied van waterbeheer en –kwaliteit. Maar ook in andere grote grensoverschrijdende trajecten zijn de laatste tijd positieve ontwikkelingen te signaleren, zoals het recente besluit door Noordrijn–Westfalen over nader onderzoek naar de aansluiting tussen het Duitse deel en Nederlandse deel van de Betuwelijn, of de doorbraak die in de loop van dit jaar bereikt is rond de Westerschelde als vaarweg.

Het is van belang dat al deze belangrijke grensoverschrijdende dossiers de komende jaren uitdrukkelijk bekeken worden vanuit de optiek van de sterke economische samenhang en verwevenheid die er bestaat tussen grote delen van Nederland, Vlaanderen–plus en Noordrijn–Westfalen.

Adviezen: op weg naar een gezamenlijke toekomstvisie

Het uiteindelijke doel van de adviezen die in dit signaleringsadvies worden gegeven, is naar het oordeel van de Raad

het ontwikkelen van een *gezamenlijke Nederlands-Belgisch-Duitse strategische visie op de toekomst van het economisch kerngebied in continentaal West-Europa, dat voor elk van de drie betrokken landen een cruciale pijler vormt onder de eigen nationale economie. Een toekomstvisie die vervolgens gezamenlijk vertaald kan worden in waar nodig afgestemde beleidsacties op het terrein van economische ontwikkeling, ruimtelijke inrichting, verbetering/aanleg van infrastructuur, mobiliteit, verkeer, vervoer, logistiek, verbetering van water- en luchtkwaliteit.*

Voor sommigen klinkt dit als vele bruggen te ver, en als voorlopig volstrekt onbereikbaar, of zelfs ongewenst. Voor anderen klinkt dit als een logische en op termijn onontkoombare ontwikkelingstap in een zich snel globaliserende wereld. Het moge duidelijk zijn dat de Raad deze laatste opvatting huldigt.

In het internationale bedrijfsleven is men er al langer aan gewend dat het heel goed mogelijk is om op het ene niveau met een ander bedrijf samen te werken, terwijl men elkaar op het andere niveau gewoon blijft tegenkomen als concurrent. Dergelijke wisselende strategische relaties kunnen ook effectief zijn tussen overheden en intermediaire organisaties, maar zijn daar nog minder gebruikelijk.

De Raad pleit er voor om daarmee gericht te gaan experimenteren door enerzijds te werken aan een gezamenlijke internationale promotie van het Eurodeltagebied, terwijl anderzijds de feitelijke acquisitie daarna gewoon blijft plaats vinden op individueel niveau (van een land, een subregio, een gemeente, een bedrijf).

Onderstaande adviezen richten zich tot de drie belangrijkste betrokken ministeries bij de rijksoverheid: Verkeer en Waterstaat, Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu, en Economische Zaken. Het proces dat de Raad graag op gang ziet komen is er echter bij gebaat als het vooral anderen zijn die in de eerste plaats aan de slag gaan. Van de betrokken ministers wordt daarbij gevraagd om een stimulerende en actief ondersteunende rol te vervullen en/of om op bepaalde terreinen gerichte onderzoeksopdrachten te verstrekken. De adviezen van de Raad richten zich dus in feite vooral tot "wie zich aangesproken voelt" om eventuele kansen te benutten die bredere euregionale samenwerking tussen Nederland, België en Duitsland zou kunnen bieden.

1. Bevorder dat *enthousiaste betrokken organisaties en personen* uit Nederland, Vlaanderen en Noordrijn-Westfalen hun krachten bundelen tot een publiek-privaat initiatief om een agenda te formuleren voor de weg waarlangs nauwere samenwerking in het Eurodeltagebied het best gestalte kan krijgen, en welke prioriteitsacties als eerste om concretisering vragen.
Als potentiële initiatiefnemers kan men bijvoorbeeld denken aan vertegenwoordigers van de vier zogenoemde submetropolen Deltametropool/Randstad, Brabantstad, Vlaamse Ruit en de 'Ruhrmetropool', maar ook aan organisaties in de grensgebieden, zoals euregionale samenwerkingsverbanden of het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN). Andere initiatiefnemers en/of actieve "trekkers" van een Eurodelta-initiatief kunnen ook zijn: landelijke intermediaire organisaties, zoals Nederland Distributieland, groepen bedrijven voor wie het Eurodeltagebied een belangrijk marktgebied is, direct betrokkenen uit kringen van provinciebesturen en stadsbesturen die zelf te maken hebben met grensoverschrijdende activiteiten, Kamers van Koophandel, e.d.
De Raad heeft tot zijn genoegen geconstateerd dat het College van Bestuur van het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (dat vanaf 1-1-2006 de formele status van Stadsregio zal krijgen) zich bereid heeft verklaard om het initiatief te nemen tot een

"Eurodelta-conferentie" in het voorjaar van 2006, om daarin samen met andere geïnteresseerde partijen na te gaan hoe een agenda voor brede euregionale samenwerking tussen relevante organisaties in Nederland, België en Duitsland het best gestalte kan krijgen.

2. Bevorder dat *planbureaus en onderzoeksinstituten* in Nederland, Noordrijn-Westfalen en Vlaanderen meer gebruik gaan maken van elkaar gegevens en dat zij gezamenlijk meer "grenzenloze" onderzoeksprojecten gaan formuleren waarbij de onderzoeksgebieden niet beperkt worden door de nationale bestuurlijke grenzen.. Stimuleer vanuit beleidsvoorbereidende overheden dat er zo snel mogelijk eenduidige en geaggregeerde cijfers beschikbaar komen over de economische samenhang in het Eurodeltagebied als geheel, en over relevante patroonveranderingen in de grensregio's. Denk daarbij in het bijzonder ook aan concrete onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten die door Nederland, België, Duitsland gezamenlijk zouden kunnen worden ingediend bij de Europese Unie. Projecten die van meet af aan de steun van twee, of zelfs drie, lidstaten genieten, hebben een aanzienlijk grotere kans van slagen bij de uiteindelijke projecttoewijzing.
3. Laat een *vergelijkend onderzoek uitvoeren naar andere bestaande grote stedelijke netwerken* in de wereld waar eveneens economische verwevenheid aan de orde is, ga na over welke unieke proposities het economische kerngebied van Noordwest-Europa beschikt en bekijk tegelijkertijd of het gebied zoals door de Raad tot dusver hypothetisch is afgebakend ook in de praktijk de meest werkbare afbakening is. Hierbij kan o.a. voortgebouwd op de ervaringen uit 2000 in de zgn. Eurbanet-studies waar een eerste vergelijking heeft plaats gevonden tussen een viertal "North-West European Metropolitan Areas", te weten: Randstad, Vlaamse Ruit, Ruhrgebied en het gebied rond Edinburgh-Glasgow
4. Ga, mede op basis van de onderzoeksresultaten uit 3, na wat de meest effectief wijze is om het Eurodeltagebied *internationaal als één gebied te promoten*. Het is Amerikaanse, Chinese, Indiase bedrijven, en bedrijven uit andere opkomende economieën in eerste instantie om het even of een locatie in Nederland, België of het Westen van Duitsland ligt. Het gaat hen primair om het gewenste voorzieningenniveau en om bereikbaarheid en niet om de bestuurlijke grenzen binnen Europa. Van buiten Europa, wordt de Europese Noordwestkust als één "West Gateway to Europe" gezien. Het is internationaal van belang om dit gebied ook als één samenhangend netwerk van voorzieningen te promoten.
5. Zet vanuit overheden het onderwerp *brede euregionale samenwerking* tussen Nederland, België, Duitsland op de diverse *politieke agenda's* en besteedt daarbij uitdrukkelijk aandacht aan mogelijkheden om de bestuurlijke discongruentie effectief te doorbreken. Stimuleer bilateraal overleg op verschillende niveaus, en waar nodig tripartiet overleg, waarin de direct verantwoordelijk bestuurders met elkaar om de tafel kunnen zitten, zonder dat dit als "bestuurlijk ongepast" wordt ervaren. Een goed voorbeeld hiervan is de topconferentie die inmiddels wordt voorbereid voor het voorjaar 2006 tussen de ambtelijke en politieke top van Nederland en Noordrijn-Westfalen. Organiseer vergelijkbare ontmoetingen met Vlaanderen en neem gezamenlijk het initiatief deze drie partijen bij elkaar te brengen.

1 Inleiding

De Raad voor Verkeer en Waterstaat vraagt in dit signaleringsadvies aandacht voor kansen om de positie van Nederland te versterken door actieve en brede euregionale samenwerking tussen die onderdelen van Nederland, België en Duitsland die economisch een sterke onderlinge samenhang vertonen. Dit gebied vormt het economisch kerngebied in continentaal Noordwest Europa, en wordt in dit advies aangeduid met de werktitel "Eurodelta", die in de bijlage nader wordt toegelicht. Positieversterking in en van de Eurodelta zal naar het oordeel van de Raad de komende jaren bevorderd kunnen worden door gerichte afstemming en samenwerking op beleidsterreinen als economische ontwikkeling, ruimtelijke ordening, infrastructuur, verkeer, vervoer, logistiek, water- en luchtkwaliteit, e.d. Deze bredere euregionale samenwerking zal kunnen leiden tot een win-win situatie voor alle drie de betrokken landen.

De Raad meent dat er ook urgentie bestaat om de komende jaren meer in samenhang naar het Eurodeltagebied te kijken. De grote internationale verladers uit de VS, en vooral uit China en andere opkomende economieën, blijken in eerste instantie geïnteresseerd te zijn in samenhangende informatie over de logistieke voorzieningen in continentaal Noordwest-Europa. Zij willen geïnformeerd worden over het totale netwerk van zee- en luchthavens en logistieke voorzieningen rond Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, e.d., over de tussenliggende verbindingen, en met name ook over de diverse soorten achterlandverbinding, via Noordrijn-Westfalen, naar Duitsland. Pas daarna ontstaat belangstelling voor eventuele nationale vestigingsklimaatverschillen, specifieke voorzieningen in subregio's, enzovoort. Het internationale handelsmotto voor het Eurodeltagebied zou dus moeten worden: "Gezamenlijke promotie, individuele acquisitie". Maar er zijn meer redenen die het belang van brede euregionale samenwerking tussen Nederland, België en Duitsland onderstrepen. Zij komen in dit advies aan de orde.

In dit signaleringsadvies wordt respectievelijk ingegaan op de afbakening van het onderzoeksgebied dat de Raad als werkhypothese heeft gekozen (paragraaf 1) en op de cijfermatige gegevens die de Raad over de samenhang en verwevenheid in dit gebied heeft aangetroffen (paragraaf 2). Daarna wordt ingegaan op de specifieke initiatieven en knelpunten die aan de orde zijn in de onderlinge grensgebieden tussen Nederland, België en Duitsland, en op de patroonveranderingen die daar waarneembaar zijn (paragraaf 3). Vervolgens richten we de aandacht op twee potentiële belemmeringen, die onderlinge samenwerking in de weg zouden kunnen staan (paragraaf 4). Dit advies eindigt in paragraaf 5 met de oproep tot het ontwikkelen door Nederland, België en Duitsland van een gezamenlijke toekomstvisie op het gebied dat een cruciale pijler vormt onder de nationale economie van elk van deze drie landen. De paragraaf wordt afgerond met een aantal concrete adviezen om verder te gaan met de verkenning van het gebied, door het gericht bundelen van krachten en informatiestromen, en door het serieus nemen van samenhang en onderlinge afhankelijkheden. In de bijlage wordt toegelicht hoe de Raad te werk is gegaan en waar achtergrondinformatie te vinden is.

Tenslotte: gegeven het feit dat de zittingstermijn van de Raad voor Verkeer en Waterstaat in zijn huidige samenstelling eind 2005 afloopt, heeft de Raad zich moeten beperken tot globale verkenningen, die nog niet allemaal met harde cijfers konden worden onderbouwd. De resultaten van deze verkenningen zijn echter, naar het oordeel van de Raad, van dien aard dat signalering aan het Kabinet wenselijk wordt geacht. Onze signaleringen overstijgen het beleidsterrein van Verkeer en Waterstaat op zich en vragen binnen Nederland tenminste om nadere afstemming en samenwerking

tussen de ministeries van Verkeer en Waterstaat, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, en Economische Zaken.

Vanwege het oriënterende karakter van de analyses die de Raad ter voorbereiding van dit advies heeft verricht, is er uitdrukkelijk voor gekozen om tijdens het verkenningsonderzoek alleen contact te hebben met Nederlandse betrokkenen, en nog niet met relevante Belgische en/of Duitse contactpersonen. Het onderwerp blijkt, zo heeft de Raad gemerkt, veel gemoederen in beweging te zetten, zowel in positieve als in negatieve zin. De Raad beoogt met dit advies allereerst een agendering van het onderwerp op de Nederlandse politieke agenda's.

2 Afbakening van het onderzoeksgebied: een werkhypothese

Conform het werkprogramma-2005 van de Raad voor Verkeer en Waterstaat, heeft de Raad verkennend onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor versterking van de Nederlandse positie in het economisch kerngebied van continentaal Noordwest-Europa. Bij wijze van werkhypothese heeft de Raad onderzoeksgrenzen getrokken rond een gebied waarvan vermoed mag worden dat het een grote samenhang en verwevenheid vertoont op terreinen als economie, ruimtelijke inrichting, verkeer, vervoer, logistiek. Dit hypothetische gebied bestaat ruwweg uit: de Randstad en de "corridorprovincies" naar het Oosten en het Zuiden in Nederland, uit Vlaanderen inclusief Brussel en Luik in België, en uit de deelstaat Noordrijn-Westfalen in Duitsland.

Voor alle duidelijkheid: het gaat hier om een voorlopig *onderzoeksgebied*. De Raad beveelt niet aan om dit gebied *bestuurlijk* af te bakenen.



Fig.1 NUTS-2 regio's opgenomen in het hypothetisch onderzoeksgebied van de Raad

Bron: NEA-rapportage aan de Raad voor Verkeer en Waterstaat, 2005

De NUTS-indeling is de Europese standaard voor regionale territoriale eenheden in de statistieken van Eurostat. In Nederland en België valt de NUTS-2 indeling samen met het provincieniveau. Zo bestaat het onderzoeksgebied in Nederland uit 8 provincies, in België uit 7 provincies, en in Duitsland uit de 5 regio's van de deelstaat Noordrijn-Westfalen.

Beziet men dit geografisch aaneengesloten gebied in continentaal Noordwest-Europa op wereldschaal, dan blijkt dat we hier te maken hebben met een gebied dat qua verstedelijking, bevolkingsomvang en economische productiviteit, nummer 3 staat op de wereldranglijst van gebieden met metropoolkarakteristieken. De nummers 1 en 2 op deze lijst zijn respectievelijk de gebieden van Tokyo t/m Kyoto in Japan en Boston t/m Washington in de Verenigde Staten.

De Raad heeft zich afgevraagd of er, uit een oogpunt van economische samenhang, redenen zouden zijn om een ruimer gebied tot het hypothetische onderzoeksgebied van de Raad te rekenen. Hiertoe zou bijvoorbeeld in België (behalve Luik) ook geheel Wallonië kunnen worden meegenomen, in Noord-Frankrijk het gebied rond Lille en/of in Duitsland het gebied tot en met Frankfurt (in Hessen). Voorlopige onderzoeksresultaten laten zien dat Wallonië en Lille e.o. zich veel sterker zuidwaarts op Frankrijk oriënteren en veel minder noordwaarts op Vlaanderen en Nederland. Het gebied rond Frankfurt e.o. is ook een belangrijk economisch-logistiek centrum, maar onderhoudt aanzienlijk minder intensieve economische relaties met Nederland en Vlaams-België dan Noordrijn-Westfalen. Bovendien ligt het in een van de andere 'Länder' in Duitsland.

Wanneer men met een bestuurlijk oog naar het gebied kijkt, dan zou het meer voor de hand liggen om 'gemakkelijke' grenzen te trekken ter bevordering van onderlinge samenwerking, zoals bijvoorbeeld tussen geheel Nederland en België enerzijds en Noordrijn-Westfalen anderzijds, of mogelijk zelfs tussen de Beneluxlanden enerzijds en Noordrijn-Westfalen en eventueel Hessen in Duitsland anderzijds.

De Raad heeft in zijn verkennend onderzoek primair gekozen voor economische samenhang en heeft zich daarom beperkt tot het hypothetische gebied (zie figuur 1). Dit gebied vormt een belangrijke motor voor de Europese economie, evenals de economische kerngebieden rond Londen en Parijs en in Noord Italië.

Dat het onderzoeksgebied van de Raad in de praktijk ook daadwerkelijk een van de belangrijkste economische kerngebieden is in continentaal Noordwest-Europa, wordt (helaas) ook treffend zichtbaar in de volgende figuur, dat een beeld geeft van de fijnstof-uitstoot in Europa in 2003 en 2004.

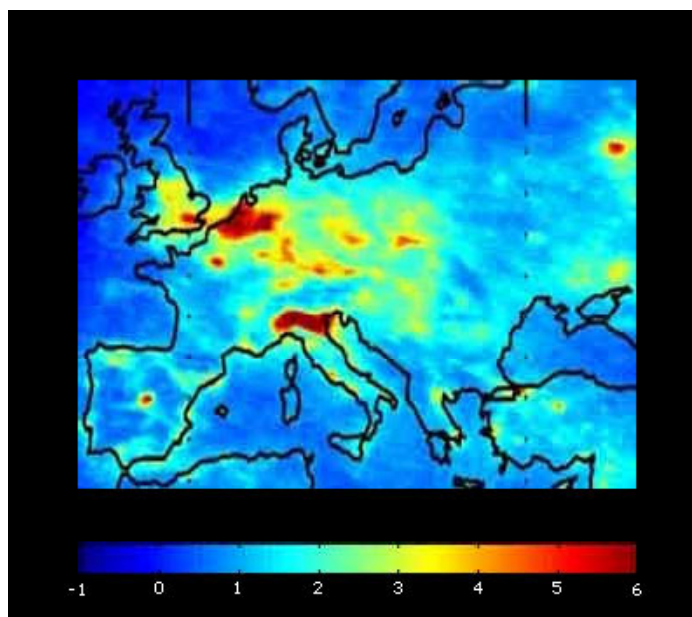


Fig. 2 NO₂-uitstoot boven Europa, periode 2003-2004
Bron: Envisat-milieusatelliet European Space Agency (ESA)

In de Nota Ruimte en in de Nota Mobiliteit, beide van 2004, worden de economie en de economische samenhang tot belangrijke motoren verklaard voor het Nederlandse beleid op het gebied van ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer, en logistiek. Dat is een duidelijke stellingname, die de Raad met dit signaleringsadvies van harte ondersteunt, en ook al in eerdere adviezen heeft ondersteund.

Economieën en economische samenhangen houden echter niet op bij de landsgrenzen. Dat zou naar het oordeel van de Raad dus ook niet het geval moeten zijn bij het beleid op terreinen als ruimtelijke ordening en verkeer, vervoer, logistiek. Toch blijkt in de Nota's Ruimte en Mobiliteit in overwegende mate sprake van nationaal beleid dat niet alleen de jure maar ook de facto ophoudt bij de bestuurlijke grenzen van Nederland. De Nota Pieken in de Delta (2004) heeft weliswaar uitdrukkelijk een internationalere oriëntatie dan de Nota's Ruimte en Mobiliteit, maar richt zich bij de concrete beleidsvertaling uiteindelijk toch sterk op "nationale gebiedsgerichte economische prioriteiten".

Het beleid rond economische ontwikkeling, ruimtelijke inrichting, aanleg of verbetering van infrastructuur, verkeer en vervoer is op dit moment in de praktijk nog vooral nationaal beleid.

Inmiddels zijn in de Uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit uitdrukkelijker internationale perspectieven en actievoornemens opgenomen, terwijl ook in het verlengde van de Nota Ruimte de relaties naar de buurlanden expliciet onderwerp van een position paper worden. Van zeer recente datum is de intentieverklaring die Nederland en Noordrijn-Westfalen op 23 november 2005 hebben ondertekend om hun onderlinge economische banden verder aan te halen.

De Raad ondersteunt deze recente ontwikkelingen van harte. Naast de terechte en blijvende aandacht die nodig is voor nationaal beleid, is het van belang om ook uitdrukkelijker oog te hebben voor de beleidssamenhangen in de relaties met de direct aangrenzende gebieden Vlaanderen (inclusief Brussel en Luik), en Noordrijn-Westfalen. Verbreding van de beleidsfocus zal kunnen leiden tot andere beleidsopties, zeker wanneer dit in nauwe samenwerking tussen de Nederlandse, Belgische en Duitse onderdelen gebeurt.

Het Eurodeltagebied zou zich in de internationale "marketing" voor de aan- en afvoer van goederen, bedrijfsvestigingen, e.d. allereerst als samenhangend geheel moeten profileren tegenover de reële concurrentie in Europa, zoals de gebieden rond de Noordduitse en Westfranse zeehavens. Onderlinge concurrentie binnen de Eurodelta blijft natuurlijk altijd relevant, maar bij voorkeur in de volgorde eerst gezamenlijke promotie, en daarna individuele acquisitie. In dit bredere gebied is het beleidsmatig relevant om over de nationale bestuurlijke grenzen heen te kijken. Bijvoorbeeld, vanuit nationaal-Nederlandse optiek bezien liggen delen van Gelderland, Noord-Brabant, en Zuid-Limburg in de periferie van ons land. Vanuit bredere euregionale optiek liggen deze gebieden echter in het midden van het economische kerngebied van Noordwest-Europa, ook al vormen zij op dit moment nog een tussengebied tussen de grotere agglomeraties en is de productiviteit van deze grensregio's nog gering. Welk beleid past bij die constatering?

In algemene zin liggen in dit gebied vier grootstedelijke clusters, elk met hun eigen afzonderlijke internationale 'metropoolambities': Randstad/Deltametropool, Brabantstad, Vlaamse Ruit, Ruhrgebied. Is het verstandig om elk van deze submetropolen ieder afzonderlijk (of zelfs als afzonderlijke steden of vleugels) op de wereldmarkt te laten concurreren om bedrijfsvestigingen, investeringen en dergelijke, of is het verstandiger om gezamenlijk te zoeken naar een effectieve mix van complementariteit en onderlinge concurrentie? Dergelijke vragen komen in beeld wanneer men de focus richt op de grotere economische samenhang binnen het hele gebied.

Daarnaast is het ook nuttig om de vragen te richten op wat zich eigenlijk afspeelt in de grensregio's.

In dit bredere euregionale gebied liggen namelijk tevens diverse minder dichtbevolkte en -bebouwde gebieden die zich (formeel of feitelijk) als euregio profileren: Euregio

Twente, Knooppunt Arnhem–Nijmegen, Euregio Zuid–Limburg, de organisatie Rijn–Schelde–delta, en andere.

Zijn er patroonverschuivingen in de grensregio's waar te nemen, en zo ja, welke? Welke initiatieven worden in de grensregio's genomen, zijn er specifieke grensregioproblemen en in hoeverre hebben die behoefte aan drempelverlagende ondersteuning vanuit de nationale overheden?

Dit zijn beleidsmatig relevante vragen die in de Nota's Ruimte en Mobiliteit niet expliciet gesteld worden. En dus ook niet beantwoord. Zo treft men in de beide nota's wel een visuele weergave aan van het brede euregionale gebied tussen Nederland, België en Duitsland, maar over de samenhang in dit gebied en over daarop eventueel te baseren concrete beleidsmaatregelen wordt niet gesproken.

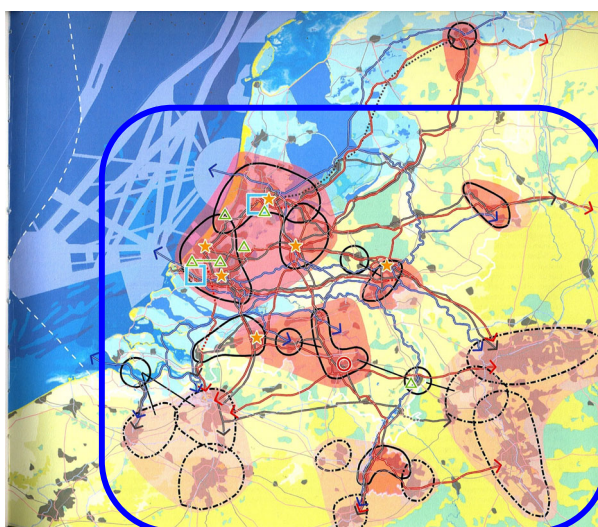


Fig.3 Kaart opgenomen in Nota's Ruimte en Mobiliteit (2004)
in blauw kader het hypothetische onderzoeksgebied van de Raad

Zoals op het kaartje duidelijk te zien is, bestaat het omkaderde gebied uit een geschakeld netwerk van grootstedelijke (sub)regio's in een groot deel van Nederland, in Vlaanderen-plus, en in Noordrijn–Westfalen. Omdat dit gebied in drie verschillende landen ligt, wordt het zelden als samenhangend gebied beschouwd en is er in de praktijk (nog) weinig sprake van op dit gebied gerichte, bestuurlijke en beleidsmatige samenwerking vanuit de drie betrokken nationale overheden.

De Raad heeft zich afgevraagd in hoeverre het gewenst is om de komende jaren ernaar te streven daarin verandering te brengen, met als doel versterking van de internationale positie van Nederland, en van dit economische kerngebied als de "West Gateway" van en naar Europa in mondiale context. Het antwoord op die vraag is naar het oordeel van de Raad bevestigend.

Tussen Europees en nationaal beleid liggen nog onvoldoende verkende opties van onderling afgestemd breed euregionaal beleid in het Eurodeltagebied, dat wil zeggen tussen die onderdelen van Nederland, België en Duitsland, die een sterke economische samenhang vertonen.

3 Samenhang en verwevenheid: maar hoe precies?

In deze paragraaf wordt aangegeven in hoeverre er betrouwbare cijfers beschikbaar zijn over de mate van economische samenhang en verwevenheid in het bredere euronale gebied Nederland–Vlaanderen–Noordrijn–Westfalen.

Die beschikbaarheid is slechts beperkt. Enerzijds zijn er onderling verschillende en/of niet-vergelijkbare cijfers in omloop, anderzijds zijn andere cijfers in feite niet beschikbaar. De algemene teneur van de cijfers die wel beschikbaar zijn, is dat er sprake is van een zeer grote economische verwevenheid tussen de Nederlandse, Belgische en Duitse onderdelen van het economische kerngebied in Noordwest-Europa. We weten alleen niet of onvoldoende hoe die samenhang op onderdelen precies in elkaar zit. Er is dus meer inzicht nodig om, via benchmarking en/of monitoring van ontwikkelingen, in dit kader effectieve beleidsmaatregelen te kunnen formuleren.

Allereerst volgt in deze paragraaf een korte schets van de recente historie van het gebied. Daarna gaan we in op recent internationaal onderzoek op het terrein van de ruimtelijke economie, en tenslotte staan we stil bij diverse cijfers, en hun beschikbaarheid en betrouwbaarheid.

3.1 De ontwikkelingen in de voorbije 50 jaar

De economische ontwikkelingen in de wereld en de eenwording en uitbreiding van de Europese gemeenschap hebben de afgelopen 50 jaar ingrijpende gevolgen gehad voor de regio in Noordwest-Europa die de Raad in dit advies onder de loep neemt. De mijnbouw is vrijwel geheel verdwenen. De staalindustrie heeft zich ingrijpend moeten reorganiseren met een groot verlies aan arbeidsplaatsen. In Nederland en Vlaanderen is de scheepsnieuwbouw vrijwel verdwenen. Arbeidsintensieve industrie, zoals textiel, elektrotechniek en elektronica is verplaatst naar Zuidoost Azië. De Oost-Europese landen bieden, met een goed opgeleid arbeidspotentieel en lage loonkosten, een aantrekkelijk klimaat voor vestiging van productiebedrijven. Binnen de internationale dienstverlening, de nutsbedrijven, de communicatie en de entertainmentbranche is sprake van een toenemende internationalisering en schaalvergroting. Ook in transport en distributie is sprake van schaalvergroting en voortgaande informatisering. De plaats van vestiging van productie- en distributiebedrijven, de wijze van vervoer en de routing worden hierbij voortdurend heroverwogen. In vakjargon: steeds meer bedrijven worden footloose.

Het voorgaande heeft ingrijpende consequenties voor de sociaal-economische situatie in de betrokken gebieden. Noordrijn–Westfalen bevindt zich in een economische herstructurering. De Duitse eenwording en de uitbreiding van de Europese gemeenschap hebben grote invloed gehad op dit proces. Ook in Rotterdam en Antwerpen hebben veranderingen in transport en logistiek geleid tot veranderingen op de arbeidsmarkt. Daarnaast is op de assen tussen de drie deelgebieden sprake van een relatief gunstige ontwikkeling van de werkgelegenheid door bedrijfsverplaatsingen, (buitenlandse) vestiging van nieuwe bedrijven en economische herstructurering. In Brabant en in de Kempen is bijvoorbeeld het verdwijnen van de textielindustrie, de mijnbouw en het inkrimpen van de elektrotechnische industrie en elektronica redelijk gecompenseerd door de vestiging van nieuwe industriële en logistieke bedrijven. En op de verbindingssassen tussen de stedelijke netwerken (zoals Randstad, Brabantstad, Maastricht–Aken–Hasselt–Luik, de Vlaamse Ruit) ontstaat nieuwe bedrijvigheid: nieuwe vestigingen van productiebedrijven en distributiecentra zorgen voor groei van de kleinere steden waardoor ook op die plaatsen het voorzieningsarsenaal steeds verder moderniseert en uitbreidt.

3.2 Regiobenaderingen en ruimtelijke economie

Niet alleen het historisch perspectief biedt mogelijkheden om het gebied te schetsen. De beleidsuitdaging is er vooral in gelegen om na te gaan hoe dit economische kerngebied in Noordwest-Europa zich verder zal ontwikkelen, in hoeverre de onderliggende economische samenhang in het gebied gaat toenemen, en waar dat zal gaan gebeuren, hoe deze ontwikkeling beleidsmatig het meest effectief ondersteund kan worden, enzovoort. Anders gezegd: als er sprake is van grote en toenemende economische samenhangen, hoe beïnvloeden die de beleidskeuzen voor ruimtelijke inrichting, voor aanleg en verbetering van infrastructuur, en voor verkeer, vervoer, en logistiek als belangrijke dragers van economische activiteit? En hoe kunnen de onderlinge relaties tussen deze beleidsgebieden in het Eurodeltagebied effectief worden versterkt?

Dergelijke vragen zijn extra intrigerend geworden na de uitkomsten van recent onderzoek van de OECD (september 2005) naar de economische groei van de regio's in Europa, en de ontwikkelingen en effecten van stimuleringsgelden.

De OECD stelt vast dat regionale factoren veel belangrijker zijn voor de economische groei (van een land) dan nationale factoren. Meer dan 40% van het BBP wordt gegenereerd in slechts 10% van de regio's – en als men naar de omvang van de gebieden kijkt, ligt dat percentage nog iets hoger (42%).

Het gaat volgens de OECD om een zichzelf versterkend proces: regionale componenten worden steeds dominanter, verstedelijkte regio's worden steeds sterker, krijgen steeds meer mogelijkheden om hoogspecialistische functies te vervullen en het daarbijbehorende talent aan te trekken. In relatie met dit laatste aspect stelt de OECD vast dat 45% van de patenten uit slechts 10% van de regio's komt. De uitkomsten staan, aldus de OECD, haaks op het gevoerde EU-beleid dat juist de zwakke regio's wil steunen – dat zet volgens de OECD geen zoden aan de dijk. De uitkomsten van het onderzoek kunnen beleidsbepalers richting geven die zoeken naar wegen om de welvaart in hun land verder op te voeren.

De algemene conclusie van het OECD-onderzoek is duidelijk, namelijk dat het bij economische ontwikkeling meer en meer gaat om de regionale component. De OECD concludeert zelf: "De voortgaande concentraties van regionale ontwikkelingen vormen het opvallendste fenomeen van de geografisch economische ontwikkeling."

De relaties tussen geografische spreiding, ruimtelijke ordening en inrichting, en economische groei zijn het onderwerp van de ruimtelijke economie. Op dit moment worden ook in ons land, onder meer door het Ruimtelijk Planbureau, diverse onderzoeken uitgevoerd naar de relatie tussen vestigingsplaatsen en economische groei, naar de geografische actieradius van bedrijfsvestigingen in termen van hun directe afzetmarkten en inkoopmarkten en kennisuitwisselingrelaties. Het planbureau probeert in beeld te krijgen in hoeverre economische groei nu juist plaats vindt in de kernagglomeraties, of in de tussengebieden, of in beide. Het lijkt waarschijnlijk dat dit laatste het geval is, zodat te verwachten valt dat de stedelijke netwerken in het gebied Nederland-België-Noordrijn-Westfalen geleidelijk steeds meer naar elkaar toe zullen groeien. Als dat zo is, heeft dit belangrijke consequenties voor de behoefte aan landsgrensoverschrijdende beleidsmatige en bestuurlijke samenwerking in het Eurodeltagebied.

3.3 Cijfers

De Raad is allereerst op zoek gegaan naar cijfers uit algemeen beschikbare bronnen. Het belangrijkste probleem daarbij is, dat er wel statistische gegevens beschikbaar zijn over landen en over de hele Europese Unie, en over de NUTS-regio's binnen de EU, maar veel

minder tot niet over bredere landsgrensoverschrijdende gebieden in grotere regio's van Europa. Het oplossen van dit probleem staat inmiddels ook in EU-verband op de agenda van het ruimtelijk onderzoeksprogramma ESPON (European Spatial Planning Observation Network), dat een adequate vergelijking en positionering van gebieden en regio's in Europa mogelijk wil maken.

3.4 Algemene bronnen

Een eerste, grove blik op het totale gebied Nederland-België-Noordrijn-Westfalen levert op dat het Bruto Domestic Product (2003) van dit gebied tenminste zo'n € 1.200 miljard is, met als verdeling: Nederland € 434 miljard, België € 298 miljard en Noordrijn-Westfalen € 470 miljard -, op een totaal van plm. € 10.000 miljard voor de gehele Europese Unie van de 25. Het gebied draagt dus voor ongeveer 12% bij aan de Europese economie.

Qua inwonersaantal herbergen Nederland, België en Noordrijn-Westfalen gezamenlijk tenminste 32 miljoen mensen op een totaal voor de Europese Unie van 450 miljoen inwoners, iets meer dan 7% dus. Daarvan woont ruim 36% in Nederland, 24% in België, en ruim 40% in Noordrijn-Westfalen. In vergelijking tot de nummers 1 en 2 op de wereldranglijst van 'metropoolgebieden': nummer 1, het gebied Tokyo t/m Kyoto telt 60 miljoen inwoners, nummer 2, het gebied Boston t/m Washington, telt 39 miljoen inwoners.

Qua oppervlakte beslaat het Eurodeltagebied zo'n 2,8% van de totale EU-oppervlakte. Samenvattend kan men dus constateren dat het gebied Nederland-België-Noordrijn-Westfalen op 2,8% van het oppervlak van de EU, met ruim 7% van de bevolking van de EU, een bijdrage aan de Europese economie levert van 12%.

In alle economische betogen over Nederland als handelsland staat dat Duitsland onze belangrijkste handelspartner is. Dat is zo, maar blijkt bij nadere beschouwing maar de halve waarheid. Want de economische relatie van Nederland met Noordrijn-Westfalen is vele malen intensiever dan met de rest van Duitsland.

Uit recente cijfers (R&D in Europe, april 2005) blijkt dat bijna de helft (43,5%) van de totale Duitse import uit Nederland op het conto komt van Noordrijn-Westfalen, terwijl 27,3% van de totale Duitse export naar Nederland uit Noordrijn-Westfalen komt. Nederland is daarnaast ook het belangrijkste "aan- en afvoerkanaal" voor Noordrijn-Westfalen voor wat betreft import en export uit/naar de rest van de wereld (het aandeel van Noordrijn-Westfalen in de totale Duitse wereldwijde export bedraagt 18,2%). Noordrijn-Westfalen is dus voor de Nederlandse economie van zeer grote waarde, en dat geldt omgekeerd ook. Een vergelijkbare, maar in absolute getallen minder omvangrijke, verwevenheid bestaat er tussen de Nederlandse en de Vlaamse economie. Zo neemt Nederland 12,2% van de Vlaamse export voor zijn rekening (wat een vijfde is van de totale export van Vlaanderen naar de grote buurlanden).

3.5 Specifiek onderzoek in opdracht van de Raad

Naar aanleiding van deze informatie uit algemene bronnen is de Raad verder op zoek gegaan naar betrouwbare cijfers, die de hypothese van een zeer sterke economische samenhang kunnen bevestigen dan wel ontkrachten. De Raad heeft daartoe het NEA verzocht om relevante cijfers te verzamelen, specifiek gericht op het onderzoeksgebied zoals in paragraaf 1 van dit advies omschreven. Hieronder volgt een weergave van de belangrijkste cijfers, die de Raad langs deze weg heeft kunnen achterhalen.

Import (NEA-cijfers 1995, 2002, 2020)

Onderzoeksgebied als geheel:

De totale waarde van de goederenimport in het Nederlandse, Belgische en Duitse deel van het onderzoeksgebied gezamenlijk bedroeg/bedraagt in miljarden euro resp.: 1.076 (1995), 1.512 (2002), 2.524 (2020).

Gemiddeld **de helft (50%)** van (de waarde van) de goederenimport in de onderdelen van het onderzoeksgebied komt uit andere onderdelen van het onderzoeksgebied. [plm. 30% komt uit de rest van de EU, plm. 20% komt van buiten de EU]

Nederlandse deel van het onderzoeksgebied:

Voor het Nederlandse deel van het gebied ligt dit percentage ruim boven het gebiedsgemiddelde:

bijna **60%** van de import in het Nederlandse deel van het onderzoeksgebied komt uit andere onderdelen van het onderzoeksgebied.

Belgische en Duitse deel van het onderzoeksgebied:

Voor het Belgische en Duitse deel van het onderzoeksgebied liggen deze percentages in beide gevallen op plm. **42%**.

Waarde Goederen-import in Eurodelta-gebied	Miljarden euro	% -import afkomstig uit		
		Onderdelen Eurodelta	Andere EU-landen	Landen Buiten EU
Cijfers 2002	1.512 = 100%	50%	30%	20%

Tabel 1 Verdeling waarde goederenimport in Eurodeltagebied naar herkomst binnen/buiten Eurodeltagebied zelf

Waarde Goederen-import in Eurodelta-gebied	Gem. import-% afkomstig uit andere onderdelen Eurodelta	Specifiek import-% afkomstig uit andere onderdelen Eurodelta		
		NL-deel Eurodelta	B-deel Eurodelta	D-deel Eurodelta
O.b.v. Gem. cijfers 1995, 2002, 2020	50%	60%	42%	42%

Tabel 2 Verdeling waarde goederenimport in Eurodeltagebied naar herkomst uit andere onderdelen Eurodeltagebied

Export (NEA-cijfers 1995, 2002, 2020)

Onderzoeksgebied als geheel:

De totale waarde van de goederenexport uit het Nederlandse, Belgische en Duitse deel van het onderzoeksgebied gezamenlijk bedroeg/bedraagt in miljarden euro resp.: 1.045 (1995), 1.615 (2002), 2.052 (2020).

Gemiddeld **de helft (50%)** van de waarde van de goederenexport vanuit de onderdelen van het onderzoeksgebied gaat naar andere onderdelen van het onderzoeksgebied. [plm. 40% gaat naar de rest van de EU, plm. 10% gaat naar landen buiten de EU]

Nederlandse deel van het Eurodeltagebied:

Voor het Nederlandse deel van het onderzoeksgebied ligt dit percentage ruim boven het gebiedsgemiddelde:

ruim 60% van de export vanuit het Nederlandse deel van het Eurodeltagebied gaat naar andere onderdelen van het Eurodeltagebied.

Belgische en Duitse deel van het Eurodeltagebied:

Voor het Belgische en Duitse deel van het onderzoeksgebied liggen deze percentages op resp. plm. 43% en plm. 37%.

Waarde Goederen-export uit Eurodelta-gebied	Miljarden euro	%-export bestemd voor		
		Onderdelen Eurodelta	Andere EU-landen	Landen Buiten EU
Cijfers 2002	1.615 = 100%	50%	40%	10%

Tabel 3 Verdeling waarde goederenexport uit Eurodeltagebied naar bestemming binnen/buiten Eurodeltagebied zelf

Waarde Goederen-export uit Eurodelta-gebied	Gem. export-% bestemd voor andere onderdelen Eurodelta	Specifiek export-% bestemd voor andere onderdelen Eurodelta		
		NL-deel Eurodelta	B-deel Eurodelta	D-deel Eurodelta
O.b.v. Gem. cijfers 1995, 2002, 2020	50%	60%	43%	37%

Tabel 4 Verdeling waarde goederenexport uit Eurodeltagebied naar bestemming voor andere onderdelen Eurodeltagebied

Algemene conclusie import-/exportcijfers 1995, 2002, 2020

Het Nederlandse, het Belgische en het Duitse deel van het onderzoeksgebied hadden, hebben en houden alledrie een zeer grote economische verwevenheid met het totale gebied. Hierbij is Nederland onmiskenbaar 'koploper'. Het gebied lijkt voor Nederland in economisch opzicht relatief nog belangrijker dan voor België en Duitsland.

Het NEA-onderzoek in opdracht van de Raad heeft meer gegevens opgeleverd die de sterke onderlinge verwevenheid illustreren.

Onderlinge import-/export-relaties (NEA-cijfers 2002)

Nederlandse export:

Van de totale Nederlandse export naar België (33 miljard euro) blijft 94% (!) in het Belgische deel van het onderzoeksgebied, bestaande uit Vlaanderen, inclusief Brussel en Luik.

Van de totale Nederlandse export naar Duitsland (58,5 miljard euro) blijft 45% (!) in Noordrijn-Westfalen

Duitse export

Van de totale Duitse export naar Nederland (39,3 miljard euro) blijft bijna 89% in het Nederlandse deel van het onderzoeksgebied, bestaande uit de Randstad, Overijssel, Gelderland, Zuid-Limburg, Noord-Brabant, Zeeland. Van de totale Duitse export naar België (33,2 miljard euro) blijft bijna 85% in het gebied Vlaanderen, inclusief Brussel en Luik.

Belgische export

Van de totale Belgische export naar Nederland (19,4 miljard euro) blijft 95% in het Nederlandse deel van het onderzoeksgebied, bestaande uit de Randstad, Overijssel, Gelderland, Zuid-Limburg, Noord-Brabant, Zeeland.

Van de totale Belgische export naar Duitsland (37,5 miljard euro) blijft 45% in Noordrijn-Westfalen.

Waarde Goederen-export Cijfers 2002	Waarde goederen-export bestemd voor NL, B, D als geheel resp. export-% bestemd voor NL-, B-, D-onderdelen Eurodelta					
	Naar NL als geheel	Naar NL-deel Eurodelta	Naar B als geheel	naar B-deel Eurodelta	Naar D als geheel	Naar D-deel Eurodelta
Export vanuit Nederland	n.v.t.	n.v.t.	33 miljard euro	94%	58,5 miljard euro	45%
Export vanuit Belgie	19,4 miljard euro	95%	n.v.t.	n.v.t.	37,5 miljard euro	45%
Export vanuit Duitsland	39,3 miljard euro	89%	33,2 miljard euro	85%	n.v.t.	n.v.t.

Tabel 5 Verdeling waarde goederenexport uit onderdelen Eurodeltagebied naar bestemmingen binnen Eurodeltagebied

Vrijwel al deze cijfers zijn gestegen ten opzichte van 1995 en de prognose voor 2020 is dat ze dat de komende 15 jaar zullen blijven doen.

Algemene conclusie onderlinge import-/exportrelaties

Van de totale onderlinge import/exportrelaties tussen Nederland, België en Duitsland speelt een significant groot gedeelte (71%!) zich af binnen het onderzoeksgebied, dat de Raad als werkhypothese heeft gekozen ter begrenzing van het economisch kerngebied in Noordwest-Europa. De Nederlandse, Belgische en Duitse onderdelen van dit gebied hebben een zeer grote onderlinge economische verwevenheid.

In vergelijkbare zin heeft de Raad ook aan NEA verzocht om onderlinge verkeer- en vervoerstromen in kaart te brengen. Deze cijfers lopen grotendeels parallel met de import-/exportcijfers, maar vertonen natuurlijk ook verschillen, bijvoorbeeld omdat er voor hetzelfde type goederen een vervoersrelatie vanuit Nederland kan lopen terwijl de exportrelatie bijvoorbeeld vanuit Engeland loopt. De goederenstromen zijn op verzoek van de Raad uitgesplitst, zowel naar typen goederen als naar modaliteit. Zo bestaat bijvoorbeeld veruit de grootste "interne" goederenstroom in het onderzoeksgebied qua volume uit het vervoer van erts en metaalafval via de binnenvaart tussen Rotterdam en het Ruhrgebied (32 miljoen ton, cijfer 2002), terwijl op nummer 3 bijvoorbeeld het binnenvaartvervoer van voertuigen, machines en overige goederen staat tussen Rotterdam en Antwerpen (7 miljoen ton, cijfer 2002). Qua personenvervoer, gemeten in aantallen reizen in enkele richting in 2002, blijkt de top-5, naar "interne" herkomst en bestemming binnen het onderzoeksgebied, in belangrijke mate een Belgische aangelegenheid. De plaatsen 1 t/m 5 worden resp. ingenomen door 1. het wegtraject Brussel/Vlaams-Brabant (76 miljoen enkele reizen), 2. het wegtraject Noord-Holland/Zuid-Holland (69 miljoen reizen), 3. het wegtraject Utrecht/Zuid-Holland (46 miljoen reizen), 4. het wegtraject Düsseldorf/Keulen (38 miljoen reizen) en 5. het wegtraject Brussel/Oost-Vlaanderen (33 miljoen reizen). In het werkdossier dat de Raad naar aanleiding van de verkenningen heeft samengesteld zijn deze gegevens integraal opgenomen. Dit dossier is ook via de website van de Raad voor Verkeer en Waterstaat te raadplegen (zie toelichting in bijlage 1). In het algemeen geldt: de onderlinge samenhangen en afhankelijkheden zijn zichtbaarder in de wederzijdse handelsrelaties en in het grensoverschrijdende goederenvervoer dan in het grensoverschrijdende personenvervoer.

3.6 Beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de cijfers

Hoe betrouwbaar zijn deze gegevens? Zoals in de aanhef van dit signaleringsadvies aangegeven, heeft de Raad maar beperkt gelegenheid gehad om de hier weergegeven import-/export-cijfers consequent te toetsen bij andere bronnen.

Voorzover dat wel is gebeurd, wijst die toetsing soms op overeenkomsten tussen de cijferbronnen, soms ook op uiteenlopende cijfers uit verschillende bronnen. Sommige bronnen geven bovendien aan dat bepaalde statistische gegevens niet beschikbaar zijn, terwijl andere bronnen zeggen wel toegang tot die gegevens te hebben.

Enkele voorbeelden

Het cijfer over het deel van de totale Nederlandse export naar Duitsland dat in Noordrijn-Westfalen blijft, ligt in twee verschillende bronnen op een percentage tussen de 43,5% (R&D-magazine EU, cijfers 2003) en 45% (NEA, cijfers 2002). In deze twee bronnen ligt dit cijfer dus in dezelfde orde van grootte.

Dat is niet het geval bij een derde bron, namelijk het Nederlandse ministerie van Economische Zaken, waar men er van uitgaat dat in 2004 plm. 31,4% van de totale Nederlandse export naar Duitsland in Noordrijn-Westfalen bleef. Ook de absolute getallen die het ministerie van EZ hanteert, zijn anders dan de cijfers die NEA hanteert. Dit kan van alles betekenen, van het putten uit statistieken van verschillende bron tot het aanzienlijk teruglopen van het feitelijke aandeel van Noordrijn-Westfalen in de Nederlandse export in de periode tussen 2002 en 2004.

Ook over de relatie Nederland/Vlaanderen-plus zijn uiteenlopende getallen in omloop. Volgens bronnen die EZ hanteert komt 85% van de Belgische export naar Nederland uit Vlaanderen, en blijft 80% van de Nederlandse export naar België in Vlaanderen. Het NEA-onderzoek geeft hiervoor hogere getallen (resp. 94% en 95%!). Het ministerie van Economische Zaken geeft bovendien aan dat een uitsplitsing van cijfers naar het gebied Vlaanderen, regio Brussel, regio Luik niet mogelijk is, omdat de export/importstatistieken niet naar deze ingangen worden opgesplitst.

De Raad heeft op dit moment geen gelegenheid om deze en andere verschillen nader te onderzoeken. Er is naar het oordeel van de Raad wel dringend behoefte aan meer specifieke cijfers over de interne samenhang binnen het economisch kerngebied van Noordwest-Europa, waarover tussen de belangrijkste betrokkenen, nationaal en internationaal, overeenstemming bestaat.

Want ook de "lagere getallen" wijzen nog steeds op zeer sterke onderlinge economische verwevenheden. Die zouden zich de komende jaren bij voorkeur moeten gaan vertalen in hechtere bestuurlijke relaties, effectievere afstemming van verkeer en vervoersystemen, gezamenlijke plannen voor de ruimtelijke inrichting in grensgebieden en corridors, enzovoort.

4 De grensgebieden: patroonveranderingen, kansen en knelpunten

Ten aanzien van de grensgebieden heeft de Raad van Verkeer en Waterstaat de volgende werkhypothese: het wegvallen van de Europese binnengrenzen en de daarmee gepaard gaande harmonisatiebewegingen zullen de komende jaren leiden tot versnelde economische, sociale, demografische patroonveranderingen, met name in de grensregio's, op gebieden als bedrijfsvestiging, wonen, winkelen, uitgaan, studeren, werken.

De Raad is derhalve op zoek gegaan naar gegevens die deze hypothese konden bevestigen of ontkrachten. Evenals bij het vaststellen van de onderlinge economische samenhang en verwevenheid in het Eurodeltagebied, dat gevormd wordt door Nederland/Vlaanderen-plus/Noordrijn-Westfalen, geldt ook ten aanzien van de grensgebieden tussen Nederland, België en Duitsland dat hier vooral sprake is van sterke aanwijzingen voor patroonveranderingen in de vorm van indicatieve informatie, maar (nog) niet van harde betrouwbare cijfers.

4.1 Patroonveranderingen

Twee typen patroonveranderingen zijn in en rond de grensregio's waarneembaar.

- Er is de laatste jaren sprake van een toenemend aantal samenwerkingsorganisaties, die op regionaal-lokaal niveau grensoverschrijdende initiatieven en projecten trachten te formuleren en te monitoren.
- Er is sprake van een daadwerkelijke verschuiving in grensoverschrijdend verkeer door feitelijke veranderingen op gebieden als bedrijfsvestiging, zaken doen, werken, wonen, winkelen, uitgaan, studeren, en dergelijke.

Voor beide typen ontwikkeling geldt dat er gericht onderzoek nodig is om vast te stellen wat er feitelijk loopt aan landsgrensoverschrijdende samenwerkingsinitiatieven, en welke patroonveranderingen in het gedrag van mensen en bedrijven in de grensregio's in de praktijk blijken op te treden.

4.2 Samenwerkingsinitiatieven: kansen en knelpunten

Het aantal samenwerkingsorganisaties en -initiatieven in de grensregio's is legio. Bijvoorbeeld: de Euregio Twente, het Knooppunt Arnhem-Nijmegen, de Euregio Maas-Rijn rond Zuid-Limburg, de organisatie Rijn-Schelde-delta, het overlegorgaan van de Rijnkamers van de Kamers van Koophandel, de Task Force Versnellingsagenda Zuid-Limburg, het overleg Maastricht-Aken-Hasselt-Luik, en vele andere, permanente of tijdelijk projectmatige, samenwerkingsorganisaties.

Er zijn in dit verband rond de landsgrenzen tussen Nederland en Noordrijn-Westfalen en Nederland en Vlaanderen e.o. net zoveel grensoverschrijdende successen als frustraties waar te nemen. Al deze samenwerkingsverbanden formuleren nieuwe projecten die mede tot doel hebben om de juridisch-bestuurlijke en politieke belemmeringen van de landsgrenzen te versoepelen of te doen verdwijnen.

Het is duidelijk dat in de grensgebieden veel mensen en organisaties gedeelde belangen hebben en elkaar dus ook opzoeken en voor directe grensoverschrijdende samenwerking kiezen, terwijl er op het nationale niveau meer oog is voor de nationale beleidskaders en voor de samenwerking (of beleidsconcurrentie) met de collega-nationale overheden rond de grotere grensoverschrijdende dossiers.

De regionaal-lokale realiteit is kleinschaliger, maar daarom niet minder relevant, ook voor de ontwikkeling van de economische en infrastructurele samenhang van het Eurodeltagebied als geheel. Zo vermeldt de Versnellingsagenda Limburg projecten die de ontsluiting van Maastricht mede moeten organiseren. Zo staat er op de grens een Nederlands/Duits bedrijf waar zonnepanelen worden gemaakt en waar de verschillende wet- en regelgeving naast elkaar wordt getoetst. Zo zijn er inmiddels 3 bedrijventerreinen (van de in totaal 3600 bedrijventerreinen in ons land) die "op de grens" liggen: op de Nederlands-Duitse grens zijn dat resp. Avantis bij Heerlen en Europark bij Coevorden (overigens net buiten het Eurodeltagebied gelegen), op de Nederlands-Vlaamse grens is dat het bedrijventerrein Hazeldonk-Meer, bij Breda. Hier trachten bedrijven te opereren gebruik makend van de wet- en regelgeving van de beide desbetreffende landen, met alle complicaties van dien. Of, andere voorbeelden: zo hebben diverse regionaal logistieke betrokkenen er belang bij dat de problemen rond de IJzeren Rijn zo spoedig mogelijk worden opgelost, en wordt er voor het gebied van de euregio Maas-Rijn een gezamenlijke strategie ontwikkeld die is gericht op het stimuleren van grensoverschrijdend openbaar vervoer, enzovoort. Zelfs de typisch "Nederlandse" organisatie Nederland Distributieland (NDL) heeft recentelijk in Antwerpen een seminar georganiseerd, samen met haar Vlaamse evenknie, het Vlaams Instituut voor Logistiek (VIL), voor de gezamenlijke leden van beide organisaties over de opties van hechtere samenwerking in het gebied van de Rijn-Schelde-delta. De conclusie van dit Nederlands-Vlaamse logistieke seminar: nauwere samenwerking is in het belang van alle betrokken partijen.

Behalve enthousiasme hebben vrijwel al deze initiatieven iets anders gemeen: diverse regionale bestuurders, vertegenwoordigers van bedrijven, kamers van koophandel, en nieuwe samenwerkingsorganisaties klagen over de geringe aandacht en weinig flexibele houding van de respectievelijke nationale residenties in Den Haag, Brussel en Berlijn voor optredende knelpunten, voor mogelijkheden om procedures te versnellen, of om investeringen te ondersteunen, of om znodig te mogen experimenteren, e.d. Soms zijn er immers, zo stellen zij, belemmeringen voor directe grensoverschrijdende samenwerking die alleen met steun van de nationale overheden kunnen worden opgelost.

Gelukkig begint daarvoor in Den Haag ook meer oog te komen. In de Uitvoeringsagenda van de Nota Mobiliteit wordt vermeld dat er onderzoek is gestart naar knelpunten op de belangrijkste doorgaande internationale routes van en naar Nederland. Aan de hand van deze inventarisatie zal het ministerie van V&W een agenda opstellen voor overleg met de buurlanden. Ook wordt er via het ministerie van V&W al langer gewerkt aan grensoverschrijdende afstemming van verkeersinformatie en verkeersmanagement. Daarnaast heeft het ministerie van VROM, in vervolg op de Nota Ruimte, recentelijk het initiatief genomen tot een strategische planning van de samenwerking op het gebied van de ruimtelijke ordening tussen Nederland en Noordrijn-Westfalen, en zijn er via het ministerie van EZ recentelijk innovatiesamenwerkingsovereenkomsten gesloten met Vlaanderen en Noordrijn-Westfalen in het licht van de Lissabon-ambities. In datzelfde licht werkt het ministerie van VROM, in het kader van de zogenoemde Rotterdam-agenda, aan een analyse van de ruimtelijke impact van EU-beleid en aan het stimuleren van transnationale samenwerkingsinitiatieven ter versterking van de Europese ruimtelijke structuur.

De Raad bepleit dat in het kader deze recente internationale beleidsoriëntaties bijzondere aandacht wordt gegeven aan de samenhang in het Eurodeltagebied en aan de kansen om dit gebied te versterken door brede euregionale samenwerking tussen Nederland, België en Duitsland.

Naast de, vanuit nationale optiek, kleinschaliger acties en initiatieven zal er de komende jaren in de grensregio's ook sprake zijn van manifestaties die een veel grotere dan regionaal-lokale uitstraling hebben. Een voorbeeld hiervan is de Floriade die in 2012 in Venlo zal plaats vinden. Dergelijke projecten met brede euregionale, en mogelijk zelfs Europese, uitstraling zouden in een vroeg stadium aandacht en steun van de nationale overheden moeten krijgen, omdat zij een belangrijke voorbeeldfunctie kunnen vervullen voor andere grensoverschrijdende samenwerkingstrajecten.

De Raad acht het gewenst dat er op nationaal niveau meer en gebundeld inzicht ontstaat in het scala aan grensoverschrijdende initiatieven en in de mogelijkheden om via nationale interventies processen te kunnen versnellen en knelpunten te kunnen oplossen.

4.3 Waarneembare patroonveranderingen in de grensregio's

In vrijwel alle gesprekken die de Raad tijdens het verkennend onderzoek gevoerd heeft met direct betrokkenen uit de grensregio's klinken dezelfde geluiden: er zou sprake zijn van daadwerkelijke verschuivingen in landsgrensoverschrijdend verkeer door feitelijke veranderingen op gebieden als bedrijfsvestiging, zaken doen, werken, wonen, winkelen, uitgaan, studeren, en dergelijke.

Alleen blijkt in al die gesprekken ook het volgende: vrijwel iedereen kan een of meer voorbeelden noemen, maar niemand heeft inzicht in het totaal van deze patroonveranderingen. Het gaat dan om voorbeelden van uiteenlopende aard, die soms wel soms niet 'landelijk' bekend zijn. Het gaat onder meer om de volgende waarnemingen.

- Een derde tot de helft van het aantal passagiers dat opstapt op de Luchthaven van Dusseldorf is afkomstig uit Nederland. Voor Niederrhein liggen deze percentages nog veel hoger.
- Een toenemend aantal Duitsers en Belgen komt voor de duurdere niet-dagelijkse goederen winkelen in de steden van Zuid- en Midden-Limburg (jaarlijkse bestedingen "buiten de eigen regio" zouden inmiddels liggen op 1,25 miljard euro).
- Het Hoger Onderwijs in Venlo kent meer Duitse leerlingen dan Nederlandse, verhouding zou inmiddels 60-40% zijn.
- Aan de Universiteit van Munster studeren meer Duitse studenten Nederlands dan er aan alle Nederlandse universiteiten bij elkaar Nederlandse studenten Duits studeren.
- Bij een recente snelle busverbinding tussen Kleef en Nijmegen was in de kosten-batenanalyse gerekend op 20% meer passagiers ten opzichte van de vroegere langzame verbinding; binnen enkele maanden lag de passagiersgroei al op 50%.
- Meer Nederlanders gaan de laatste jaren direct over de grens in Duitsland wonen (in aanvulling op het grote aantal Nederlanders dat al jaren direct over de grens in België woont). De meest recente gegevens zouden laten zien dat er op dit moment meer Nederlanders over de grens gaan wonen dan dat er Vlamingen en Duitsers in Nederland komen wonen.
- In ruimer opzicht, maar wel met effecten in de grensregio's: er gaat de komende jaren een belangrijke verschuiving in het luchtvrachtverkeer plaats vinden van Schiphol naar de luchthavens van Maastricht en vooral Luik.

Ook hier geldt, aldus de Raad, dat het gewenst is dat er op nationaal niveau meer en gebundeld inzicht ontstaat over deze en andere mogelijke patroonveranderingen, om de volgende twee redenen.

- Op de kortere termijn: dergelijke patroonveranderingen zullen, ook als zij zich tot de grensregio's mochten beperken, hun impact hebben op de ruimtelijke inrichting,

en op de systemen voor verkeer, vervoer en logistiek die in het gebied nodig zijn voor het behoud van de grensoverschrijdende mobiliteit en bereikbaarheid.

- Op de langere termijn: de desbetreffende patroonveranderingen kunnen, ook al zijn ze op dit moment mogelijk nog beperkt in omvang, een voorbode zijn van grotere bewegingen en veranderingen in het economische kerngebied van Noordwest-Europa, waarvan Nederland-België-Duitsland deel uitmaken.

Ook specifieke onderwerpen betreffende de onderlinge afhankelijkheid op het gebied van water en riviersystemen (waterkwaliteit, overstromingsgevaar, e.d.) en luchtkwaliteit (fijnstof, NO₂, e.d.) worden beïnvloed door eventuele patroonveranderingen. Juist deze cases leren dat directe samenwerking met de burens niet alleen nuttig maar op den duur onontkoombaar is.

De Raad is dan ook van oordeel dat er op nationaal niveau voldoende inzicht dient te ontstaan in relevante patroonverschuivingen, om na te kunnen gaan in hoeverre regionale ontwikkelingen en regionaal beleid op het gebied van economie, ruimtelijke ordening, en verkeer, vervoer, logistiek mede dienen te worden getoetst aan mogelijke (positieve of negatieve) effecten in het bredere verband van het Eurodeltagebied, als het economische kerngebied in continentaal Noordwest-Europa.

Voor sommige gegevens zal dat om extra inspanning vragen, zo is het bijvoorbeeld niet eenvoudig om over de ontwikkeling van het luchtverkeer in de grensregio's harde gegevens boven tafel te krijgen. Luchthavens houden hun gegevens zoveel mogelijk 'bij zich'. Deze worden als vertrouwelijk beschouwd; er wordt jaarlijks met chartermaatschappijen onderhandeld wat leidt tot behoorlijke fluctuaties in vliegbewegingen.

5 Bestuurlijke incongruentie en de grote grensoverschrijdende dossiers

Er zijn tenminste twee onderwerpen die een belemmering zouden kunnen vormen voor de bredere euregionale samenwerking tussen Nederland, België, en Duitsland, zoals die door de Raad in dit advies wordt beoogd.

Dat zijn respectievelijk de zogenoemde bestuurlijke incongruentie en de grote grensoverschrijdende dossiers

5.1 Bestuurlijke incongruentie

Met het begrip bestuurlijke incongruentie wordt verwezen naar het politiek-bestuurlijke probleem, dat de onderdelen van het economische kerngebied, zoals door de Raad in dit advies begrensd, zich politiek-bestuurlijk op verschillende niveaus bevinden. Zo worden ministers-presidenten van Duitse deelstaten primair geacht te overleggen met hun Nederlandse bestuurlijke 'evenknieën', de commissarissen van de Koningin, en doet de Nederlandse minister-president primair zaken met de Duitse Bondskanselier. In de relatie met Vlaanderen is niet altijd duidelijk wanneer de Vlaamse dan wel de federale Belgische minister-president aan zet is. Dat leidt, zo blijkt uit de praktijk, tot complicaties in het politieke en bestuurlijke overleg, omdat er regelmatig vragen rijzen wie eigenlijk in welke situatie als bestuurlijk gelijkwaardige partners om de tafel zouden moeten zitten. Ook komt het voor dat – als er geen vooroverleg over het niveau van vertegenwoordiging heeft plaats gevonden – de betrokken landen in ambtelijk overleg ineens met hiërarchisch zeer ongelijkwaardige vertegenwoordigers aan tafel te zitten. Wie dan zijn eigen vertegenwoordiging te laag heeft ingeschat staat in het overleg "meteen al op achterstand", aldus insiders met wie de Raad heeft gesproken. In Nederland valt het grootste deel van het land binnen het economisch kerngebied zoals hier bedoeld, dus het ligt voor de hand dat het uiteindelijk de nationale regering is die verantwoordelijk is voor eventuele bilaterale of trilaterale afspraken om onderlinge samenwerking te versterken.

In Noordrijn-Westfalen ligt dat anders. Deze deelstaat in de Duitse Federatie heeft een eigen regering met een eigen minister-president. Hoewel de economie van Noordrijn-Westfalen groter is dan de Nederlandse economie blijft Noordrijn-Westfalen voor de Nederlandse regering een van de deelstaten van Duitsland en doet de Nederlandse regering primair zaken met de Duitse federale regering.

In België liggen de verhoudingen nog weer complexer. In het economisch kerngebied, zoals op grond van economische samenhang geselecteerd, liggen drie gebieden met drie verschillende typen bestuur: de Vlaamse gewestelijke regering, het Luikse provinciebestuur en het Bestuur van de Stadsregio Brussel, dat in België een eigen positie heeft. Gezamenlijk hebben zij ook weer te maken met de Belgische nationale regering, van waaruit echter verregaande bevoegdheden zijn gedelegeerd naar de gewestelijke regeringen van Vlaanderen en Wallonië.

Effectieve samenwerking en afstemmingsoverleg zullen dus alleen tot stand kunnen komen wanneer betrokkenen bereid zijn om de bestaande bestuurlijke incongruenties te overstijgen, door soms bereid te zijn tot een directe ontmoeting tussen de ministers-presidenten van Nederland en Noordrijn-Westfalen en/of de premier van de Vlaamse regering, dan weer meer te sturen op regionaal (voor)overleg tussen een aantal Nederlandse Provinciebesturen met hun directe Noordrijn-Westfaalse en Vlaamse collega's, dan weer op overleg tussen de drie nationale regeringen, enzovoort. Dit lijkt triviaal, maar vraagt in de praktijk van elk van de betrokken bestuurlijke niveaus om grote flexibiliteit.

Gelukkig zijn er tekenen dat die flexibiliteit de laatste tijd aan het toenemen is, getuige bijvoorbeeld het directe bezoek medio 2005 van de nieuw verkozen minister-president van Noordrijn-Westfalen aan de Nederlandse nationale minister-president, waarbij onder meer op ruimtelijk gebied samenwerkingsafspraken zijn gemaakt, in de zogenaamde Rotterdam-agenda. In deze positieve lijn past ook de intentieverklaring die zeer recentelijk is ondertekend door de Nederlandse staatssecretaris van Economische Zaken en de minister van Economische Zaken van Noordrijn-Westfalen om "de onderlinge banden aan te halen en de strategische positie van beide regio's te versterken".

5.2 De grote grensoverschrijdende dossiers

De zogenoemde grote projecten, veelal politiek gevoelige dossiers, spelen een belangrijke en steeds weer terugkerende rol in de verhouding met onze buurlanden België en Duitsland. Daarnaast zijn er enkele centrale beleidsthema's die per definitie om grensoverschrijdende aanpak vragen. In het algemeen betreft het hier complexe en politiek lastige vraagstukken, die elk hun eigen historie hebben. In de relatie tot België gaat het om de dossiers Westerschelde en HSL-Zuid; in de relatie tot Duitsland om de Betuwelijn en de HSL-Oost en in de relatie tot beide buurlanden gaat het om de IJzeren Rijn, maar ook om rivierwater/waterkwaliteit, luchtkwaliteit (fijnstof, NO₂, CO₂). De meeste van deze dossiers hebben een jarenlange doorlooptijd. In sommige kringen en in de media worden diverse van deze projecten regelmatig aangeduid als "hoofdpijndossiers".

Uit gesprekken die de Raad heeft gevoerd met regionaal-lokale bestuurders en vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven, blijkt dat men in die kringen het gevoel heeft dat de complexiteit en/of de politieke gevoeligheid van sommige van deze dossiers een belemmering vormen voor andere samenwerkingsrelaties die tussen de drie landen effectief zouden kunnen zijn.

De Raad treedt hier niet in een beoordeling van deze signalen, maar constateert dat er op diverse terreinen ook positieve ontwikkelingen zijn. Dat geldt in de eerste plaats voor het waterdossier, waar als het ware een "natuurlijke noodzaak" tot overleg bestaat tussen landen die gezamenlijk een of meer rivieren delen, of die in ander opzicht van elkaar afhankelijk zijn op het gebied van waterbeheer en -kwaliteit. Binnen het Eurodeltagebied hebben we het dan in het bijzonder over de stroomgebieden van de Maas en de Rijn. Zo hebben bijvoorbeeld Den Haag, de Provincie Gelderland en Noordrijn-Westfalen gezamenlijk in kaart gebracht welke problemen moeten worden opgelost gegeven de afhankelijkheidsrelaties tussen de bovenstroomse en onderstroomse gebieden van de Rijn. In vergelijkbare zin zijn samen met Vlaanderen een visie en strategie op waterbeheer ontwikkeld binnen de gezamenlijke Technische Westerschelde Commissie. Vergelijkbare initiatieven worden inmiddels ook ondernomen met betrekking tot de Maas. Maar ook in andere grote grensoverschrijdende trajecten zijn de laatste tijd positieve ontwikkelingen te signaleren, zoals het recente besluit door Noordrijn-Westfalen over nader onderzoek naar de aansluiting tussen het Duitse en Nederlandse deel van de Betuwelijn, of de doorbraak die in de loop van dit jaar bereikt is rond de Westerschelde als vaarweg. Interessant is dat dit succes binnen het Westerscheldedossier volgens direct betrokkenen mede te danken is aan een ogenschijnlijk onbelangrijk detail als het feitelijk samenwerken van Nederlanders en Vlamingen binnen hetzelfde gebouw. Een goed voorbeeld van een effectieve koppeling tussen grensregionale samenwerking en versterking van de economische samenhang in het totale gebied.

Het is van belang dat al deze belangrijke grensoverschrijdende dossiers de komende jaren uitdrukkelijk mede bekeken worden vanuit de optiek van de sterke economische samenhang en verwevenheid die er bestaat tussen grote delen van Nederland, Vlaanderen-plus en Noordrijn-Westfalen. Behoud van die samenhang en versterking van de internationale positie van het Eurodeltagebied vragen om een sterke gezamenlijke internationale positionering, waarbij aan potentiële investeerders en beslissers over bedrijfsvestigingen bij voorkeur effectieve en functionerende infrastructuren kunnen worden getoond, waarbij men zich als land uitdrukkelijk bewust dient te zijn van de eigen sterkten en zwakten.

Hoe belangrijk een goed afgestemde promotie is, kan worden geïllustreerd aan de hand van het volgende voorbeeld.

Aan internationale bedrijven die bij de EU in Brussel komen praten over een geschikte vestigingsplaats in het Eurodeltagebied als "West Gateway to Europe" wordt documentatiemateriaal meegegeven, waarin onder meer het volgende kaartje is opgenomen.



Fig.4 Hoge snelheidsverbindingen in Noordwest-Europa (>200 km/u)

Veel Aziatische bedrijven hechten grote waarde aan de verplaatsingsmogelijkheden van het personeel naar de rest van Europa via een hogesnelheidsnetwerk, met als criterium dat er boven de 200 km per uur gereisd moet kunnen worden. Bedrijven die dat als belangrijk criterium hebben zullen zich dus, op grond van dit in Brussel uitgereikte promotiemateriaal, niet gauw in Nederland vestigen, maar liever in België, omdat daar wel zowel een Noord-Zuid als een Oost-West verbinding beschikbaar is. Gelukkig voor Nederland zijn er ook andere criteria waarop bedrijven hun vestigingskeuze maken, maar de vraag die de Raad met dit voorbeeld wil oproepen is: hoeveel overheden en bedrijven die om Aziatische klanten vechten weten eigenlijk dat dit kaartje onderdeel uitmaakt van het in Brussel uitgereikte EU-promotiemateriaal, en hoeveel overheden en bedrijven hebben zich vanuit Nederland effectief voorbereid op een antwoord, door andere eigen Unique Selling Points te benadrukken?

6 Aanbevelingen: op weg naar een gezamenlijke toekomstvisie

De Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft in de vorige paragrafen van dit signaleringsadvies een aantal verkenningsresultaten en indrukken op een rij gezet die voor de Raad aanleiding zijn om het kabinet te adviseren de komende jaren serieus naar mogelijkheden te zoeken om de positie van Nederland te versterken door actieve en brede euregionale samenwerking tussen die onderdelen van Nederland, België en Duitsland, die economisch een sterke onderlinge samenhang vertonen. Dat gebied is hier aangeduid met de voorlopige benaming Eurodelta. Die positieversterking, van Nederland in het Eurodeltagebied en van het Eurodeltagebied als geheel, zal bevorderd kunnen worden door gerichte afstemming en samenwerking op beleidsterreinen als economische ontwikkeling, ruimtelijke ordening, infrastructuur, verkeer, vervoer, logistiek. Deze bredere euregionale samenwerking zal kunnen leiden tot een positief saldo voor alle drie de betrokken landen, en zal zich in de praktijk moeten vertalen in een mix van samenwerkingsacties op twee niveaus: samenwerking in de grensregio's en samenwerking op nationaal niveau tussen de drie betrokken landen.

Om hiervoor beleid te kunnen ontwikkelen dat recht doet aan de potentie van het besproken gebied, moet er nog veel worden onderzocht. De meeste aanbevelingen die hieronder worden gedaan, richten zich dan ook daarop.

Adviezen

Het uiteindelijke doel van de aanbevelingen die hieronder worden gedaan, is naar het oordeel van de Raad het volgende.

Het ontwikkelen van een *gezamenlijke Nederlands-Belgisch-Duitse strategische visie op de toekomst van het economisch kerngebied in continentaal West-Europa, dat voor elk van de drie betrokken landen een cruciale pijler vormt onder de eigen nationale economie. Een toekomstvisie die vervolgens gezamenlijk vertaald kan worden in waar nodig afgestemde beleidsacties op het terrein van economische ontwikkeling, ruimtelijke inrichting, verbetering/aanleg van infrastructuren, mobiliteit, verkeer, vervoer, logistiek, verbetering van water- en luchtkwaliteit.*

Voor sommigen klinkt dit als vele bruggen te ver, en als voorlopig volstrekt onbereikbaar, of zelfs ongewenst. Voor anderen klinkt dit als een logische en op termijn onontkoombare ontwikkelingsstap in een zich snel globaliserende wereld. Het moge duidelijk zijn dat de Raad deze laatste opvatting huldigt.

De regionale economie in de drie deelgebieden is deels complementair en deels concurrerend. Samenwerking en onderlinge afstemming van beleid, bedrijvigheid, kennisinfrastructuur, e.d. kunnen schaalvoordelen opleveren en mogelijkheden voor onderlinge specialisatie. De kansen en bedreigingen voor de regio op wereldschaal vragen om een heldere toekomstvisie waarin bestuur, bedrijfsleven, kennisinstellingen en bevolking geloven en hun eigen plaats kennen. Een gemeenschappelijke planning van de ruimtelijke inrichting en infrastructuur is dan niet alleen noodzakelijk maar kan ook inspirerend zijn voor alle betrokkenen, en leiden tot nieuw elan en tot gevoelens van trots, bijvoorbeeld om te leven en werken in het derde succesvolste economische gebied in de wereld.

In het internationale bedrijfsleven is men er al langer aan gewend dat het heel goed mogelijk is om op het ene niveau met een ander bedrijf samen te werken, terwijl men elkaar op het andere niveau gewoon blijft tegenkomen als concurrent. Dergelijke

wisselende strategische relaties kunnen ook effectief zijn tussen overheden en intermediaire organisaties, maar zijn daar nog minder gebruikelijk.

De Raad pleit er voor om daarmee gericht te gaan experimenteren door enerzijds te werken aan een gezamenlijke internationale promotie van het Eurodeltagebied, terwijl anderzijds de feitelijke acquisitie daarna gewoon blijft plaats vinden op individueel niveau (van een land, een subregio, een gemeente, een bedrijf).

Er zijn diverse benaderingen denkbaar om tot een toekomstvisie voor het Eurodeltagebied te komen. De Raad geeft daarbij de voorkeur aan een aanpak waarbij de belangrijkste initiatieven uit de samenleving zelf op kunnen komen en deze initiatieven vanuit nationale en regionale overheden actief worden ondersteund. Onderstaande adviezen richten zich tot de drie meest betrokken ministeries bij dit advies: Verkeer en Waterstaat, Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu, en Economische Zaken. Het proces dat de Raad graag op gang ziet komen, is er echter bij gebaat als het vooral anderen zijn die in de eerste plaats aan de slag gaan. Van de betrokken ministers wordt daarbij gevraagd om een stimulerende en actief ondersteunende rol te vervullen en/of om op bepaalde terreinen gerichte onderzoeksopdrachten te verstrekken. De adviezen van de Raad richten zich dus in feite vooral tot "wie zich aangesproken voelt" om eventuele kansen te benutten die bredere euregionale samenwerking tussen Nederland, België en Duitsland zou kunnen bieden.

1. Bevorder dat *enthousiaste betrokken organisaties en personen* uit Nederland, Vlaanderen en Noordrijn-Westfalen hun krachten bundelen tot een publiek-privaat initiatief om een agenda te formuleren voor de weg waarlangs nauwere samenwerking in het Eurodeltagebied het best gestalte kan krijgen, en om vast te stellen welke acties als eerste om concretisering vragen. Als potentiële initiatiefnemers kan men bijvoorbeeld denken aan vertegenwoordigers van de vier zogenoemde submetropolen Deltametropool/Randstad, Brabantstad, Vlaamse Ruit en de 'Ruhrmetropool', maar ook aan organisaties in de grensgebieden, zoals euregionale samenwerkingsverbanden of het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN). Andere initiatiefnemers en/of actieve 'trekkers' van een Eurodelta-initiatief kunnen ook zijn: landelijke intermediaire organisaties, zoals Nederland Distributieland, groepen bedrijven voor wie het Eurodeltagebied een belangrijk marktgebied is, direct betrokkenen uit kringen van provinciebesturen en stadsbesturen die zelf te maken hebben met grensoverschrijdende activiteiten, Kamers van Koophandel, enzovoort. De Raad heeft tot zijn genoegen geconstateerd dat het College van Bestuur van het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (dat vanaf 1-1-2006 de formele status van Stadsregio zal krijgen) zich bereid heeft verklaard om het initiatief te nemen tot een "Eurodelta-conferentie" in het voorjaar van 2006, om daarin samen met andere geïnteresseerde partijen na te gaan hoe een agenda voor brede euregionale samenwerking tussen relevante organisaties in Nederland, België en Duitsland het best gestalte kan krijgen.
2. Bevorder dat *planbureaus en onderzoeksinstituten* in Nederland, Noordrijn-Westfalen en Vlaanderen meer gebruik gaan maken van elkaars gegevens en dat zij gezamenlijk meer "grenzenloze" onderzoeksprojecten gaan formuleren waarbij de onderzoeksgebieden niet beperkt worden door de nationale bestuurlijke grenzen. Stimuleer vanuit beleidsvoorbereidende overheden dat er zo snel mogelijk eenduidige en geaggregeerde cijfers beschikbaar komen over de economische samenhang in het Eurodeltagebied als geheel, en over relevante patroonveranderingen in de grensregio's. Denk daarbij in het bijzonder ook aan concrete onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten die door Nederland, België, Duitsland gezamenlijk zouden kunnen worden ingediend bij de Europese Unie. Projecten die van meet af aan de

steun van twee, of zelfs drie, lidstaten genieten, hebben een aanzienlijk grotere kans van slagen bij de uiteindelijk projecttoewijzing.

3. Laat een *vergelijkend onderzoek uitvoeren naar andere bestaande grote stedelijke netwerken* in de wereld waar eveneens economische verwevenheid aan de orde is, ga na over welke unieke proposities het economische kerngebied van Noordwest-Europa beschikt en bekijk tegelijkertijd of het gebied zoals door de Raad is afgebakend ook in de praktijk de meest werkbare afbakening is. Hierbij kan worden voortgebouwd op de ervaringen uit 2000 in de zgn. Eurbanet-studies waar een eerste vergelijking heeft plaats gevonden tussen een viertal "North-West European Metropolitan Areas", te weten: Randstad, Vlaamse Ruit, Ruhrgebied en het gebied rond Edinburgh-Glasgow
4. Ga na, mede op basis van de onderzoeksresultaten uit 3, wat de meest effectieve wijze is om het Eurodeltagebied *internationaal als één gebied te promoten*. Het is Amerikaanse, Chinese, Indiase bedrijven, en bedrijven uit andere opkomende economieën in eerste instantie om het even of een locatie in Nederland, België of het Westen van Duitsland ligt. Het gaat hen primair om het gewenste voorzieningenniveau en om de bereikbaarheid en niet om de bestuurlijke grenzen binnen Europa. Van buiten Europa, wordt de Europese Noordwestkust als één "West Gateway to Europe" gezien. Het is internationaal van belang om dit gebied ook als één samenhangend netwerk van voorzieningen te promoten.
5. Zet vanuit overheden het onderwerp *brede euregionale samenwerking* tussen Nederland, België, Duitsland op de diverse *politieke agenda's* en besteed daarbij uitdrukkelijk aandacht aan mogelijkheden om de bestuurlijke discongruentie effectief te doorbreken. Stimuleer bilateraal overleg op verschillende niveaus, en waar nodig tripartiete overleg, waarin de direct verantwoordelijk bestuurders met elkaar om de tafel kunnen zitten, zonder dat dit als 'bestuurlijk ongepast' wordt ervaren. Een goed voorbeeld hiervan is de topconferentie die inmiddels wordt voorbereid voor het voorjaar 2006 tussen de ambtelijke en politieke top van Nederland en Noordrijn-Westfalen. Organiseer vergelijkbare ontmoetingen met Vlaanderen en neem gezamenlijk het initiatief deze drie partijen bij elkaar te brengen.

Bijlage: werkwijze en werkdoosier

1. Verantwoording werkwijze

In het voorjaar van 2005 is door het secretariaat van de Raad een eerste quick scan-inventarisatie gehouden van knelpunten en kansen, en van het mogelijke bestaan van een gevoel van urgentie op nationaal en regionaal niveau, in relatie tot het thema "samenwerken in de Eurodelta".

Op basis van de resultaten van deze quick scan, heeft de Raad in april 2005 besloten tot het schrijven van een verkenning over dit onderwerp. In september 2005 heeft de Raad besloten om de verkenningresultaten te vertalen in een signaleringsadvies, met als belangrijkste doel het 'op de agenda zetten' van de mogelijkheden van dit grensoverschrijdende gebied. Dit document is voorbereid door een commissie bestaande uit

prof. dr. W.A. Hafkamp
drs. A. Rijckenberg
mr. F.E. Schaake, commissievoorzitter

De commissie heeft in de periode april tot december twee bijeenkomsten belegd met externe deskundigen, namelijk in april en september. Daarnaast zijn er vele bilaterale gesprekken gevoerd.

Enkele specifieke aanvullende onderzoeksvragen zijn uitbesteed aan het NEA (aggregatie en bundeling van beschikbare cijfers over het gebied) en aan TNO (beschrijving van de stand van zaken van de grote infrastructurele projecten en grensoverschrijdende beleidsthema's).

Gegeven het verkennende karakter van het raadsonderzoek heeft de Raad er bewust voor gekozen om ter voorbereiding van dit signaleringsadvies alleen met Nederlanders te spreken en om nog geen directe eigen contacten te leggen met Duitse en Vlaamse/Belgische personen en organisaties. Met dit advies beoogt de Raad primair het op de Nederlandse politieke agenda zetten van het onderwerp "brede euronale samenwerking tussen Nederland, België, Duitsland".

Om ook de discussie over de grenzen te stimuleren is dit advies, behalve in het Nederlands, tevens beschikbaar in het Frans, Duits en Engels. Deze vertalingen zijn via de website te downloaden.

2. Geraadpleegde personen

Expertmeeting 13 april 2005

Prof. dr. F.W.M. Boekema, Universiteit van Tilburg en Radboud Universiteit Nijmegen

Drs. H. Caspers, Provincie Drenthe, Interregionale zaken

Ir. J.A.M. Giesen, Consulaat-generaal der Nederlanden in Düsseldorf

Ir. H.E. Gordijn, Ruimtelijk Planbureau

Drs. J.J. Modder, Stadsregio Arnhem Nijmegen (KAN)

Drs. J.W. Tierolf, ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer

Dipl. ing. G.B. Urhahn, Urhahn Urban Design

Drs. R.J.A.M. Verhoeven, Kamer van Koophandel zuid Limburg (verhinderd, schriftelijke bijdrage)

Expertmeeting 25 augustus 2005

Prof. dr. F.W.M. Boekema, Universiteit van Tilburg (en RU Nijmegen)
Dr. H.J. van Houtum, Radboud Universiteit Nijmegen
Prof. mr.dr. H.M. de Jong, Universiteit Twente
Prof. dr. J.G. Lambooy, Universiteit van Utrecht
De heer G.N. de Ru MA

Individuele gesprekken

Dipl. Ing. A.H. Blommers, Transport Safety Institute bv
Drs. C.A.A. Broeyer, DGP coördinator nota Mobiliteit, ministerie van Verkeer en Waterstaat
A. ten Cate, Kamer van Koophandel Veluwe en Twente (Rijnkamers)
Dr. O.J.C. Cornielje, hoofd strategie DGTL, ministerie van Verkeer en Waterstaat
Drs. M.E.P. Dierikx, DG Water, ministerie van Verkeer en Waterstaat
Drs. E. Dieterman, ministerie van Buitenlandse Zaken
Drs. J.B. Dik, ministerie van Verkeer en Waterstaat
Dr. G.H. Dinkelman, ministerie van Verkeer en Waterstaat
Drs. M.M. den Dulk, NDL
Dr. R. Fennes, ministerie van Verkeer en Waterstaat
M. Fruianu, DGP, internationale agenda, ministerie van Verkeer en Waterstaat
Drs. R. Gans, ministerie van Verkeer en Waterstaat
A. Hellemons E.M.P.M., Tispol
Mr. P.B.D. Hilferink, NEA Transport research and training
Drs. H.A. Huisjes, ministerie van Verkeer en Waterstaat
Drs. J.P. van der Jagt, ministerie van VROM
A. Jansen, Kamer van Koophandel, voorzitter Kring Mainport
E.M. de Jong, Gemeente Amsterdam – Economische Zaken
Ing. E.G.M.J. Kasteel, NDL
H. van der Kolk, DGP, coördinator MIT, ministerie van Verkeer en Waterstaat
Drs. M.J.G. Krijn, ministerie van Economische Zaken
Drs. P.J. Langenberg, consulaat-generaal der Nederlanden te Antwerpen
Mr. F. Lieben, Havenraad
M. Luijendijk, Kamer van Koophandel Rotterdam
Drs. R.J.J. Martens, ministerie van Economische Zaken
Drs. J.C. van Meijeren, NEA Transport research and training
Prof. Dr. F. van Oort, Ruimtelijk Planbureau
Drs. J.H.M. Pollman-Zaal, ministerie van Buitenlandse Zaken
D. Postma, Europark Coevorden Emlichheim GmbH
Ir. G. Roeleveld, ministerie van VROM
Max Roksnoer RSDeltagebied
Mr. M. van Rossum, ministerie van Buitenlandse Zaken
Prof. ir. F.M. Sanders, TNO Bouw en Ondergrond
Ir. W.M. Savenije, TNO Bouw en Ondergrond
P.M.T.G. Schmeitz, ministerie van VROM
Drs. T.S. Staal, ministerie van Economische Zaken
J.A. Tammonoms Bakker, Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Dr. ir. J.G.S.N. Visser, ministerie van Economische Zaken
Mr. E.J. de Vries, pDG ministerie van Economische Zaken
Prof. Wever, Universiteit Utrecht
Drs. H.H.P. van Zwam, PROSES

3. Geraadpleegde bronnen

Centraal planbureau, "'New Economic Geography, Empirics and Regional Policy', Den Haag 2005

Europese Commissie, "Territorial state and perspectives of the European union – towards a stronger European territorial cohesion in the light of the Lisbon and Gothenburg ambitions", Luxembourg, mei 2005

Giesen, JAM, "Strategischer Rahmen für die Zusammenarbeit zwischen den Niederlanden und Nordrhein-Westfalen", Düsseldorf 2005

Lambooy, prof. dr. J.G., "Geschakelde metropolen en de tussengebieden", essay voor de VROM-raad, najaar 2004

Ministerie van Economische Zaken, "Pieken in de eurodelta", Den Haag 2004

Ministerie van Economische Zaken, "Industriebrief", Den Haag 2004

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, "Nota Mobiliteit", Den Haag 2004

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, "Uitvoeringsagenda bij de nota Mobiliteit", Den Haag 2005

Modder, J., "Europa, zo ver weg – over de noodzaak van een geschakelde metropool in Noordwest Europa", Arnhem 2004

Nordrhein-Westfalen, "Mittelfristiges Benelux-Arbeitsprogramm 2005-2006 des Landesregierung NRW", Düsseldorf 2005

Provincie Limburg, "de Versnellingsagenda – Limburg op weg naar 2012", taskforce Versnellingsagenda, zomer 2005

Raad voor Verkeer en Waterstaat, "Logistieke uitdagingen voor de Nederlandse economie", advies, Den Haag 2003

Raad voor Verkeer en Waterstaat, "Hoezo marktwerking?", Den Haag 2004

Raad voor Verkeer en Waterstaat, "Samenwerken aan regionale mobiliteit", nadere invulling van de reactie van de RVW op de nota Mobiliteit "Meer dynamiek, beter bereikbaar", Den Haag 2005

Raad voor Verkeer en Waterstaat, "de EU: nu en straks", Den Haag 2005

R&D in Europa, "Dichtbij huis: internationaal samenwerken in Noordrijn-Westfalen", in; maandblad over Europese programma's voor onderzoek en technologische ontwikkeling, 23e jrg./04, Den Haag 2005

Rijn-Schelde Delta Samenwerkingsorganisatie, "Grensoverschrijdend perspectief – RoBrAnt+ visie en onderzoek", Bergen op Zoom 2005

Rijn-Schelde Delta Samenwerkingsorganisatie, "Vervoerstromen in de Rijn-Schelde Delta – koppelingsmogelijkheden grensoverschrijdende verkeers- en vervoerstromen", Bergen op Zoom 2005

Ru, Nanne de, "AMO Atlas, snapshots of the world in transition" in Content, een AMOMA-uitgave, Köln, 2004

Tauw en Alterra, Wageningen UR, "Naar gebiedsgericht EU-beleid", onderzoek in opdracht van het ministerie van VROM, maart 2004

Vilsteren, G. van & E. Wever, "Borders and economic behavior in Europe – a geographical approach", VanGorcum 2005

VROM-raad, "Nederlandse steden in internationaal perspectief: profileren en verbinden", advies 043, Den Haag 2004

Wever, prof. dr. E., "De verdwenen grens – economische interactie in een euregio", inaugurale rede, Katholieke Universiteit Nijmegen, Nijmegen 2003

4. Eurodelta – de naamgeving

Voor het gebied dat de Raad als onderzoeksgebied voor dit advies heeft gekozen zijn de afgelopen jaren verschillende namen in gebruik. De belangrijkste drie zijn respectievelijk: Eurodelta, Eurocore, Noordwest-Europese Megalopolis

De benaming "Eurodelta" komt uit een verkennend onderzoek dat in 1994 werd gehouden in opdracht van het toenmalige Directoraat-generaal voor het Vervoer, Rijkswaterstaat en het Havenbedrijf Rotterdam.. Dit onderzoek richtte zich vooral op samenwerkingsmogelijkheden in de sfeer van telematica en ICT op het gebied van goederenvervoer, personenvervoer en verkeersmanagement.

De benaming 'Eurocore' komt uit de publicatie Content uit 2004 van het AMO. Hierin wordt de Eurocore-metropool gepositioneerd in en vergeleken met een lijst van top-10 metropoolgebieden in de wereld, waarin het Eurocore-gebied volgens het beschreven onderzoek op positie drie staat.

De benaming "Noordwest-Europese Megalopolis" komt uit een essay van 2004, door prof.Lambooy opgesteld in opdracht van de VROM-raad, getiteld "Geschakelde metropolen en de tussengebieden" Hierin wordt vooral ingegaan op de economische en ruimtelijke ordeningsrelaties tussen kerngebieden en perifere gebieden.

De Raad voor Verkeer en Waterstaat heeft ervoor gekozen om in dit signaleringsadvies de benaming "Eurodelta" als werktitel voor het gebied Nederland, Vlaanderen-plus, Noordrijn-Westfalen te gebruiken, omdat deze naam enerzijds verwijst naar het Europese karakter en anderzijds naar het deltakarakter van het gebied. De economische en logistieke waarde van het Eurodeltagebied wordt in belangrijke mate mede bepaald door de gezamenlijke ligging aan de rivieren Rijn, Maas, Schelde en andere daaraan gerelateerde (water)wegverbindingen.

5. Werkdossier

Nadat in september 2005 was gekozen voor een zogenoemd signaleringsadvies, is besloten de inmiddels verzamelde gegevens in een werkdossier aan het basisdocument toe te voegen. In beperkte oplage worden de gegevens in een apart document gezamenlijk met het advies verspreid en 1 januari 2006 zijn de gegevens via de website voor iedere geïnteresseerde beschikbaar. In het werkdossier zitten de volgende onderdelen:

- beschrijvingen van de grote infrastructurele projecten
- gedetailleerde gegevens over transport- en handelsstromen zoals door het NEA vervaardigd
- gegevens over (patroon)veranderingen in de grensregio's
- lijst van geraadpleegde personen en verslagen van de expertbijeenkomsten
- een overzicht van aanknopingspunten bij andere beleidsnota's (nationaal, regionaal)
- geraadpleegde bronnen
- literatuuropgave en websitegegevens
- Franse, Duitse en Engelse versie van het advies

De Raad voor Verkeer en Waterstaat

De Raad voor Verkeer en Waterstaat adviseert minister en parlement over beleid inzake verkeer en waterstaat. De adviezen zijn strategisch van aard en gericht op structurele oplossingen.

De adviesonderwerpen strekken zich uit over de langere termijn, maar raken eveneens de politieke actualiteit. Verbindingen leggen is het sleutelbegrip, met inbegrip van de Europese dimensie.

Samenstelling:

De heer mr. F. de Zeeuw, voorzitter

Mevrouw prof. dr. J.P. Bahlmann

De heer J. van Dijk

De heer prof. dr. W.A. Hafkamp

De heer ir. G.A. Kaper

De heer drs. R.H.P.W. Kottman

De heer ir. K.J. Noordzij MBA

Mevrouw G. Prins

Mevrouw drs. A.M.J. Rijckenberg

De heer mr. F.E. Schaake

Mevrouw A. van Vliet-Kuiper

De heer dr. N. de Voogd

De heer prof. dr. ir. N. Wijnolst

De heer ir. H.J.M. Verkooijen, algemeen secretaris

